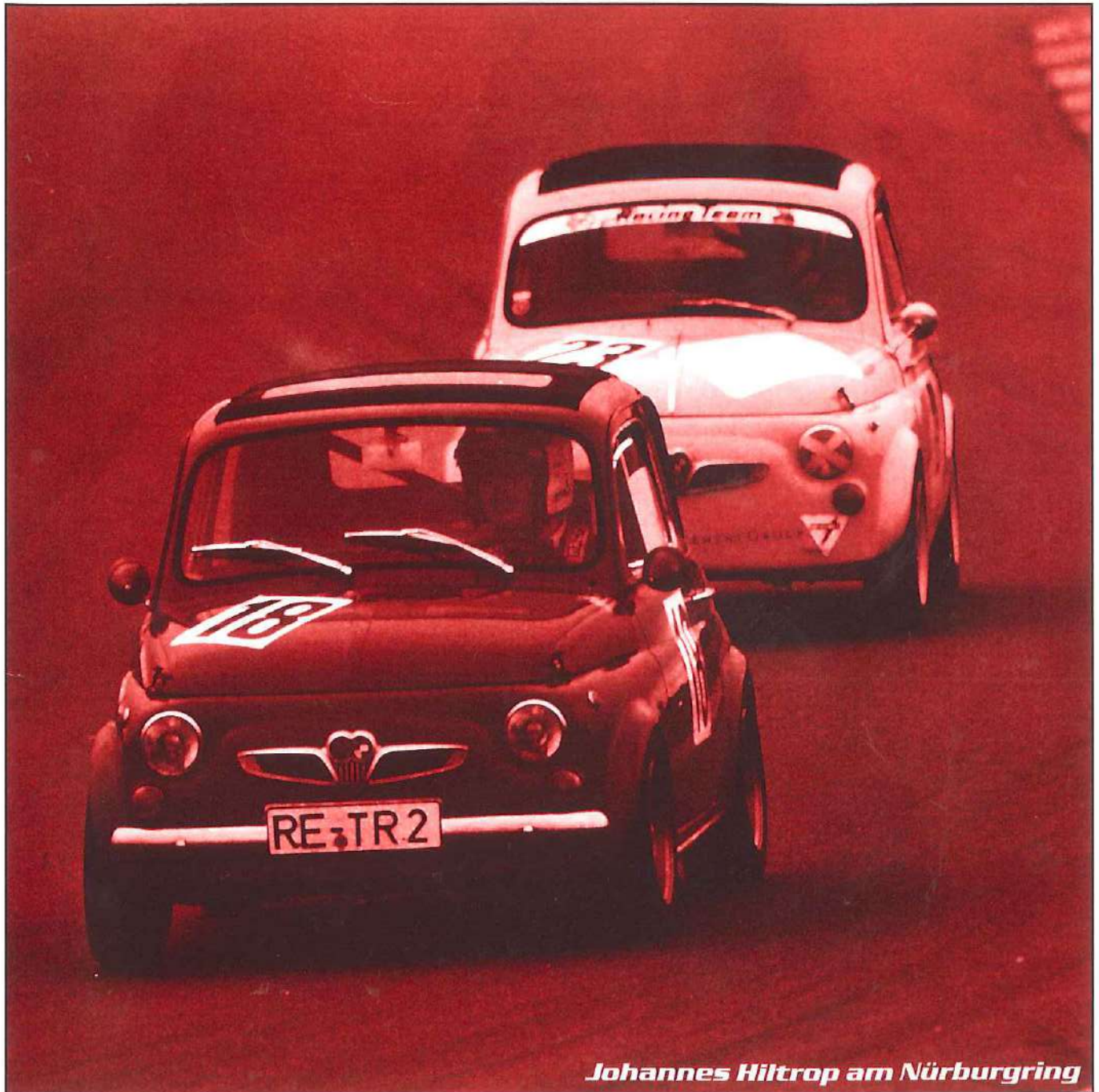


Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Johannes Hiltrop am Nürburgring



Ausgabe Nr. 9



„Start frei“ Nürburgring '91



„Steyr Hennes“ testet sein Fahrwerk

Inhaltsangabe

1. Vorwort
2. Techno-Classica Essen
3. 12. Steyr-Puch-Treffen in Zolder 94
4. Rennfotos von Dieter Nakaten
5. Leserbrief, F.-J. Jaitler Österreich
6. Afrikaerprobt
7. Teilemarkt 1995 Vorschau
8. Slalom in Regensburg
9. Ausfahrt am 15. 6. 95 in Regensburg
10. Rennfotos Heinz Liedl, Franz Eichhammer
11. Fahrwerkstips J. Hiltrop
12. Stoßdämpfer
13. Tips, Technik, Vergaser, Übersetzungen
14. alte Fotos
15. Die Zwölferfrage, Peter Brysch
16. CCR - Zolder Vorschau 1. 10. 95
17. Formel Baby
18. 500 S, ungewollter Puchkauf
19. Zeitungsausschnitte
20. Schleizer Dreieckrennen
21. Jürgen Teicherts TR-Europa
22. Der Puch 4 Zylindermotor letzter Teil ?
23. Das Schwarze Brett

Rote Kennzeichen für Oldtimer

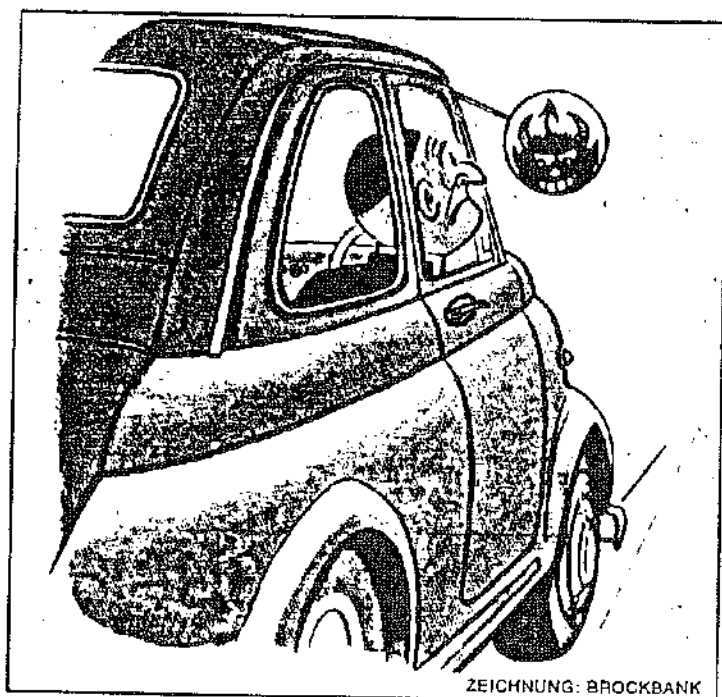
Die Informationsbroschüre der INITIATIVE PRO OLDTIMER beantwortet auf 36 Seiten (fast) alle Fragen zur Nutzung roter Kennzeichen nach der 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO.

Sie wurde erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium und verschiedenen Länderministerien und kann zur Vorlage bei den Zulassungsstellen dienen.

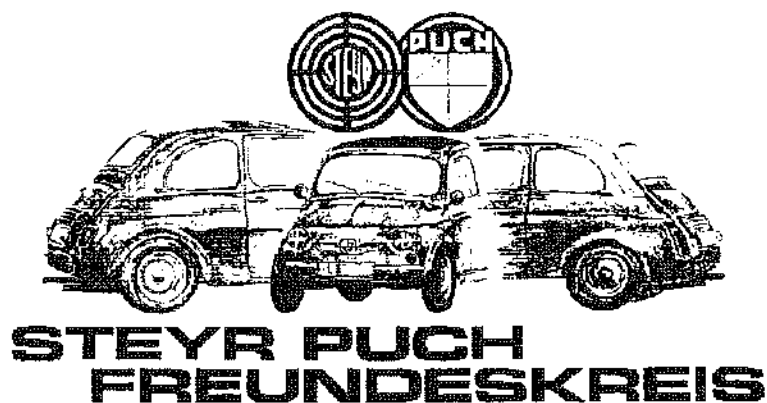
Die Broschüre ist zum Preis von 15,- DM (Vorkasse) einschl. Porto erhältlich bei

INITIATIVE PRO OLDTIMER – Frau Anke Kittner,
Wehofer Str. 57, 46539 Dinslaken,
Telefon 0 20 64 / 8 02 88, Fax 0 20 64 / 8 01 88

Im Preis eingeschlossen sind zwei Ergänzungslieferungen mit neuen und aktualisierten Informationen.



ZEICHNUNG: BROCKBANK



Januar 1995

Liebe Steyr-Puch-Freunde!

Es ist geschafft, Thondorf Nr. 9 liegt vor Euch. Spätestens jetzt dürfte jedem klar sein, daß die gedruckte Ausgabe Nr. 8 ein Novum unter allen Thondorf Heften darstellt.

Nun heißt die Devise, back to the roots. Aber die Kopien sind auch lesbar,

Für das Titelblatt, diesmal zweifarbig, konnte ich Johannes Hiltrop als Sponsoren gewinnen. Dafür nochmal dankeschön. Vorausgegangen waren einige Absagen und viele Gespräche mit in Frage kommenden Puchbesitzern.

Das Gleiche gilt auch für die freiwillige Mitarbeit an dieser Zeitung. Bis auf 2-3 Leutchen sehe ich mich ziemlich alleingelassen. Aber ich habe es noch mal versucht und hoffe, daß für alle etwas dabei ist.

Viel Spaß wünscht Euch

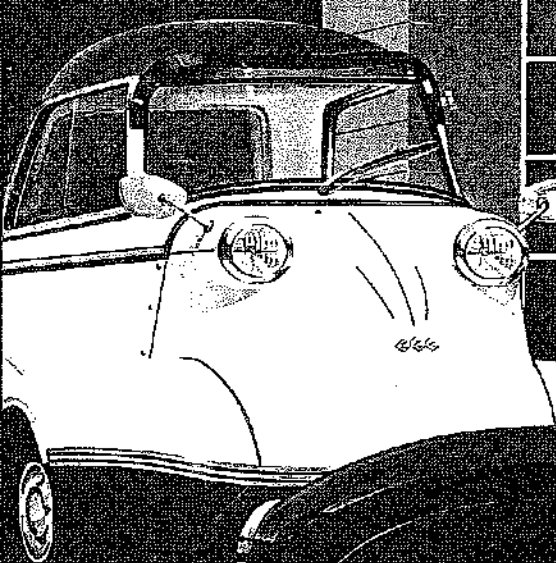

Johannes Grohs

DIE GRÖSSTE OLDTIMER-SHOW EUROPAS

TECHNO CLASSICA ESSEN

MESSE
ESSEN

INTERNATIONALE
BÖRSE FÜR OLDTIMER,
CLASSIC-CARS, MOTORRÄDER,
ERSATZTEILE UND
RESTAURIERUNG
CLUB-TREFF



Die Techno Classica in Essen hat auch Dietmar Terjung und Helmut Dehorn gerufen. Beide werden wieder einen Steyr-Puch und Abarth Clubstand aufbauen, der in diesem Jahr doppelt so groß sein wird. Am Wochenende 18.-19.2. 1995 werde auch ich die Zwei besuchen und nehme an, dort viele bekannte Gesichter zu treffen.

Johannes

IDEELLER TRÄGER



zu Zusammenarbeit mit

Klassik

EINTRITTSPLICHTIG

ESSEN, 16.-19. FEBRUAR 1995

DONNERSTAG + FREITAG 10-18 UHR, SAMSTAG + SONNTAG 9-18 UHR

Techno Classica '94

25. - 28. März 1994

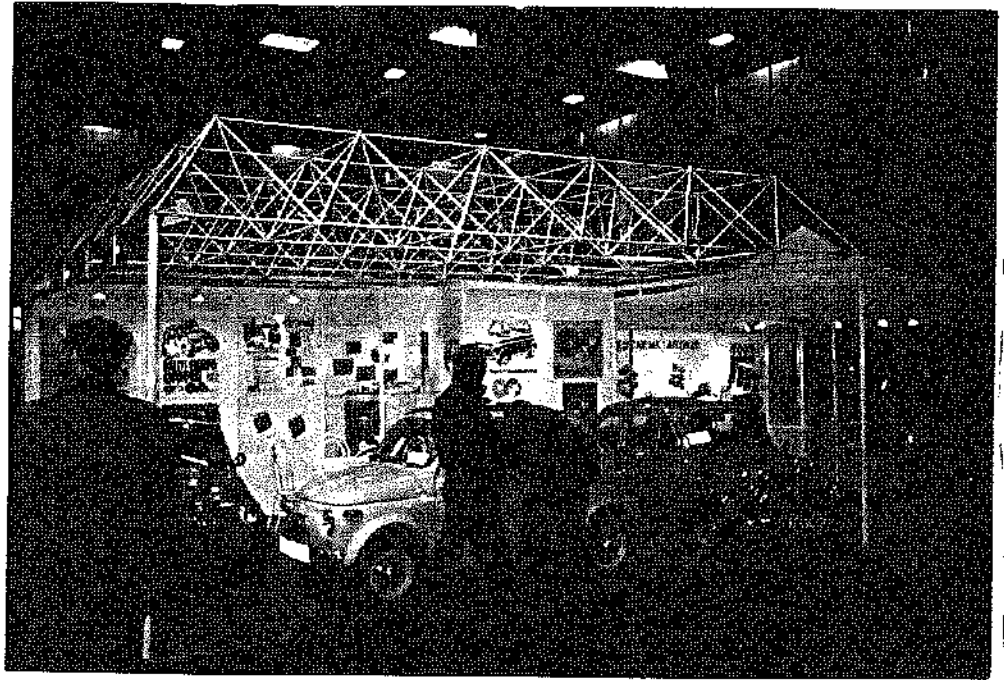
**MESSE
ESSEN**
Internationaler
Messeplatz Ruhr

Tageskarte DM 14,-

incl. 15% MwSt.

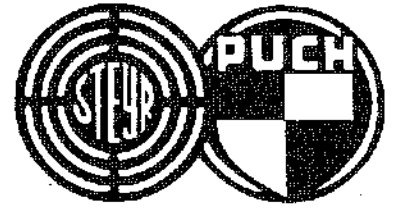
Nur mit Kontrollabschnitt z. einmaligen Eintritt am
Tage der Lösung gültig - Auf Verlangen vorzeigen
Messe Essen GmbH · Norbertstraße · 45131 Essen

So hat es in den letzten Jahren in Essen ausgesehen. Rechts der Stand von Helmut und Dietmar. Darunter Der Stand von Peter Kröber.



№ 12703

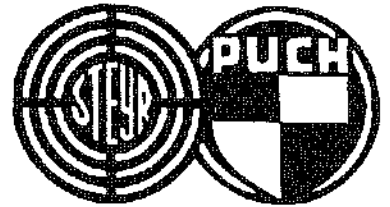
FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND



1 2 . I N T E R N A T I O N A L E S
S T E Y R P U C H
T R E F F E N
Z O L D E R
1 9 9 4



FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND



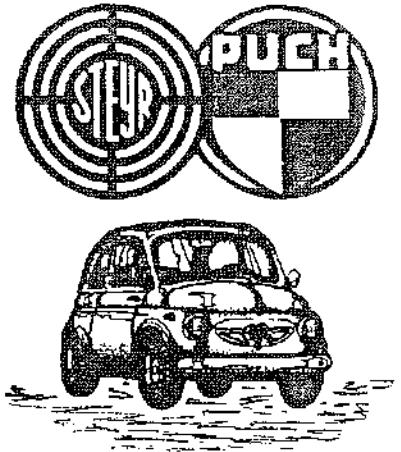
Schwäbische "Maultaschenkonnektion"

Günter Glombeck mit den Vettters

Am 11.-2. Oktober fand im Rahmen des "CLASSIC CLUB RACE" (Abarth Castrol Cup) unser jährliches Steyr Puch - Treffen statt. Dieses Jahr konnte man von einem gut besuchten Treffen sprechen. Allen sei Dank gesagt, die mit oder ohne Steyr Puch anwesend waren. Besonderen Dank gilt der Familie Bohlmann aus Neuwied, die gleich drei schön restaurierte Autos nach Zolder gebracht hatte. Leider haben unsere Freunde aus Österreich ganz gefehlt. Eigentlich schade, denn ich finde, daß bei so einem Anlaß jemand aus dem Mutterland der "Pucherl" da sein sollte.

Gerade dieses Jahr war die Gelegenheit besonders groß ausführliche Fachsimpeleien über unser liebstes Kind, dem "Alpencarrera", zu führen. Es hatte sich nämlich ein Teil der "Creme de la Creme" der Altmeister eingefunden. Heinz Liedl, Franz Eichhammer, Willi Sommer und der Regensburger Motorenpapst Hans Häring standen allen Puchrettern für einen Informationsaustausch zur Verfügung. Leider hat nicht jeder die Scheu vor den großen Puchnamen abgelegt und so konnten die Herren in alten Zeiten schwelgen.

FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND

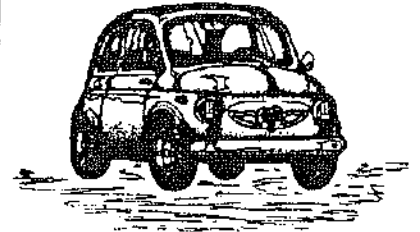
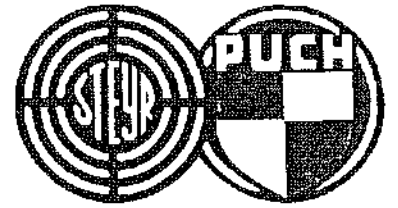


Frühstück der " Altmeister "

Bei sehr gutem Herbstwetter wurden dann bis in die späte Nacht Benzin und Dampfgespräche geführt. So manche Kurve wurde zur Geraden umdiskutiert und dann letztendlich auch noch voll gefahren. Gegen Mitternacht zog man sich dann mit Rücksicht auf den nächsten Tag und die wartenden Aufgaben zurück. Der Eine oder Andere soll dennoch mit etwas wackeligen Beinen gesehen worden sein. Für das leibliche Wohl hatten wieder einmal unsere " Drei Damen vom Grill " vorzüglich gesorgt. Gitti Grohs, Jutta Duesterberg und Ulla Kahl, die uns schon das ganze Jahr auf allen Rennen umsorgt hatten, sei an dieser Stelle nochmals vielen Dank gesagt.

Am nächsten Morgen, nachdem Heinz Liedl beim Frühstück die " luftgeblasenen Ballonbrötchen " bemängelt hatte, ging es schon sehr früh (8.15 Uhr) zur technischen Abnahme. Zwischenzeitlich waren auch die drei Bohlmann-Autos, pilotiert von Söhnen und Freundinnen, auf eigener Achse eingetroffen. Unter den " Puchisten " kam die notwendige Spannung auf - Gott sei Dank, es geht los!

FREUNDKREIS DEUTSCHLAND

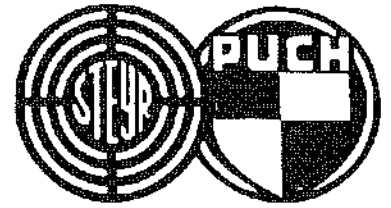


"Viel PS wenig Strom", Nr. 38, D. Terjung

Der Veranstalter hatte auf Grund von über 20 Nennungen in der kleinen Klasse für einen extra Lauf gesorgt, so daß die 700er unter sich waren.

Das Training ist schnell abgehakt. Nachdem die Autos warm gefahren waren, ging die Post ab. Dietmar Terjung vor Mathias Duesterberg, gefolgt von Lothar Kahl und Johannes Grohs, hießen die schnellsten Puchfahrer. Leider hatte das frisch erworbene Ex-Dr. Wolf-Auto, von Ralf Krieg aus Karlsruhe, gleich nach 3 Trainingsrunden einen Motorschaden. Sein Kommentar: "Österreichische Autos vertragen keine Drehzahlen". In der Pause zwischen Training und Rennen, konnte man im Fahrerlager auch andere schöne Fahrzeuge verschiedener Markenclubs bewundern. Einige Händler hatten ihre Zelte im Fahrerlager aufgeschlagen und boten die eine oder andere Rarität für unser Hobby an.

FREUNDKREIS DEUTSCHLAND



" Siegerehrung "

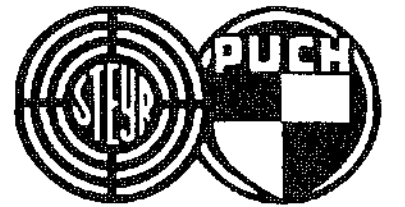
Johannes Grohs überreicht
den Siegerpokal, hinten 1.
M. Duesterberg (2.) und
L. Kahl als Dritter.

Das Rennen ist schnell erzählt. Nach der üblichen Schrauberei, ein paar hatten schnell noch Racing montiert, konnte es an den Start gehen.

Dietmar Terjung und Mathias Duesterberg als exzellente Könnern (und wohl auch den stärksten Autos) fuhren dem Feld auf und davon. Dahinter folgten Lothar Kahl und Johannes Grohs. Diese beiden Paare lieferten sich packende Zweikämpfe. Dahinter das lang auseinandergesogene restliche Feld. Leider erwischte es mich in der ersten Runde. Bei flotter Fahrt ging aus bis jetzt noch ungeklärten Gründen mein Pilzventil verlustig. Nach dem ich das gesamte Öl auf den Scheiben von Martin Eckert und den Nachfahrenden verteilt hatte, stellte sich auch schon postwendend ein kapitaler Lagerschaden ein. Der Rest spulte die verbliebenen Runden ab und es kam zu dem obigen Zieleinlauf.

Nach dem Rennen und der Siegerehrung ließen wir es gemütlich auslaufen. Alles in allem war es wieder ein schönes und gelungenes Steyr Puch - Wochenende. In der

FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND



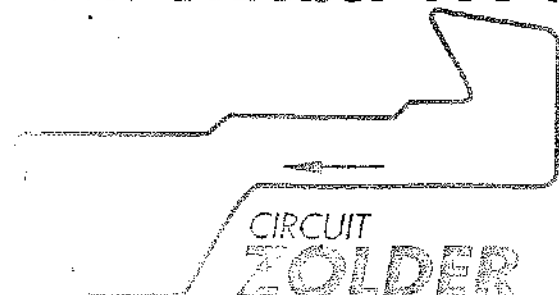
Das Ende einer "Rennfahrt", Nr. 61, G. Hummel

Hoffnung und mit ungebrochener Zuversicht, daß es beim nächsten Treffen wieder mehr Teilnehmer, sei es aus dem Freundeskreis oder Neueinsteiger, sein werden, beende ich meinen Bericht mit der Bitte, entwickelt Aktivitäten, tut Etwas für unser gemeinsames Hobby, denn ohne euer Dazutun hat der Freundeskreis keine Chance zu überleben.

Georg Hummel , Karlsruhe

12. Steyr Puch Treffen

1.-2. Oktober 1994



4

START 13.45

1.	062	TERJUNG	02:24:47	059	DUESTERBERG	02:24:83
2.	058	GROHS	02:29:93	063	LOTHAR	02:29:99
3.	057	ECKERT	02:33:04	026	SCHMITT	02:34:44
4.	029	DEKKER	02:35:89	061	HUMMEL	02:40:59
5.	014	KATERS	02:47:66	065	KORNER	02:47:92
6.	068	KRIEG	02:48:75	071	QUENTEN	02:49:38
7.	016	SMIT	02:51:43	034	DEHORN	02:52:48
8.	025	SPECHT	02:53:88	067	NENNIGER	03:16:27
9.	060	Dr FRERICHS	03:56:71			

SIEMENS NIXDORF - R.I.S. - SIEMENS NIXDORF - R.I.S.
 Timekeeping : Moons G. - Clerck of the race : Dubois D.

1056

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CIRCUIT ZOLDER
 Fiat Club Belgio
 Classe 0 - 850 cc.

2 OKTOBER 1994

20

RESULTAT FINAL

POS	NUM	CL	PILOTES	MARQUE	N	TOUR PARC	TEMPS HH MM SS CC	VITESSE KM/H	ECART	MEILLEUR TEMPS	VITESSE KM/H
1	062	01	TERJUNG/DIETHAR/	STEYR-PUCH	D	10	00:24:57.68	100.572		02:26.29	102.963
2	059	01	DUESTERBERG/MATHIAS/	STEYR-PUCH	D	10	00:25:05.27	100.064	00:07.59	02:26.40	102.885
3	023	01	HOUGLAND/WILLEM/	FIAT-ABARTH	NL	10	00:25:22.83	98.911	00:25.15	02:28.35	101.533
4	063	01	LOTHAR/KARL/	STEYR-PUCH	D	10	00:25:23.58	98.862	00:25.90	02:30.52	100.069
5	058	01	GROHS/JOHANNES/	STEYR-PUCH	D	10	00:25:30.52	98.414	00:32.84	02:30.92	99.804
6	026	01	SCHMITT/CHRISTIAN/	FIAT-ABARTH	D	10	00:25:40.10	97.801	00:42.42	02:31.88	99.173
7	057	01	ECKERT/MARTIN/	STEYR-PUCH	D	10	00:26:53.20	93.370	01:55.52	02:37.40	95.695
8	065	01	KORNER/ULRICH/	STEYR-PUCH	D	10	00:27:36.41	90.934	02:38.73	02:41.79	93.098
9	029	01	DEKKER/ROLAND/	FIAT-ABARTH	NL	9	00:22:58.40	98.347	1 t	02:29.79	100.557
10	014	01	KATERS/HANS/	FIAT 126	NL	9	00:25:14.18	89.528	1 t	02:44.33	91.659
11	071	01	QUENTEN/FREDERIC/	FIAT ABARTH		9	00:25:23.31	88.991	1 t	02:45.37	91.083
12	025	01	SPECHT/DIETER/	FIAT-ABARTH	D	9	00:26:10.27	86.330	1 t	02:51.90	87.623
13	016	01	SMIT/TIM/	FIAT 500	B	8	00:26:11.24	76.691	2 t	02:49.17	89.037
14	060	01	Dr FRERICHS/DIETER/	STEYR-PUCH	D	7	00:19:05.14	92.073	3 t	02:38.14	95.247
15	034	01	DEHORN/HELMUT/	FIAT-ABARTH	D	3	00:07:42.57	97.687	7 t	02:29.75	100.584

MEILLEUR TOUR DE TERJUNG/DIETHAR/ STEYR-PUCH NUM 062 TEMPS 02:26.29 VITESSE 102.963 DANS LE TOUR 2 DE LA MANCHE 1 CLASSE 01

SIEMENS NIXDORF - R.I.S. - SIEMENS NIXDORF - R.I.S.
 Timekeeping : Moons G. - Clerck of the race : Dubois D.

1422

1440

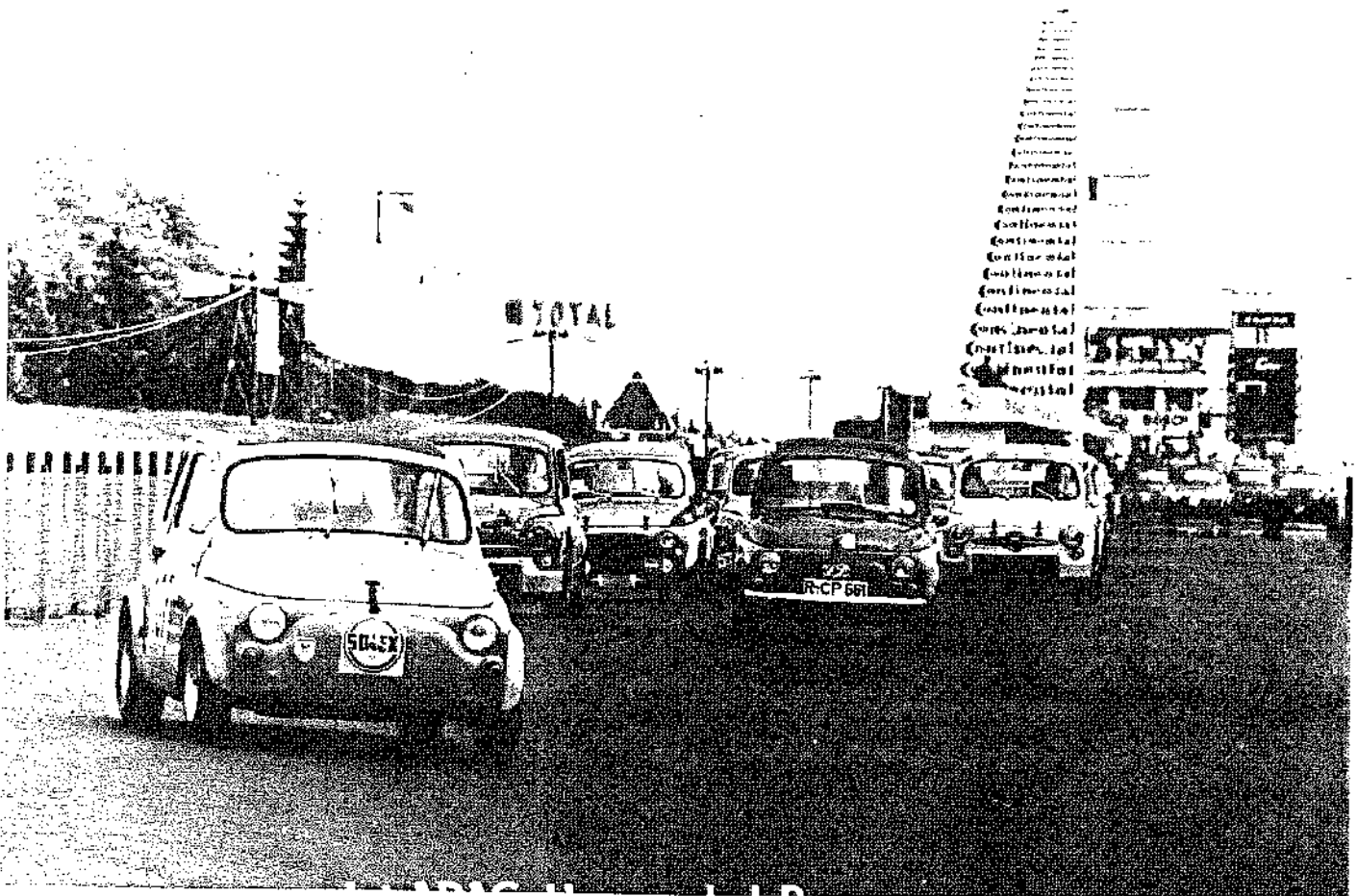


2. ADAC-Flugplatzrennen in Diepholz am 19.-20. Juli 1969

Dieter Nakaten aus Düsseldorf.

In Diepholz mit der Startnummer 1.

Unten: beim Rhein-Ruhr Pokalrennen am Nürburgring 1967
als schnellster am Start vorne links.



Lieber Herr Grohs - Liebe Puchisten

Ich traute meinen Augen nicht , als ich zufällig Eure Zeitung " Thondorf "in die Finger bekam !

Toll die Berichte und Sachbeschreibungen , einfach super.Es wäre schön von Euch wenn Ihr mir Fotokopien oder Originale der Ausgaben 1-6 verkaufen könntet.

Natürlich wäre ich sehr glücklich wenn ich jede weitere Ausgabe abonnieren könnte.Ich hoffe Ihr könnt mit den Fotokopien von " Hobby " über das Formel Baby und Haflinger etwas anfangen.Wir in Österreich sind irgendwo " arme Hunde " , den jene Leute die das Zepter in den Clubs in der Hand haben ,stellen den kommerziellen Nutzen für sich vor dem eigentlich wichtigeren Entusiasmus.Darum bin ich kleiner gewöhnlich arbeitender Puchtreter für jeden Strohhalm dankbar an den ich mich klammern kann.

Nun möchte ich mich ein wenig vorstellen:

Ich hatte mit 5 1/2 Jahren mein erstes Kindermoped. Vorbelastet durch Großvater und Vater trete ich jetzt in deren Fußstapfen.Großvater hatte X-Motorräder von 50-250ccm, von Puch MS50- Puch 250 TFS.

Mein Vater war schon extremer, er sammelte Motorräder,

an die 70 Stück , von Adler bis zur Zündapp war alles da.

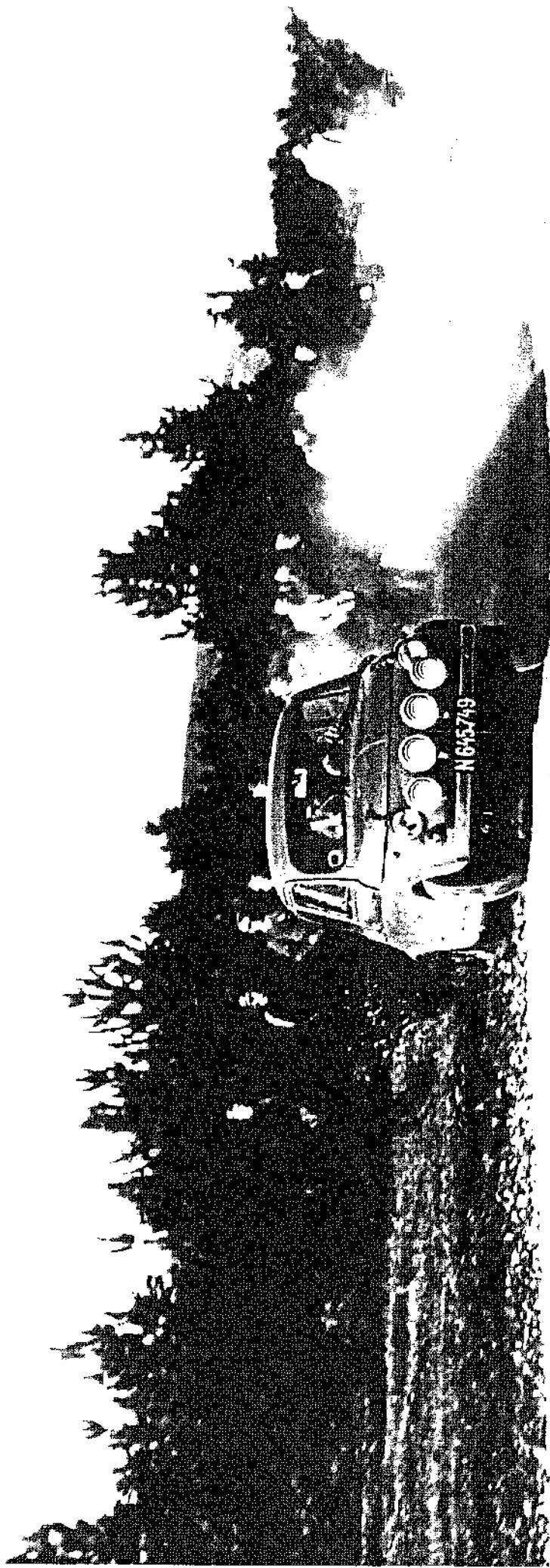
Ein größteil befindet sich heute in Deutschland , Schweiz und Italien.Bis auf eine NSU Consul 350 mit Beiwagen hat er alles verkauft.Die Kosten für ein Haus und die Kummerfalten seiner Lebensgefährtin waren zu bedrohlich. Das Haus ist fertig und die Lebensgefährtin ist auch neu, so wie Vaters neue Leidenschaft. Puch Mopeds bis 50ccm sammeln.Es gab ab Werk 72 verschiedene Modelle , 65 hat er bereits im toprestaurierten Originalzustand.

Ich habe mich den Autos verschworen und sowohl Vaters Freunde und Bekannte bringen mir jedes Teil das von einem Puchauto stammt.Begonnen hat alles 1976 nach dem ich einen Peugeot 404 infolge ungerader Straße in ein Metallenes Kunstwerk verwandelte,

schenkte mir mein Opa einen Puch 500 D1 , den er gut versteckt von Oma und uns gekauft und ein wenig restauriert hatte.Von einer großen Limousine in so eine kleine Schüssel "oh Gott"dachte ich , aber besser als zu Fuß gehen.Bald stellte sich jedoch heraus das mein kleiner sich gegenüber wesentlich größer und stärkeren Fahrzeugen erstaunlich wendig sparsam erwies. Ich begann ihn immer mehr zu Lieben.Bei meiner Freundin hielt sich die Begeisterung trotz Liegesitzen im Puch auch in Grenzen aber " es " geht.

Aber dann der erste Slalom. Am Buffet war ich riesig schnell, aber als die Starterflagge zum erstenmal hob hinterließ ich außer einen schlechten Eindruck nichts!

Aber ich sah einen Herrn Barbach mit einem TR fahren , so wie es sich gehört. Wie auch alle anderen nicht wissend stand auch ich da , Augen offen Mund offen. Pffffau --- das gibt's net.Er fuhr allen PS-Monstern um die Ohren.Ab da hätte ich meine Wohnadresse in der Garage abgeben können.Ich kaufte einen Ex-Janger TR-Motor und machte meinen D1 Beine. Von da an waren meine bevorzugten Ausflugsziele Städte mit vielen Kreuzungen. Laut meinen Vater " GTI -- häckerln " halt. Eines Tages war das Spiel zwischen Kolben und Ventil zu groß, daß sie sich leidenschaftlich küßten und den Motor bei ca: 6000 u/min, und 160 km/h in lose Schüttung verwandelten. Ich weiß nicht wieviele Puchs ich schon hatte . Am längsten hatte ich einen 500 Bj:57 (älteste Puch bei der Feier 30-jahre Puchauto am Semmering). Dieses Auto hatte die Fgstnr: 128 und wird zurzeit von einem Leitenden Angestellten im Puchwerk restauriert. Zu diesen zeitpunkt entschloß ich mich meine 9 Puchs zu verkaufen und ein Topgerät zu bauen .2 Jahre Arbeit und ca Ös 200,000,-, brachte ich ein verdammt schnelles Ding an den Tag. Die ersten Klassen und Gesamtsiege bei diversen Slaloms stellten sich ein. Und auch der ORF (Fernsehen) fand ein paarmal gefallen an meinem Auto und meinem Fahrstil.Das schönste Erlebniss mit meinem Pucherl hatte ich in Meran bei den Classik Tagen 1992. Als ich mit dem Rostbus und Anhänger im Fahrerlager

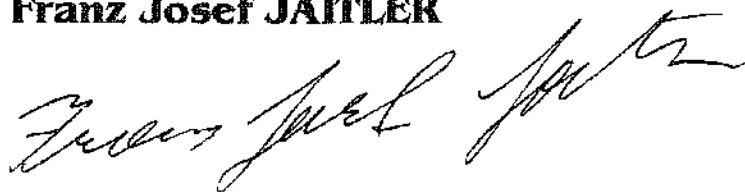


Anno 1965 "Mobil Rally" mein TR in Aktion

einparkte würdigte mich keiner des Puplikums und der Betuchten Hermeines Blickes. Als ich mein Auto startete um vom Hänger zu fahren,blieb ihnen die Spucke weg. Von da an war ich umringt von Fans . Was ist das , Abarth, Porsche oder Fiat ?-Puch sagte ich - wieso , warum. Obwohl die Fragen oft anstrengend waren genoß ich es doch.Ich empfand die Bewunderung als Lohn für die Arbeit und den finanziellen Aufwand. Nie werde ich vergessen wie vom Enkel bis zum Opa alle dastanden und mir zujubelten , Bella Machina bella Machina forza, forza. Obwohl ich infolge übertunings nichts gewann war ich doch glücklich.Ein schönes Erlebnis bedeutet mehr als ein Pokal.

Alle meine Freunde wußten das ich einen TR1 suche . Eines Tages kam einer von ihnen zu mir und sagte "willst nicht meinen haben "- wieso das ist doch ein 500D na des is a TR. Ein Blick auf das Typenschild brachte Gewißheit . Da stand Steyr Puch 650 TR Bj 1965. Ein Puch bei dem ich schon 15 Jahre das Service machte und alles reparierte war ein TR. Ich dachte ich spinne, original zustand , keine Stabis , keine Zusatzarmaturen oder anderes Klummp. Ich habe ihn natürlich gekauft . Ich bin gerade beim Restaurieren und möchte natürlich schon fahren . Bald werde ich ihn Euch zeigen !

Mit freundlichen Grüßen Euer
Franz Josef JAITLER



Abj. Franz Josef Jaitler
Grafenbach 68
A - 2632 Wimpassing
02630130646

Das Ehepaar Erwin und Gretl Holzmann aus Kärnten, durchquerten bereits 1958 mit einem Steyr-Puch 500 Afrika. In 109 Tagen gings von Kairo nach Kapstadt und zurück nach Casablanca, alles klar?

Das Steyr-Puch Werk war natürlich begeistert über die kostenlose Werbung und nutzte diese Fernfahrt werbestrategisch aus.

Der hier abgebildete Aufkleber ist ein Indiz dafür, und heute recht selten.



MARKT REGENSBURG

Am 17. Juni 1995 ist es wieder so weit.
Der Steyr-Puch Teile- und Gelegenheitsmarkt findet dann
statt. Das Betriebsgelände von Heinz Liedl in Graßlfing
bei Regensburg ist wie immer der Veranstaltungsort.
Alle bekannten Anbieter haben wieder ihr Kommen zuge-
sichert. Es kann natürlich jeder seine Steyr-Puch Teile
oder Zubehör und alles was mit unserem Hobby zu tun hat,
dort verkaufen oder kaufen. Der Eintritt ist frei. Es
werden auch keine Standgebühren erhoben. Parkplätze sind
auch in unmittelbarer Nähe genug vorhanden.
Die Familie Liedl wird auch wie im letzten Jahr leckere
Speisen und Getränke verkaufen. Unser Teilemarkt ist
bestimmt eine Anreise wert.
Damit sich der für einige Puchfreunde doch recht weite
Anfahrweg lohnt, wirds am Sonntag den 18. 6. 95 noch
einen Autoslalom mit Steyr-Puch Beteiligung in Regensburg
geben. Mehr darüber auf der nächsten Seite.

Johannes Grohs



LIEDL KG

KFZ-Reparatur-Werkstätte

Steyr-Puch-Auslieferungslager
Großhändler der deutschen
Steyr-Daimler-Puch GmbH

Zentral-Ersatzteillager · Motor-Überholung · TÜV-Abnahme · ASU-Untersuchung · Kundendienst
Erzeugung und Fertigung von Sport- und Rennauspuffen für Autos und Motorräder,
sowie Serienauspuffe für sämtliche Oldtimer Motorräder

93080 PENTLING-GRASSLFING

Dorfstraße 2

Tel. 094 05 / 22 74 · Fax 094 05 / 60 47

Expres- und Bahnstation Regensburg-Hbf.

Bankverbindung:

Raiffeisenbank Regensburg

Zweigstelle Ziegetsdorf

Konto-Nr. 441 007 (BLZ 750 601 50)

Postgiroamt München Nr. 137053-806

SLALOM

Der Rennleiter des Regensburger Automobilclubs Manfred Spiegel hat mich beim Puchtreffen in Zolder angesprochen. Wenn die Steyr-Puch Fahrer wollen, wäre ein Sonderlauf beim großen ADAC-Automobilslalom in Regensburg möglich. Ich habe natürlich spontan zugesagt. Diese Veranstaltung ist ein Slalom für das ADAC-Sportabzeichen und den ADAC Städte-Slalom-Pokal 1995 und in Bayern sehr bekannt. Austragungsort ist das BMW-Gelände in Regensburg-Harting, die Strecke ist ca. 1000 Meter lang. Eine Kurzausschreibung liegt bei. Das Nenngeld für die Puchklasse beträgt DM 25,--. Ich habe erstmal zwei Klassen eingerichtet, für Puchs mit Doppel oder Zweifachvergaser und für Fahrzeuge mit Einfachvergaser. Sollten genug 500er am Start sein, so

werde ich bestimmt noch eine Lösung finden, damit die Chancengleichheit hergestellt wird.

Der Manfred Spiegel war selbst früher ein Slalom Spezialist auf Steyr-Puch und fuhr viele Tagesbestzeiten. Er hat heute noch seinen Puch. Auch Heinz Liedl will seinen TR an den Start bringen. Ich hoffe, daß unsere erfolgreichen Shell-Pokal-Sieger Andreas Müller-Hausser und

Albert Girstl auch an den Start gehen werden. Der bayrische Slalomkönig Siggie Schrankl aus Obing läßt ja keinen Parcours aus. Alle anderen Puchbesitzer sind natürlich auch aufgerufen und herzlich eingeladen. Der Start wird gegen 12 Uhr sein. Nennungschluß ist der 15. Mai 95. Nachnennungen werden möglich sein, sind aber dann teurer. Die Nennung mit DM 25,-- bitte an meine Adresse schicken.

Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
45739 Oer-Erkenschwick
Telefon (0 23 68) 52 66 0
Telefax (0 23 68) ~~52 66 0~~
59 68 0

AUSSCHREIBUNG

ADAC-STÄDTE-SLALOM-POKAL

1000 m Strecke

am BMW-Gelände

Klassenstart



ADAC-RATISBONA-
NAT. AUTOMOBIL-
SLALOM

~~18.6.95.~~



ADAC ORTSCLUB REGENSBURG

Siegfried Schrankl





Hartmut Pfeiffer
1972

6. SAC-ADAC-Slalom "Preis der Stadt Siegen"
Wertung für die Gaumeisterschaft im ADAC Gau Westfalen-West

KURZAUSSCHREIBUNG

Der Automobil-Club Regensburg e.V., Ortsclub des ADAC veranstaltet einen Automobil-Slalom am BMW-Gelände Regensburg-Harting.

Erfolge bei dieser Veranstaltung gelten für:

ADAC - Sportabzeichen

ADAC - Städte-Slalom-Pokal 1995

Genehmigung unter Reg.-Nr. 214/94 vom 25.5.95

Durchführung:

Termin: 18. Juni 1995

Ort: Regensburg-Harting, BMW-Werksge-
lände, BAB Ausfahrt Regensburg-Ost

Nennung: Klassenstart siehe Zeitplan

Nenngeld:

DM 25,- Steyr-Puch
DM 40,- Einzelnennung
DM 40,- Mannschaftsnennung
Städte-Pokal, siehe Rahmenaus-
schreibung 1994

Papierabnahme:

vorzulegen sind:
Führerschein des Fahrers, KFZ-Schein,
ONS-Lizenz, Versicherungsnachweis
über mind. 2 Mio. pauschal, Verzichtser-
klärung des Fahrzeugeigent. (bei Bedarf)

Tageslizenz:

Kann am Start erworben werden

Nennung.

Hiermit erkenne ich die Ausschreibung für den Sonderlauf
zum Autoslalom Regensburger Automobil-Club 1995 an.

Adresse:

Steyr-Puch

Typ:

Baujahr:

Hubraum:

PS:

Vergaser: Einfach ----

Doppel ----

Nenngeld DM 25,--

Unterschrift

AUSFAHRT

Der 15. Juni 1995 ist ein Feiertag (Fronleichnam) und fällt auf den Donnerstag vor dem Steyr-Puch Teilemarkt. Diejenigen, die sich ein langes Wochenende machen wollen und einen fahrbereiten Puch besitzen sind recht herzlich zu einer Ausfahrt eingeladen. Mit Puch und Beifahrer oder Beifahrerin geht es dann ca. 80 km durchs Regensburgerland an der Donau entlang. Eine Pause mit Grillstation ist eingeplant. Hubert Nenninger gebürtiger Regensburger hat sich die Ausfahrt ausgedacht und wäre über jeden Teilnehmer froh, der dann auch gute Laune mitbringen sollte. Wir treffen uns vorher am Gasthaus "Zur Walba" an der Donau und starten gegen 13.00 Uhr vor der Werkstatt von Heinz Liedl, die 5 Minuten von der Walba entfernt liegt. Man kann sich auch sofort bei Heinz Liedl einfinden. Hubert Nenninger muß von jedem Teilnehmer einen Unkostenbeitrag von DM 20,-- haben, Das Geld geht für die Grillstation sprich Essen und Trinken und die Organisation drauf. Also macht euren Puch startklar und ab geht es. Bis zum 15.5. 95 sollten alle Teilnehmer dem Hubert Bescheid gegeben haben, daß sie teilnehmen möchten. Hier noch die Adresse.

Hubert Nenninger
Tannenstraße 4 a

Tel.08453/8656

85084 Reichertshofen

Gasthaus „Zur Walba“

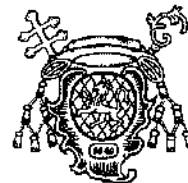
Familie Wolfgang Kleber

Unterirading a.d.Donau - 8401 Pentling - ☎ 09405/2102

In unserem sehr ruhig gelegenen Gasthaus bieten wir Ihnen:
Moderne, rustikal eingerichtete Zimmer, alle mit Dusche/WC
+ vielseitige Speisen aus leistungsfähiger Küche mit Haus-
schlachting (von bayer. Schmarkenl'n bis zu Wild-Speziali-
täten) + Räumlichkeiten für Veranstaltungen und Familien-
feste (30 bis 200 Personen) + auf Bestellung kalte Buffets.
+ einen großen Wirtsgarten und viele Parkplätze.
Gerne nehmen wir auch Omnibusse an.

Von hier aus ergeben sich abwechslungsreiche Möglichkeiten
zu Tagesausflügen.

seit



1649

**BRAUEREI BISCHOFSHOF
REGENSBURG**

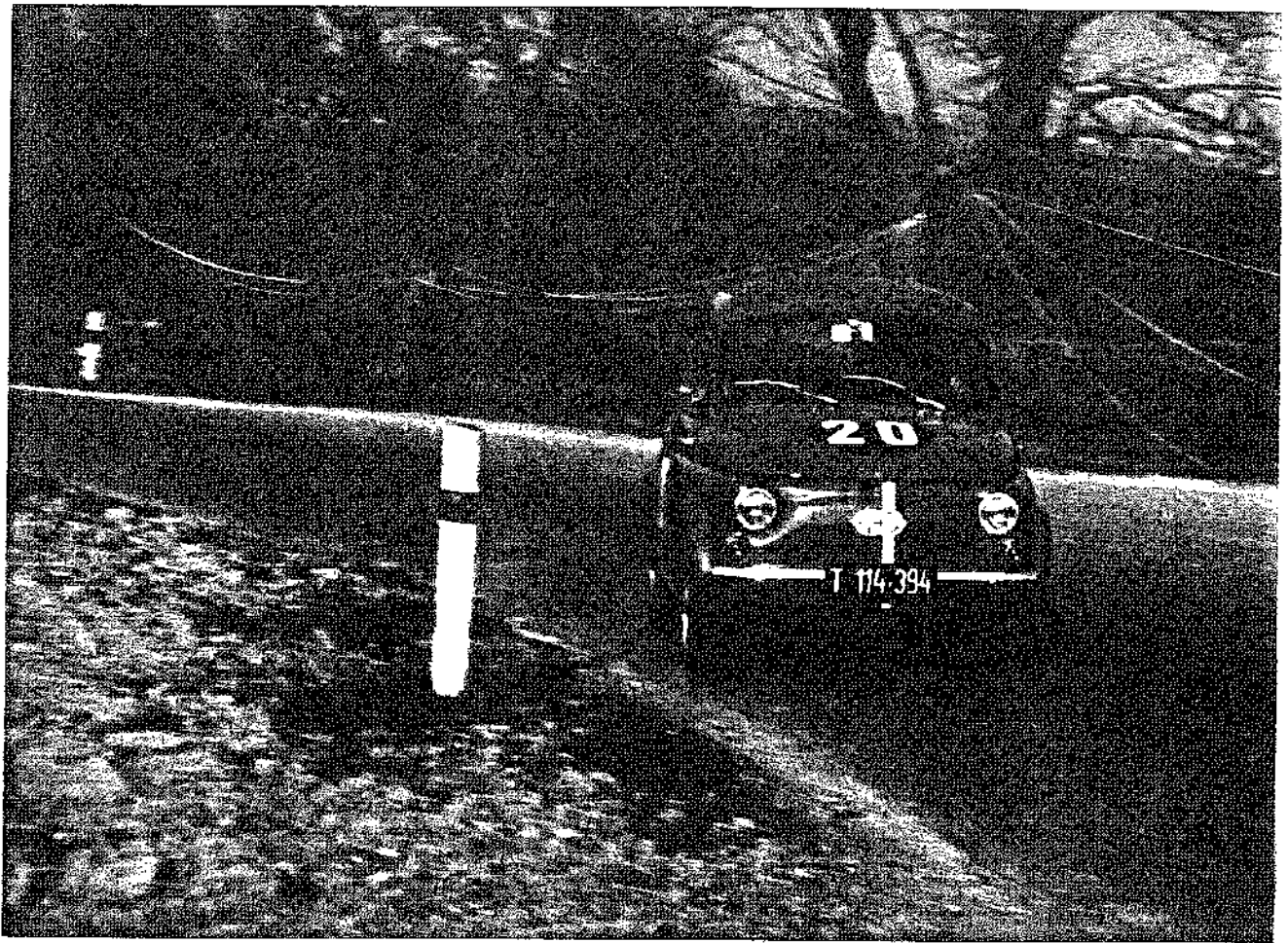


Unsere Inklusivpreise für Übernachtung mit Frühstück
pro Tag:

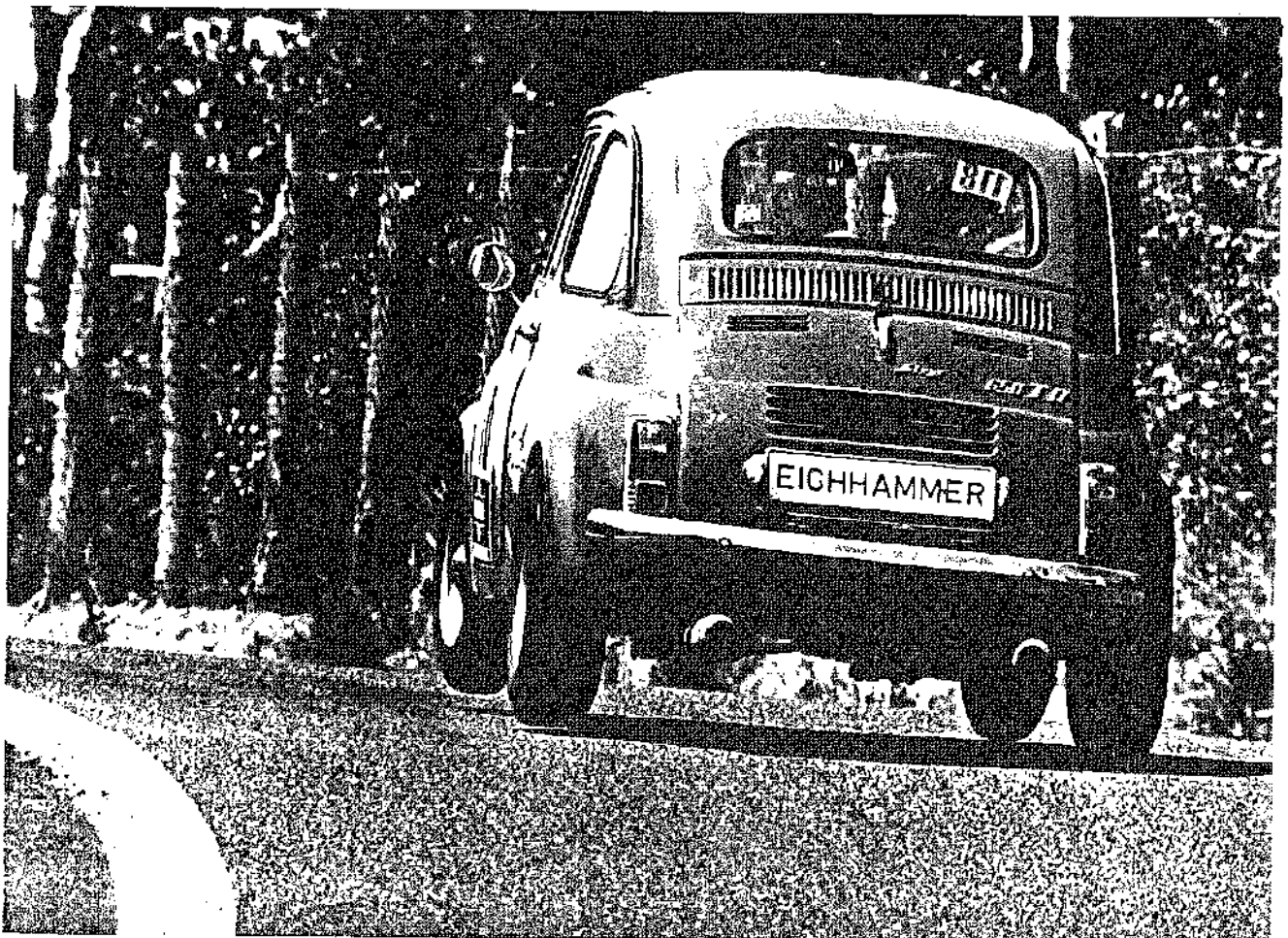
Einbettzimmer	DM
Doppelzimmer	DM
Oneibettzimmer	DM

Wir würden uns freuen, Sie in unserem Hause begrüßen
zu dürfen. Ihre Reservierungswünsche können Sie uns
auf anhängender Karte mitteilen.

Familie Kleber



Heinz Liedl Hunsrück Bergrennen 1966



Franz Eichhammer mit 3 Rädern in der Luft



Heinz Liedl und
Franz Eichhammer
1965 beim
Krähbergrennen.



Franz Eichhammer, beim Flugplatzrennen Trier 1966

Fahrwerkstips zur Vorderachse.

Bei der Durchsicht älterer Thondorf - Zeitungen fiel mir auf, daß in regelmäßigen Abständen über Fahrwerksverbesserungen geschrieben wurde. Da ich mich seit einiger Zeit damit beschäftige, Fahrwerksteile nachfertigen zu lassen und mich in letzter Zeit mehrere Puchfahrer zu diesem Thema um Rat gefragt haben, möchte ich auch mal etwas dazu sagen.

Über die allgemeine Fahrphysik z. B. Heckmotor, auch dessen Tücke möchte ich nichts schreiben. Kurz nur: alles das, was man über Heckmotorautos weiß, straft der Puch Lügen, insbesondere bei nasser Straße. Schmale Spur, kurzer Radstand und Mischbereifungen.

Beim erstenmal möchte ich eigentlich nur über die Vorderachse schreiben. Nichts Neues, nur das, was einige Leute schon seit Jahren wissen.

Das Tieferlegen der Vorderachse ist nur durch strecken und herausnehmen von Federblättern möglich. Dabei sollte man überlegen, welche Stoßdämpfer zum Einsatz kommen. Druckdämpfer wie Bielstein oder Zugdämpfer (Koni, Spax). Der Dämpfer entscheidet, wie hoch die Feder in der Mitte vom Boden steht. Falsch gemessen und gestreckt sackt die Feder durch.

Das passiert insbesondere beim Bremsen, der Vorderwagen wird dann instabil.

Neue untere Federblätter, dicker gewalzt, mit umgedrehten Augen und angepaßter 2.

Lage, in Verbindung mit den 3 gebrauchten oberen Federblättern ergeben eine stabile

Feder und senken den Aufbau (Vorderwagen) erheblich ab. Gleichzeitig stabilisiert man die Blattfeder außen mit einem Stabilisator und mittig mit einem Panhardstab. (TR-Serie).

Dies alles hat den Vorteil, das die Spur-, Sturz- und Nachlauf-einstellwerte auch beim Bremsen und lenken, trotz Tieferlegung, eingehalten werden.

Anschließend noch ein paar Einbauempfehlungen zur Vorderachse.

Diese paßen natürlich auch zu anderen Fiat oder Abarth-Typen.

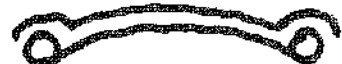
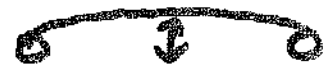
Vor dem Einbau und Zusammenbau der Blattfeder sollten die Zwischenlagen aus Teflon auf Schäden überprüft werden. Außerdem

kurz vor den Augen die Blattfederblätter klammern. Die Stehbolzen sollten fest und die Gewinde gängig (Gewinde sollten noch zu erkennen sein). Zum festschrauben Maschinenmuttern nehmen.

Den letzten Zentimeter Tieferlegung bekommt man, indem die Aluböcke um 10 mm gekürzt werden.

Anpassen und anbau des Stabis und Panhardstabs.

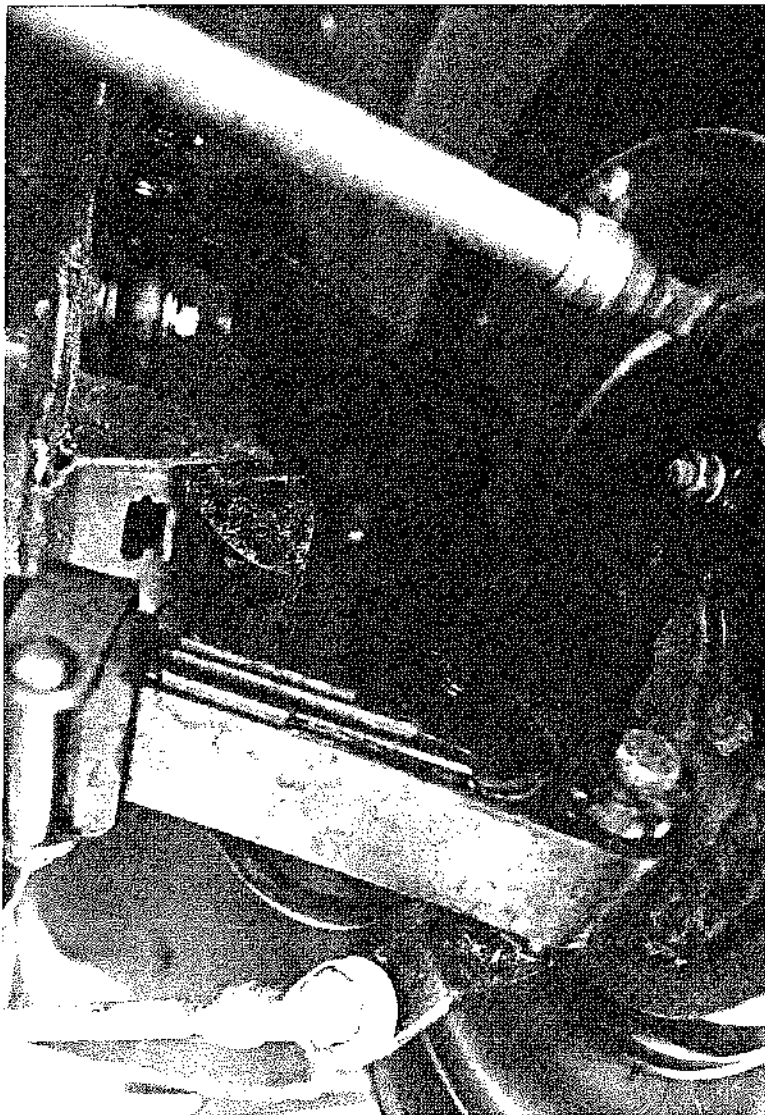
Die eingebaute Blattfeder hochziehen bis sie waagrecht unter dem Wagenboden steht. Dazu müssen die Stoßdämpfer raus und dafür



M 8er Gewindestangen eingebaut werden. In dieser Lage paßt man mit Uniballgelenken den Stabi spannungsfrei an. Macht man das nicht, steht der Wagen hinterher schief und der Stabi kann nicht die ihm gedachte Aufgabe erfüllen. Der Anbauwinkel muß nach dem einbauen am Achsschenkelträger gegen Verdrehen mit einem Schweißpunkt gesichert werden! Genausolite der Panhardstab, bei nachträglichem Anbau, verstellbar sein, um die Feder nicht einseitig zu strecken. Zum Schluß Sturz- und Spurwerte einstellen lassen.

Ich hoffe auf die nächste Thondorf, um vielleicht etwas über die Hinterachse(Aufhängung, Federn, Stabi usw.) zu erzählen. In der Zwischenzeit warte ich definitiv auf Ihre Leserbriefe.

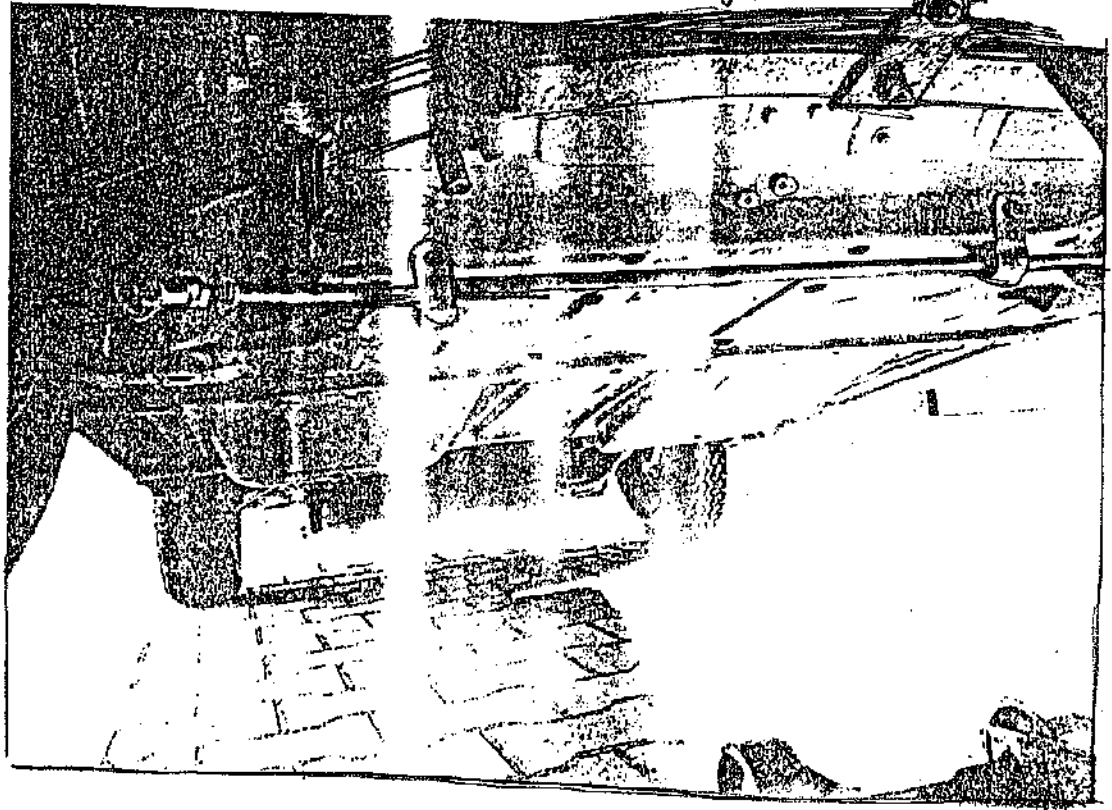
Johannes Hiltrop



Anschrift:

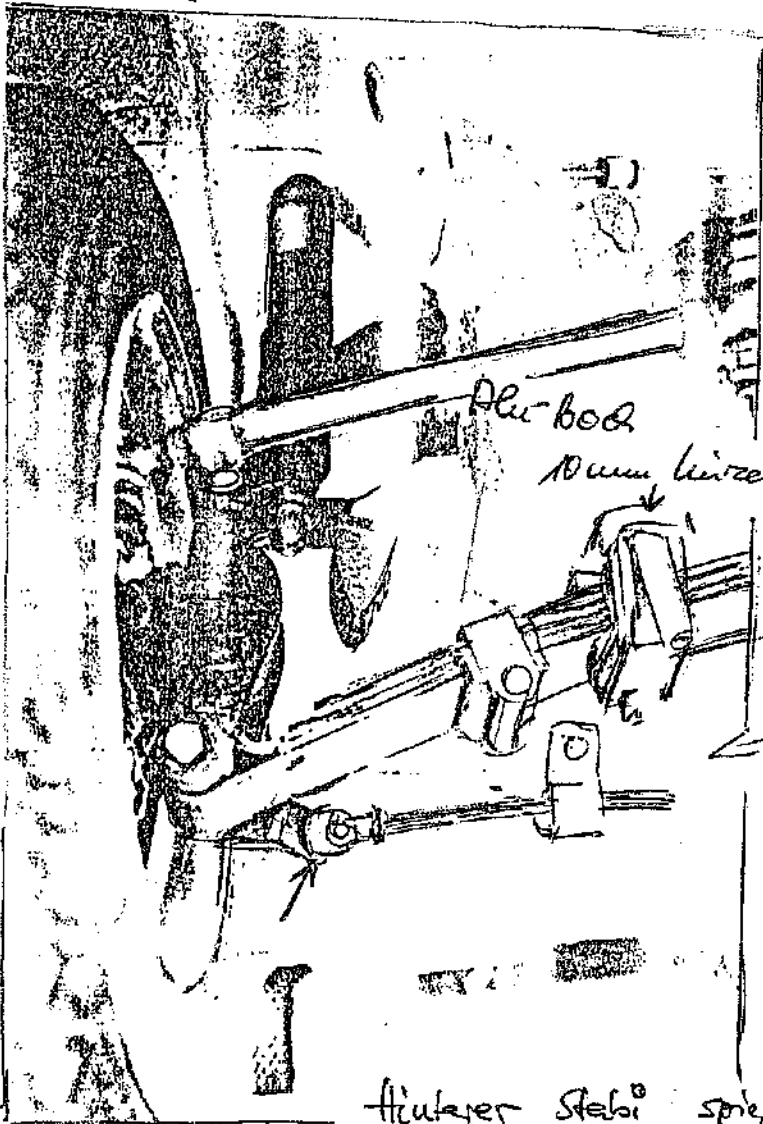
Johannes Hiltrop
Stuckenbuschstr. 165

45659 Recklinghausen



Handarbeit
fertiger

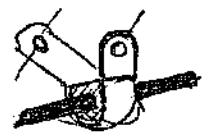
Stoßdämpfer aufbauen, 8mm Federstange einsetzen und die Feder gerade ziehen erst dann Stahl anpassen



Plattbod
10mm Linsen

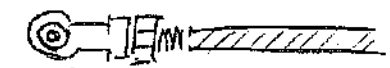
mit einem Schweißpunkt am Achsschenkel gegen Verdrehen sichern

4mm Radreifen 120° Winkel



Haken selber kopieren zum Stahlblech

Uniball-Gelenk ausbauen



Uniballgelenk
Konusmutter

Hintere Stahl aufbauen spiegelsymmetrisch zum Vorderachsstab

Hier eine Koni-Stoßdämpferliste für Fiat PKWs. Die Preise sind leider von 1974.

Fahrzeug-Typ	Baujahr	Achse	Koni-Spezial D ^{II}		KONI-Sport	Stückpreis einschl. MwST.	
			80	-			
124, 124 S, Coupé, Special T, 124 Spyder	66/74	VA HA	80	-	1877	80 J - 1877 Sport 80 J - 1878 Sport	91,02 91,02
124 Familiare, Kombi	66/74	VA HA L-a-J					
125, 125 S	67/72	VA HA					
P 125, (Polski)	70/74	VA HA L-a-J				80 J - 1498 Sport 80 J - 1656 Sport	91,02 91,02
126	73/74	VA HA	80	-	2281		
127	71/74	VA HA				82 P - 1746 Sport 82 P - 1747 Sport	137,64 137,64
128, alle Modelle	69/74	VA HA				82 P - 1689 Sport 82 P - 1690 Sport	137,64 137,64
130	70/72	VA HA					
132	72/74	VA HA					
X 1/9	73/74	VA HA					
500, 500 D	57/69	VA HA	80	-	1308		
600 D, 600 E	63/71	VA HA	80	-	1649		
850, alle Modelle	64/73	VA HA				80 J - 1720 Sport 80 J - 1721 Sport	91,02 91,02
AUTOBIANCHI A 111	69/72	VA HA L					
A 112	70/71	VA HA				82 P - 1746 Sport 82 P - 1747 Sport	137,64 137,64
A 112	72/74	VA HA				82 P - 1848 Sport 82 P - 1747 Sport	137,64 137,64

Zeichenerklärung: VA = Vorderachse
HA = Hinterachse
L-a-J = Load-a-Juster

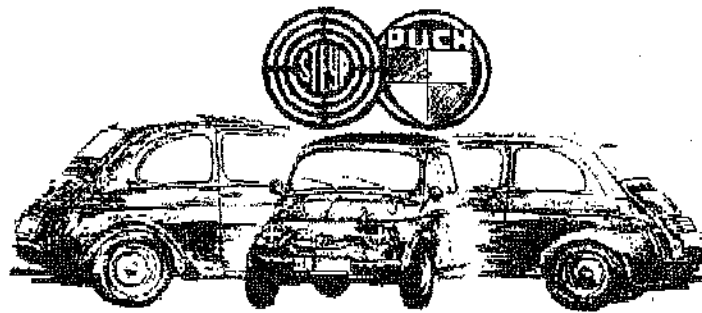
Unverbindliche Preisempfehlung
einschließlich Mehrwertsteuer
Stand: Mai 1974

Für den Steyr-Puch kommen eigentlich nur folgende Dämpfer in Frage:

VA 80 - 2282 entspricht Fiat 126 HA KONI
HA 80 - 1877 entspricht Fiat 124 VA . KONI

Eine SPAX-Dämpfer Nr. G 3 SS - 164 CONVERSION UNIT

Dietmar Etzersdorfer vom AUTOQUARIAT in Wien hat alle Puchdämpfer vorrätig.



STEYR PUCH FREUNDENSKREIS

Auf den nächsten Seiten eine Aufstellung aller Getriebeübersetzungen für PKW, Kombi und Haflinger auch die nicht homologierten Übersetzungen.

Die 3 Seiten Drehzahl/Geschwindigkeitsdiagramme sind für den Dunlop Racing Reifen 450 L 12, der nach Anhang K Automobilsporgesetz im Rennsport für den Puch genehmigt ist. Zum Selberrechnen bzw. der Abrollumfang des Straßenreifens ist anders, dann gilt folgende Formel:

$$\text{Geschwindigkeit } v = \frac{\text{Upm} \times \text{Reifenumfang} \times 0,06}{\text{Gesamtübersetzung}}$$

Gesamtübersetzung = Getriebeübersetzung x Achsübersetzung

Ich gebe mal ein Beispiel.

Achsü. 36 : 7 = 5,14 (für den 7er Triebbling)

der 4. Gang ist Serie 25 : 28 = 0,89

Reifenumfang für 165/60 HR 12 1,61 m

Drehzahl 6500 Upm.

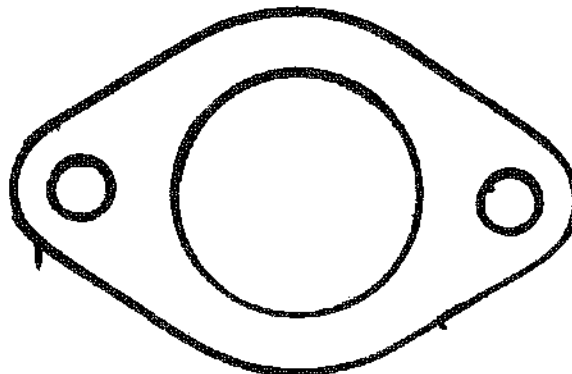
$$v = \frac{6500 \times 1,61 \times 0,06}{0,89 \times 5,14} = \frac{627,9}{4,5746} = 137,26 \text{ km/h}$$

So kann sich jeder sein eigenes Diagramm zeichnen und die Werte eintragen.

Als Ersatz für die Kronenmutter an der hinteren Bremstrommel (M 14 x 1,5) gibt es bei Mercedes Benz eine selbstsichernde Mutter mit der Teilnr. 913 004 016004 DM 0,85

Die VW-Händler haben eine M 8 Inbusmutter im Angebot als Ersatz für die Muttern an Ansaugkrümmer. Da kommt man immer so schlecht ran. Teilnr. 055 12 9780 DM 7,90

Dann passt vom VW-Wasserboxermotor die Auspuffdichtung an den Puchmotor Auslaßseite. Teilnr. habe ich verlegt.



J. Grohs

von ... 28.11.86

501 Getriebe

	Serie 501	TR u. Prinoth TRN2 Eng2.	Wüzburgring Gartele (665.5.0.17g)	Monte-Carlo Getriebe (665.5.0.17g)	TRN 2 Berggetriebe	
<u>I, II</u> RL	Antriebswelle (3,73) 41:11 (501.1.22.01) 37:17 (2,18) R 17/25	501.1.22.064.0 (3,08) 40:13 (501.1.22.064.1) 34:19 (1,74) R 19/23	503.3.22.001.0 (2,47) 37:15 (503.2.22.013.1) 33:20 (1,65) R 21/21	503.2.22.001.0 (2,47) 37:15 (503.1.22.012.1) 34:19 (1,79) R 21/21	501.1.22.107.0 (3,08) 40:13 (501.1.22.107.0) 37:17 (2,18) R 19/23	
	Serie 501 TRN2 Eng2.	Rallye TR	Berg. TR	TRN 2	Rally-Getriebe	
<u>III</u>	501.1.2213 501.1.2203 30:23 (1,30)	501.1.22.095.0 31:23 (1,35)	501.1.22.050.0 31:21 (1,48)	501.1.22.111.0 31:23 33:20 (1,65)	501.1.22.113.0 34:19 (1,79)	
	Serie 501	Rallye TR TRN2 Eng2.	Prinoth	Fluggetriebe	Berg TR	T.N
<u>IV</u>	501.1.22.014.0 25:28 (0,89)	501.1.22.010.0 26:27 (0,96)	501.1.22.053.0 27:27 (1)	501.1.22.115.0 26 27 ✓ 27:26 (1,04)	501.1.22.098.0 28:25 (1,12)	591.2 29 (1,
Kriechgg.						
Radantriebe						
<u>H'</u> Achsubers.	TR+501	TRN Serie TRN2 (Eng2)	TR 1/2 n. best. Anlag			
	501.1.3232.0 36:7 (5,14)	503.1.32.007.0 39:8 (4,88)	503.1.32.004.0 38:9 (4,22)			

504 Getriebe u. Hilfsaggregate

	700 AP II 700 PE x Serie 574 700 AP I KTA	TR	bes. Schaltg.	Marubeni	700 AP IV	700 AP II KTA
1	x 504.2.22.0012 700.2.22.0897 Antriebswelle (3,73) 41:11	504.1.22.026.0 (1,08) 40:13	504.1.22.055.0 (2,14) 37:15	700.1.22.294.1 Antriebswelle (3,78) 41:11	700.1.22.333.1 Antriebswelle ungetrieht (3,73) 41:11	700.2.22.382.1 Antriebswelle ungetrieht (3,73) 41:11
1	37:17 (2,18) R 24 Z	35:19 (1,84) R 24 Z	33:20 (1,65) R 24 Z	35:19 (1,84) R 24 Z	35:19 (1,84) R 24 Z	37:14 (2,18) R 24 Z
	703 APF 700 AP IV	700 AP II 700 AP II KTA 700 PE	501 Serie C	700.E	TR.	
	504.1.22.036.0	700.1.22.128.0	504.1.22.002.0	504.1.22.046.0	504.1.22.054.0	
	28:25 (1,12)	29:24 (1,21)	30:23 (1,30)	31:23 (1,35)	31:22 (1,42)	
N 2	Serie C	700 E	Rallye TR	Berg TR	700 AP II 700 AP IV	Dr. Schwaiger 700 AP I KTA
22.068.0	504.1.22.003.0	504.1.22.042.0	504.1.22.045.0	504.1.22.058.0	700.22.124.0	700.22.292.0
9:24	25:28 (0,89)	25:27 (0,92)	26:27 (0,96)	28:25 (1,12)	22:31 (0,41)	21:31 (0,68)
1,21	700 AP II 700 AP I KTA	700 AP IV				
754	39:22 38:21 40:17 700 AP IV	39:22 36:22 40:17 700 AP IV Komm.	700 AP II KTA	700 AP II		
	700.1.34.347.0	700.1.34.200.0	700.1.34.302.0	700.1.34.304.0		
	37:14 (2,21)	35:13 (3,00)	38:14 (2,72)	38:16 (2,38)		
	admth Hoflinger	700 L	TR	TR		
	700.2.32.012.0 700.1.41.187.0	504.2.32.001.0	503.7.32.005.0	503.1.32.006.0		
	35:7 (4,22)	39:8 (4,88)	38:9 (4,22)	36:7 (5,14)		

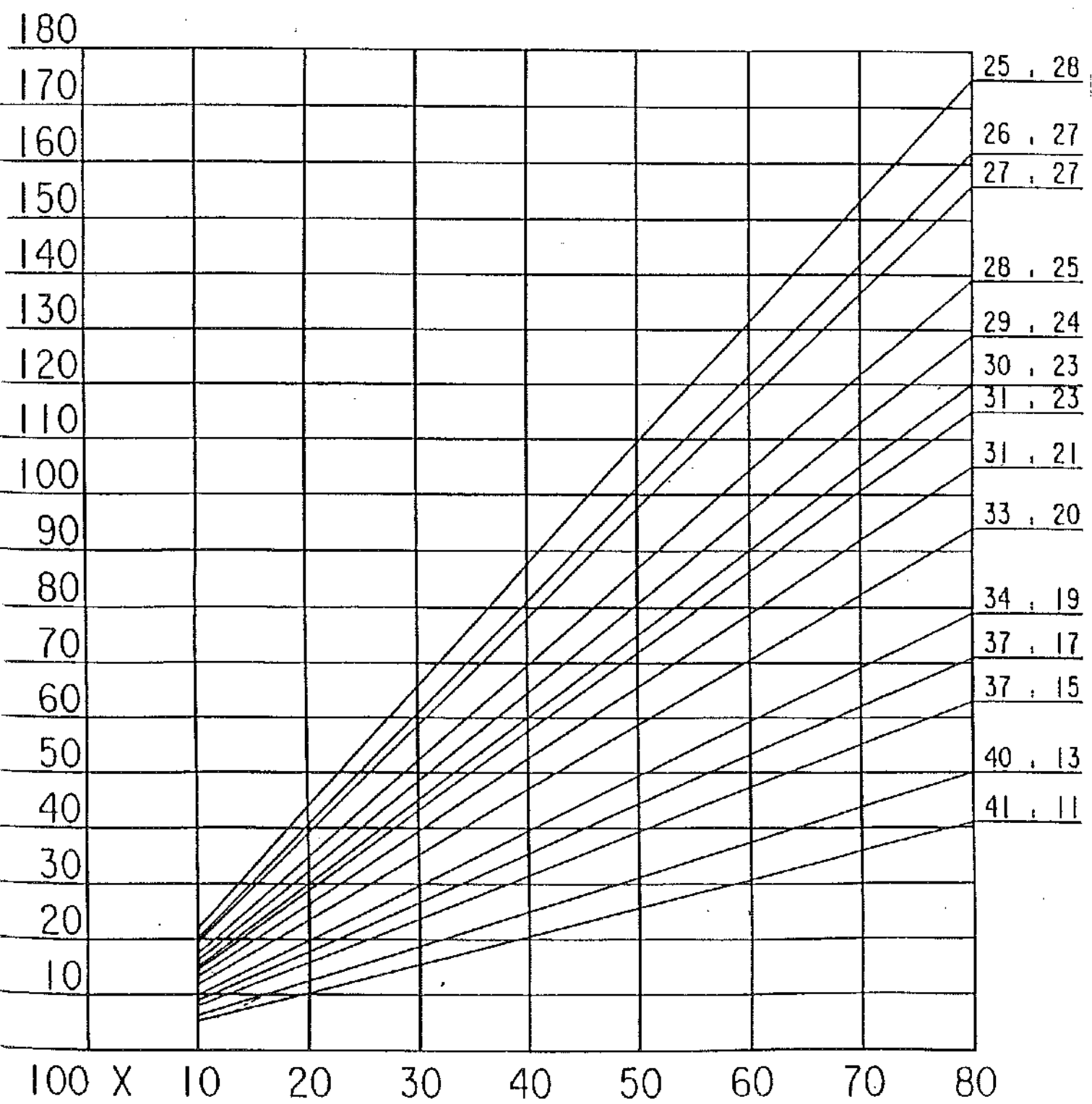


STEYR PUCH GARAGE
JOHANNES GRÖHS
STIMBERGSTR. 278A
4353 OBER-ERKENSCHWICK
TEL. (0 23 68) 5 26 40

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSUEBERSETZUNG 36 : 7 = 5,14



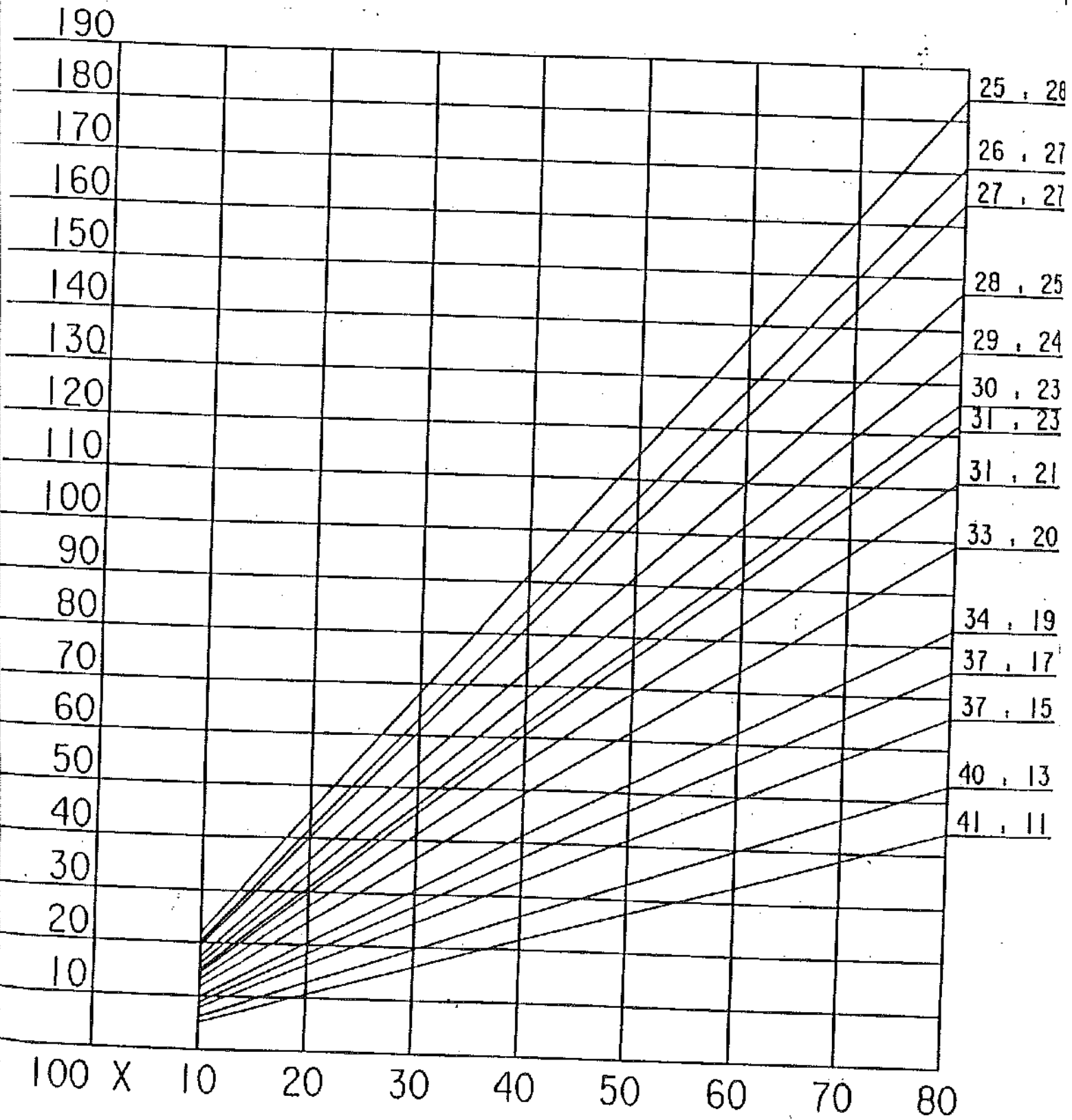


STEYR PUCH GARAGE
JOHANNES GROHS
STIMBERGSTR. 278a
4353 OER-ERKENSCHWICK
TEL. (0 29 88) 5 26 80

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSUEBERSETZUNG 39 : 8 = 4,88



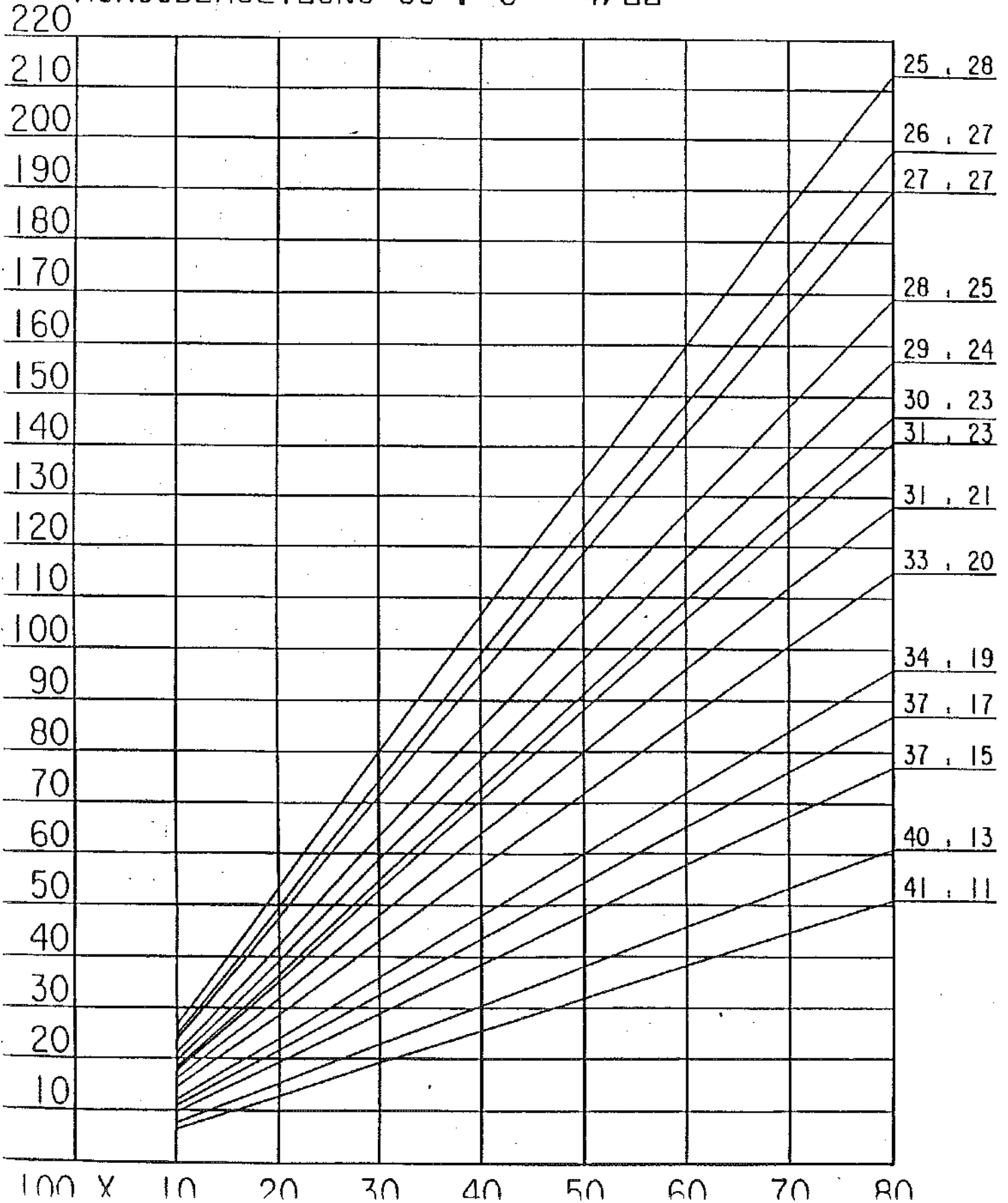


STEYR PUCH GARAGE
JOHANNES BROHS
STIMBERGSTR. 270a
4353 DER-ERKENSCHWICK
TEL. (0 23 68) 5 26 60

DUNLOP RACING 450 L 12

ABROLLUMFANG CA 167 CM

ACHSÜBERSETZUNG 38 : 9 = 4,22



Eine kleine Hilfestellung in Sachen Vergasereinstellungen. Viele Tips lassen sich auch für die Puchvergaser verwenden.

3. Vergaser – was für ein Vergaserdurchmesser paßt zum Motor?

Bei den meisten Standard-Serienmotorrädern können wir, haben wir keine Werksangaben zur Hand, von nachstehenden Vergaser-Größenordnungen ausgehen:

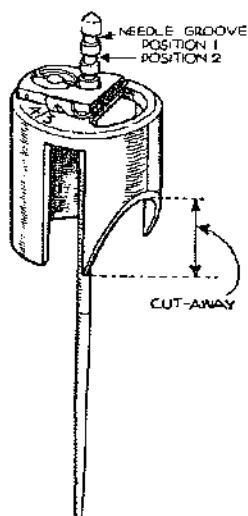
Hubraum ccm	Einlaßventil Durchmesser	Vergaser Durchmesser
125 mm	20 - 22 mm	16 - 18 mm
175 mm	20 - 24 mm	18 - 20 mm
200 mm	22 - 25 mm	20 - 22 mm
250 mm	22 - 28 mm	22 - 26 mm
350 mm	30 - 38 mm	24 - 30 mm
500 mm	38 - 43 mm	30 - 36 mm

Diese Werte sind grobe Richtwerte, die bis in den 50er Jahren bei vielen Zwei- und Viertaktmotoren zu finden sind. Die mit diesen Vergasergrößen in Verbindung stehenden Hauptdüsendrößen für Bing-Vergaser sind:

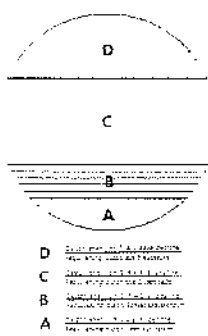
Ansaugweiten

16 - 18 mm	20 - 22 mm	24 - 26 mm	28 - 30 mm	32 - 36 mm
HD 70-85	85-90	100-140	140-175	150-180

Die unter HD = Hauptdüse angegebenen Werte sind reine Richtwerte



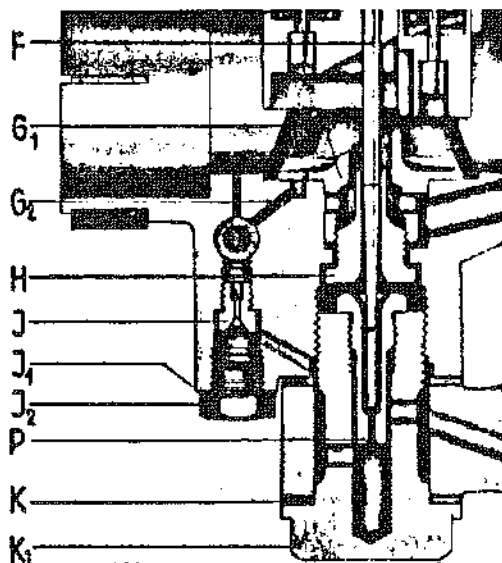
Schematische Darstellung der Öffnung des Gasschiebers



Die von Amal verwendeten Schieber werden mit verschiedenen Ausschnitten, z. B. 4/3, 4/4, 4/5 usw. geliefert. Schieber mit niedrigerem Ausschnitt ergibt fetteres, Schieber mit hohem Ausschnitt mageres Teillastgemisch. Die jeweiligen Funktionsbereiche zeigt die schematische Darstellung der Öffnungsbereiche des Gasschiebers.

Vorausgesetzt, daß der Vergaser sorgfältig gereinigt wurde und nicht in den Innereien korrodiert ist, die Leerlauf-einrichtung und Düsen frei sind, sollte auf den Anschlußflansch hingewiesen werden. Oftmals holt sich der Motor trotz einwandfreier Flanschdichtung falsche Luft, weil der Vergaserflansch durchgebogen ist und die Dichtungsflächen nicht einwandfrei anliegen. Speziell bei Zweitaktmotoren macht sich „falsche Luft“ durch Patschen im Vergaser, ganz besonders im Leerlauf, bemerkbar. Bei der Leerlauf-Grundeinstellung muß der Motor bei Verän-

derung der Leerlaufgemisch- oder Leerlauf-Luftschraube merklich reagieren. Aber darüber später, denn als erstes sollte die Vollgaseinstellung vorgenommen werden. Hierzu sind eine Handvoll Hauptdüsen entsprechend der Vergaserbestückung und einwandfreie Zündkerzen mit 175 - 225er Wärmewert und eine 2 bis 3 km lange Fahrstrecke erforderlich. Nach dem Warmfahren fahre ich nun Vollgas über eine Streckenlänge von 1,5 bis 2 km merke ich, daß bei leichter Rücknahme der Vollgaseinstellung meine Maschine schneller wird, so ist dies ein Indiz dafür, daß ich eine größere Hauptdüse brauche.



Leerlaufsystem mit Übergangsbohrung beim Bing-Vergaser

F = Düsennadel, G₁ = Mischkammereinsatz, G₂ = Übergangsbohrung, N = Nadeldüse, J = Leerlaufdüse, J₁ = Dichtung, J₂ = Schraube, P = Hauptdüse, K = Dichtring, K₁ = Düsenstock

Funktionell entspricht der Bing-Vergaser im wesentlichen dem Amal Vergaser, jedoch gibt es einige Unterschiede. Bing verwendet nur eine Gasschieberausführung, jedoch werden verschiedene Mischkammereinsätze (G₁), wie im Bild ersichtlich, verwendet. Um eine präzisere Leerlaufregulierung zu gewährleisten, steht im Gegensatz zu Amal eine Auswahl von Leerlaufdüsen zur Verfügung.

Teilweise reagiert der Motor bei zu knapper Einstellung und patscht im Vergaser oder er vermittelt das Gefühl, als wenn er gegen Gummi fährt. Reagiert der Motor bei Rücknahme des Gasgriffes mit Drehzahlabfall, so kann zunächst von einer richtigen Hauptdüse ausgegangen werden. Die Prüfung, ob die nun für den Vollgasbereich richtige Düse gewählt wurde, sieht so aus: Wie oben beschrieben, fahre ich mit Vollgas die Streckenlänge ab und unterbreche bei offenem Gasschieber und ausgekuppeltem Motor die Zündung, so daß der Motor sofort stehen bleibt. Unter dieser Voraussetzung erkenne ich nach Herausschrauben der Zündkerze am Kerzenbild die Düsen-Einstellung. Ist der Isolator der Kerze weiß und zeigt bereits Schweißperlen, so ist die Hauptdüse zu klein. Bei richtiger Hauptdüse sollte unter den Voraussetzungen das Kerzenbild eine hellbraune Farbe aufweisen. Die Hauptdüsen werden in den Größen 100 - 105 - 110 (Bing) usw. geliefert. Die Zahlen geben bei Bing die Durchflussmengen (in Luft unter Vergleich mit einer Mutterdüse) an.

Bei anderen Vergaserfabrikaten beziehen sich die Angaben zum Teil auf den Durchmesser als auch auf die Durchflußmenge.

4. Der Teillastbereich und die dafür verantwortlichen Komponenten wie: Gasschieber, Schieberausschnitt, Düsenadel und Nadeldüse

Zwei Drittel des gesamten Öffnungsbereiches wird von Gasschieber, Düsenadel und Nadeldüse maßgeblich beeinflusst. Bei Graetzin und Pallas Schiebervergaser sieht dieser Bereich anders aus, auf den wir hier nicht eingehen wollen, wir bleiben bei Amal und Bing Vergaser. Die Hauptdüse des Vergasers hat über den Bereich bis zum letzten Viertel der Gasschieberöffnung keinen Einfluß auf die Kraftstoff-Luftgemisch-Zusammensetzung. Siehe hierzu Bild auf Seite 34.

Dieser Bereich wird von der konisch nach unten zulaufenden Düsenadel, die Nadeldüse, in der die Düsenadel eintaucht und dem Gasschieber in Verbindung mit dem Leerlaufsystem geregelt. Die Düsenadel ist speziell auf die Nadeldüse kalibriert und gibt in der jeweiligen Stellung einen Ringspalt frei, der die entsprechende Menge Sprit fließen läßt. Die Nadel hängt in der Mitte des Luftstromes und ist demzufolge zusammen mit der Nadeldüse einem Verschleiß ausgesetzt, was Kraftstoffanreicherung im mittleren Teillastbereich zur Folge hat. Eine Anreicherung bzw. Abmagerung in dem Bereich kann ich durch den Schieberausschnitt bzw. Austausch der Mischkammerinsätze (Bing) bewirken.

Bei Bing dagegen geht man den umgekehrten Weg, in dem man die Nase des Düsenblocks verschiedene Höhen ausstattet und nur einen Schieber verwendet. Die Vergasereinstellung im Teillastbereich, Teillastbereich B-C (siehe Schaubild) geschieht in der gleichen Form, wie bereits bei Ermittlung der Hauptdüsengröße geschildert. Düsenadel heraufsetzen ergibt fetteres, herabsetzen mageres Gemisch. Beim Gasschieber mit niedrigem Ausschnitt reichere ich das Gemisch an, bei hohem Ausschnitt magere ich das Gemisch ab.

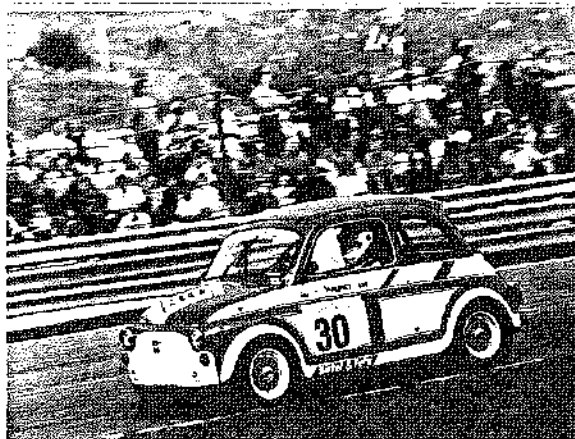
Wenn diese Einstellung steht, geht es zur Feineinstellung des Leerlaufes: Bei Amal Vergasern ist die Brennstoff-Leerlaufbohrung fest im Vergaserkörper eingebracht, wogegen Bing Leerlaufdüsen geordnet nach Vergaserdurchlässen verwendet. Mit der LeerlaufEinstellschraube reguliere ich die Zuluft zum angesaugten Kraft-

stoff, d. h. bei Herausschrauben der Leerlauf-Luftschraube magere ich das Verhältnis Kraftstoff-Luft dadurch ab. Ausgenommen von dieser Einstellung sind **TT-Rennvergaser** (ein getrenner Bericht folgt), die aus Platzgründen nicht behandelt werden können. Reagiert der Motor auf diese Einstellung nicht, so spielt, wie bereits oben gesagt, Nebenluft oder eine verstopfte Kraftstoff-Leerlaufdüse eine Rolle. Bei betriebswarmer Maschine muß der Leerlauf so eingestellt sein, daß der Motor im Leerlauf seine höchste Leerlaufdrehzahl erreicht, die dann mit der Gasschieber-Anschlagschraube korrigiert wird. In den meisten Fällen liegt der Einstellwert bei herausgeschraubter LeerlaufLuftschraube bei 1,5 Umdrehungen. Beim Hereinschrauben der Leerlaufschraube keine Gewalt anwenden, denn dann ist die Kalibrierung der Bohrung zum Teufel und der Leerlauf auch. Würde ich das Werk des Vergasereinstellens komplett behandeln und die Motorradtypen noch dazu nehmen, würde aus dieser Abhandlung ein gewaltiges Buch werden.

Kostenloser Service für VFV-Mitglieder:

Wenn spezielle Daten und Fakten über Vergaser und Düsenbestückungen gewünscht werden, bitte Fabrikat und Fahrzeugtypen angeben. In fast allen Fällen, auch bei ausländischen Fabrikaten, kann geholfen werden.

Karl Reese



Tourenwagen - Europameisterschaft 1992 (Hist.)

Paul-Ricard (7) 1. Platz
 Zandvoort (NL) 3. Platz
 Silverstone (GB) 1. Platz
 Zolder (B) 2. Platz
 Salzburgring (A) 3. Platz

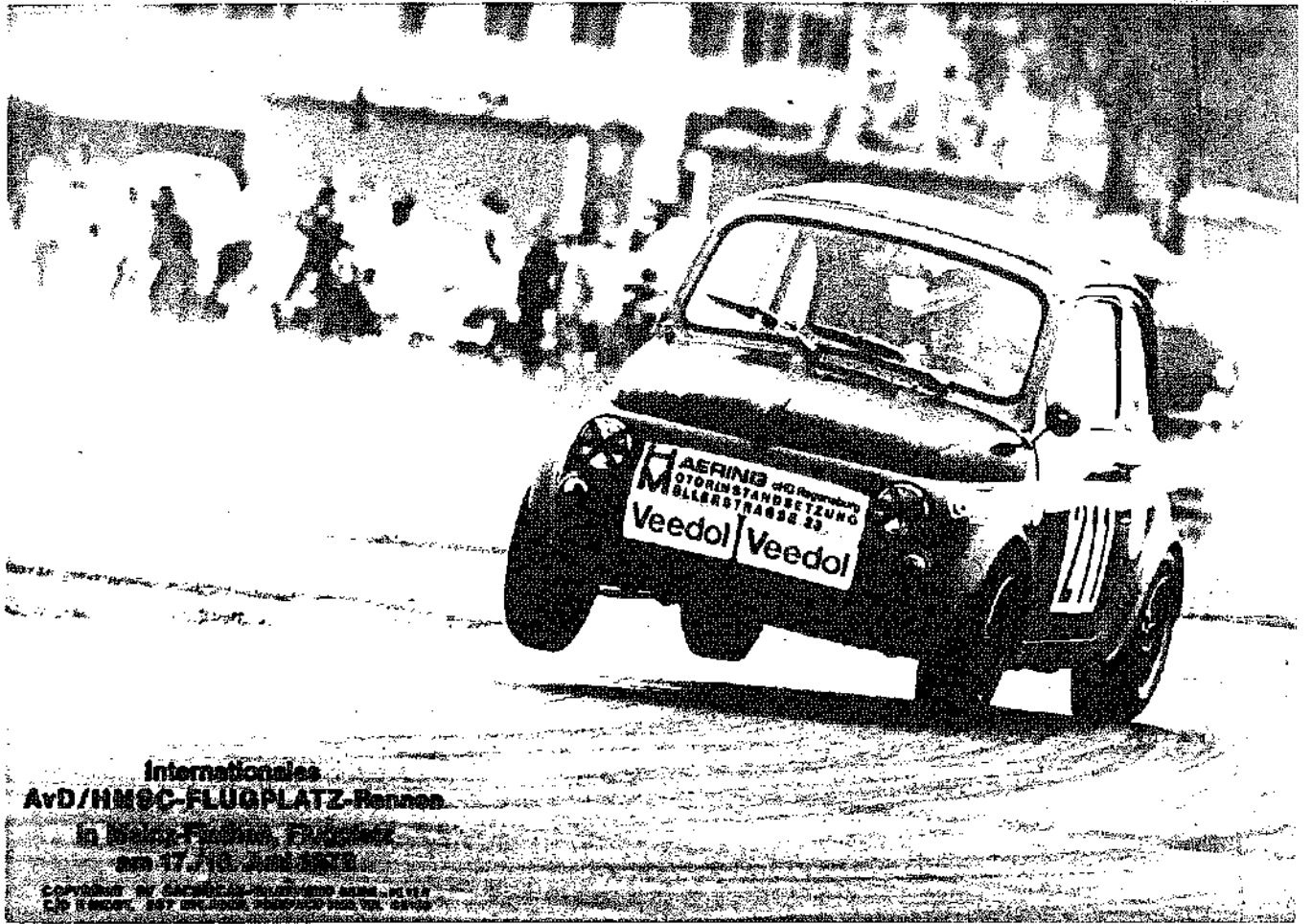
Fahrer : Harald Peter
 Klaus Müller

Sponsoren :



Fahrzeug : Steyr - Puch 650 7R
 Baujahr 1963

BIRTEL & FEHR
 VAG & NONNWEILER



Franz Eichhammer, Flugplatzrennen 72



Franz Eichhammer am Nürburgring



CORSA
NELLA
MENDOLA
di Bologna 1964
alla FOTO
B&L...

Heinz Liedl beim Bergrennen in Italien. 4beste Zeit aller Starter incl. Sportwagen und Formelfahrzeuge. Es hatte dort aber auch ein starkes Unwetter nach dem Start gegeben.



500 km Rennen am Nürburgring mit Heinz Liedl 1967

Die Zwölferfrage

Die Geschichte ist schon lange her. Sie spielt zu einer Zeit, da man besonders in Österreich, aber auch in Deutschland noch versunkene Schätze bei ehemaligen Steyr-Puch Händlern heben konnte. Heute hat auch der allerletzte Zapfsäulenbesitzer aus dem Mühl-Wein oder Palatschinkenviertel im Kurier oder im Grünen Blatt oder in der Mitteilung für Veterinärmediziner gelesen, welch wertvolles kulturhistorisches Erbe so ein Autochen eigentlich darstellt und wie wertvoll ergo das leere Getriebegehäuse, das ja letztes Jahr noch hinterm Schuppen lag, inzwischen geworden ist.

Michael - geneigte Leser wissen schon, welcher da nur in Frage kommt - und ich hatten sowieso einen Trip nach Wien vor, da wir dort schon eine wertvolle Connection in Sachen Teile und Know-how aufgebaut hatten, d.h. wir hatten schon ein paar Mal ein Wiener Kannapee gedrückt und waren begeistert von der warmherzigen Aufnahme in der Donaustadt, der Gastfreundschaft und der Bereitwilligkeit, auch mal an uns Piefkes was abzugeben. Michael also, hatte ein altes Händlerverzeichnis aufgetan und auf dem Rückweg bewegten wir uns entlang der Donau, etwas abseits der Touristenrouten, jedenfalls weit nördlich von Linz.

In Dawson City angekommen, mußten wir nicht lange suchen, denn das Steyr-Puch Emblem prangte noch am Altbau links der Hauptstraße, sowie an einem pompösen Neubau rechts der Hauptstraße und auch an einem Haflinger, der zwischen allerlei zeitgenössischem Blech sein Polyesterfahrerhaus hoch über all die gebrauchten Allerweltler erhob.

Das Timing mußte uns wohl eine höhere Macht vorgegeben haben, denn es war schon fast zur Mittagsstunde. Aber man braucht halt so lange, wenn man in Wien erst noch frühstückt und dann die Wachau durchheilt um nach Dawson zu kommen.

Die Frage nach dem Chef ergab jedenfalls erst einmal die Antwort: "Der is eh scho lang jausen." Und dann war er doch plötzlich selbst da - vor zwölf. Seine hoffnungsvolle Miene, die er beim Klang unseres Idioms aufgesetzt hatte wich einer gewissen routinemäßigen Geschäftigkeit: "Steyr-Puch Teile?? Alte Lagerbestände?? Jo, i glaub, do kann i net dienen." Aber Michaels Vertretertalent, mein trauriger Blick oder die fortgeschrittene Uhrzeit machten es dann doch möglich. "Jetzt is eh Mittag, schau'n's halt amal rum."

Artig danke gesagt und den Lageristen geschnappt, der gerade Richtung Wirtschaft abgehen wollte, war eins. "Da gehn's am besten erst amal auf'n Boden aufi" steckte unser erstes Ziel ab.

Und tatsächlich, da oben waren wir schon dem Himmel ein schönes Stück näher, sprich fast im Paradies: Auf roh gezimmerten Holzregalen schimmerten Steyr-Puch Verpackungen in grün und weiß und weiß und grün. Es war wirklich wie ein Märchen: Nicht nur Teile für unsere Puchs, die wir jeder für sich auf einen Haufen sammelten, wegen der Ganovenehre, sondern auch Teile für Motorräder, Topolinos, Babys und noch ältere.

Wieder runter, wieder den Lageristen geschnappt, es war inzwischen eins und der Mann war pünktlich wieder da, führte zu Ziel zwei: "Ja, drüben im Neubau ist noch ein Regal, da sind die Dinge drin, die oft kaputtgegangen sind."

Das arme Kind, das drüben im Verkaufsraum die Neufahrzeuge hütete, muß wohl vor Schreck sprachlos gewesen sein, als wir mit größter Selbstverständlichkeit das Regal ausräumten. Das war aber auch fein. 3/1er Pleuel im Doppelpack, schön säuberlich in braunem Ölpapier, da mußte einem das Herz aufgehen.

Das gab jedenfalls erneut einen schönen Berg Teile, die wir zu den anderen im Altbau schafften. Bei Werkstatthandbüchern, alten Prospekten, bronzenen Ehrennadeln oder 100 000 km Uhren mußte der Lagerist dann schließlich passen.

Michael legte schnell noch ein paar allzu dick erscheinende Gummidichtungen für die Frontscheibe (die waren damals recht rar) wieder ins Regal zurück. "Womöglich kann ich das garnicht mehr bezahlen. Ich habe in Wien schon meinen Bausparvertrag verpfändet." Und dann, so gegen halb zwei erschien der Chef, wohl ausgeruht und leutselig. Welch Timing!

"No, ham die Herrn was gfoundn. Schön. Schön" umrundete er unsere zwei Berge. "Sie, sagen Sie mir's bitte in DM, bat ich, bei Schilling erschrecke ich immer so."

"Jo, was nehm ich Ihnen da ab, das ist die Zwölferfrage, sagte er, das ist die Zwölferfrage. Und dann noch einmal sehr gedehnt, das ist die Zwölferfrage." Es waren lange Sekunden und dann sagte er wie bei uns so mancher Polizist vor ihm: "Sind's mit 100,-DM einverstanden?" Diese rhetorische Frage wurde natürlich genau so schnell mit Ja beantwortet wie wir das schon von frühester Jugend gewöhnt waren, wenn das Auge des Gesetzes wieder mal einen eklatanten Verstoß gegen die 40 km/h Limitierung von Mopeds oder ähnliche Delikte mit einem milden Fünfer belegt hatte. Der Preis war jedenfalls äußerst fair, nach heutigen Maßstäben fällt mir gar kein Begriff mehr dazu ein

Sorgfältig wurde Michaels quittengelber Dienstaudi mit den Präziosen vollgepackt. Unsere Taschen wanderten auf die Rücksitzbank und dann ging tatsächlich alles sauber in den Kofferraum hinein.

Der Grenzübertritt bei Schärding sah zunächst aus wie reine Routine. Ein Zöllner und ein Grenzer langweilten sich vor ihrem Häuschen. Und das war's dann auch. Die beiden hatten Zeit und sich nachmittags um halb drei offenbar auch schon alles vom Tage erzählt. Der Grenzer wollte unsere Ausweise und verschwand damit im Häuschen. Wir beobachteten aus den Augenwinkeln, natürlich betont gelangweilt, den Zöllner. Der ließ seine Augen über unsere Taschen auf dem Rücksitz wandern, sah Michael kurz an, und schaute wieder weg. Plötzlich, man sah es direkt, durchzuckte es ihn. Er muß wohl über die schwachen Federn des Audi sinniert haben oder sowas, jedenfalls lag das Auto hinten ein gutes Stück niedriger als vorn.

"Öffnen Sie bitte einmal den Kofferraum" kam es dann dienstlich.

"Das war's" sagte Michael nur, stieg aus und tat wie ihm geheißen. "Oha" hörte ich drinnen und sah dann, wie ein Assistent mit einem fahrbaren Tischchen aus dem Häuschen rollte. Das war der Augenblick, ebenfalls auszusteigen und mit Michael das schwere Los des ertappten Schmugglers zu teilen.

Stück für Stück, Tüte für Tüte, Teil für Teil wurde auf die drei Etagen des Rollwagens ausgebreitet. Ganz unten lag der Aktenordner, in dem ich die eben fertiggestellte Restaurierung meines eigenen Puchs dokumentiert hatte, mit allen Rechnungen und einer Unmenge von Photos. Sorgfältig blätterte der Zöllner den Ordner durch. Die letzten Bilder zeigten mein Auto nach dem Lackieren, man konnte erkennen, daß es kein Stilleben vom Schrottplatz sondern wieder ein Puch war. "Spitze" hörte ich den Zöllner murmeln, dann klappte er den Ordner zu und sagte: "Meine Herren, Sie wissen, daß Sie gegen die zollrechtlichen Bestimmungen verstoßen haben." Wir nickten geknickt. Er fuhr fort: "Ich kann Sie jetzt festhalten, einen Sachverständigen beiziehen, diese Teile schätzen lassen und so fort." Wir nickten wieder - innerlich schon etwas hoffnungsvoller. "Ich sehe aber, daß Sie echte Enthusiasten sind und kein kommerzielles Interesse haben." Nicken.

"Ich verwarne Sie gebührenfrei. Bitte lassen Sie so was nicht wieder vorkommen." Wie recht er hatte. SowaS ist mir nie wieder passiert. "Sie können einpacken."

So schnell hat noch niemand den höhlenartigen Kofferraum eines Audi 80 Diesel vollgepackt und während ich den Herren das Wägelchen artig ins Haus schob, donnerte Michael den Kofferdeckel zu - und genau auf eine TR Ansaugbrücke - was einen bleibenden Eindruck im Audi hinterließ. In Demutshaltung rückwärts gehend bestieg ich den Audi, die Tür schloß ich schon etwa als Michael im dritten Gang ankam und zurück blieb ein Hauch Diesel und ein Zöllner, der seine gute Tat für diesen Tag erledigt hatte. Hinter etlichen Biegungen hielt Michael dann in einem Feldweg an und steckte sich eine Austria 3 an. Ich hab auch eine geraucht, obwohl ich zu diesem Zeitpunkt das Rauchen schon ein schönes paar Jahre aufgeben hatte.

Peter Brysch



Der Autor Peter Brysch (stehend) in der "Walba".



Michael Kuhn

Auch das noch ...



Der Lauf der Classic-Club-Race Association in Zolder findet am 1. Oktober 1995 statt. Alle Puchfahrer sind wieder eingeladen. Wie schon einmal gesagt, gibt es dort das größte Starterfeld in den kleinen Tourenwagenklassen. Interessierte Starter können nebenstehendes Nennformular benutzen. See you in Zolder!

Johann ...

NENNUNGSFORMULAR

Unterzeichneter, meldet sich für:

- DAS TRAINING UND DAS RENNEN;
- DIE SCHNELLE RUNDFAHRTEN;
- DIE LANGSAME RUNDFAHRT (1)

auf der Rennstrecke von Zolder am Samstag, den 1. Oktober 1995 und erklärt sich einverstanden mit den Bestimmungen (BESONDEERS BETREFFS LÄRMHINDERNISSES).

Der Pilot erklärt dass sein teilnehmendes Auto der Reglementierung entspricht und dass hiernach keine verbotene Änderung angebracht worden sind, und dass sein Auto unter der richtigen Hubraumklasse genannt war.

Der Pilot erklärt über ausreichende Fahrertüchtigkeit zu verfügen die eine Teilnahme am Rennen rechtfertigt.

PILOT

NAME UND VORNAME

ADRESSE

FÜHRERSCHEIN NUMMER

BLUTGRUPPE

CLUB

WAGEN

MARKE

TYP

BAUJAHR

HUBRAUM

Unterschrift des Piloten,

Dieses Formular soll komplett ausgefüllt und unterschrieben DEM 1. SEPTEMBER 1995 - geschickt werden.

- Ich füge hierbei ein Eurocheck im Betrage von

- Ich zahle bei Überweisung auf das Bk
.....

Die Nennung ist nur gültig nach Bezahlung von 500 BEF (für die langsame Rundfahrt), 1.250 BEF (für die schnelle Rundfahrt) oder (für die Rennen)

1. Streckenwahl nicht geben

Johannes Grohs
Stimbergstraße 278a
45739 Oer-Erkenschwick
Telefon (0 23 68) 52 66 0
Telefax (0 23 68) ~~52 66 0~~ 59640

160-DM

MAXIMUM 95 dBA !!!
ÜBERSCHREITUNG = AUSSCHLUSS

Hier sind die gefundenen Unterlagen über die Formel Baby-Junior mit Fahrzeugen mit Steyr-Puch Boxermotor. Geholfen haben mir dabei Michael Kuhn, Johann Verzl aus dem österreichischen Haslach und Franz-Josef Jaitler. Ihnen sei nochmal gedankt.

Boxerkraft im Monoposto: Formel Baby-Junior

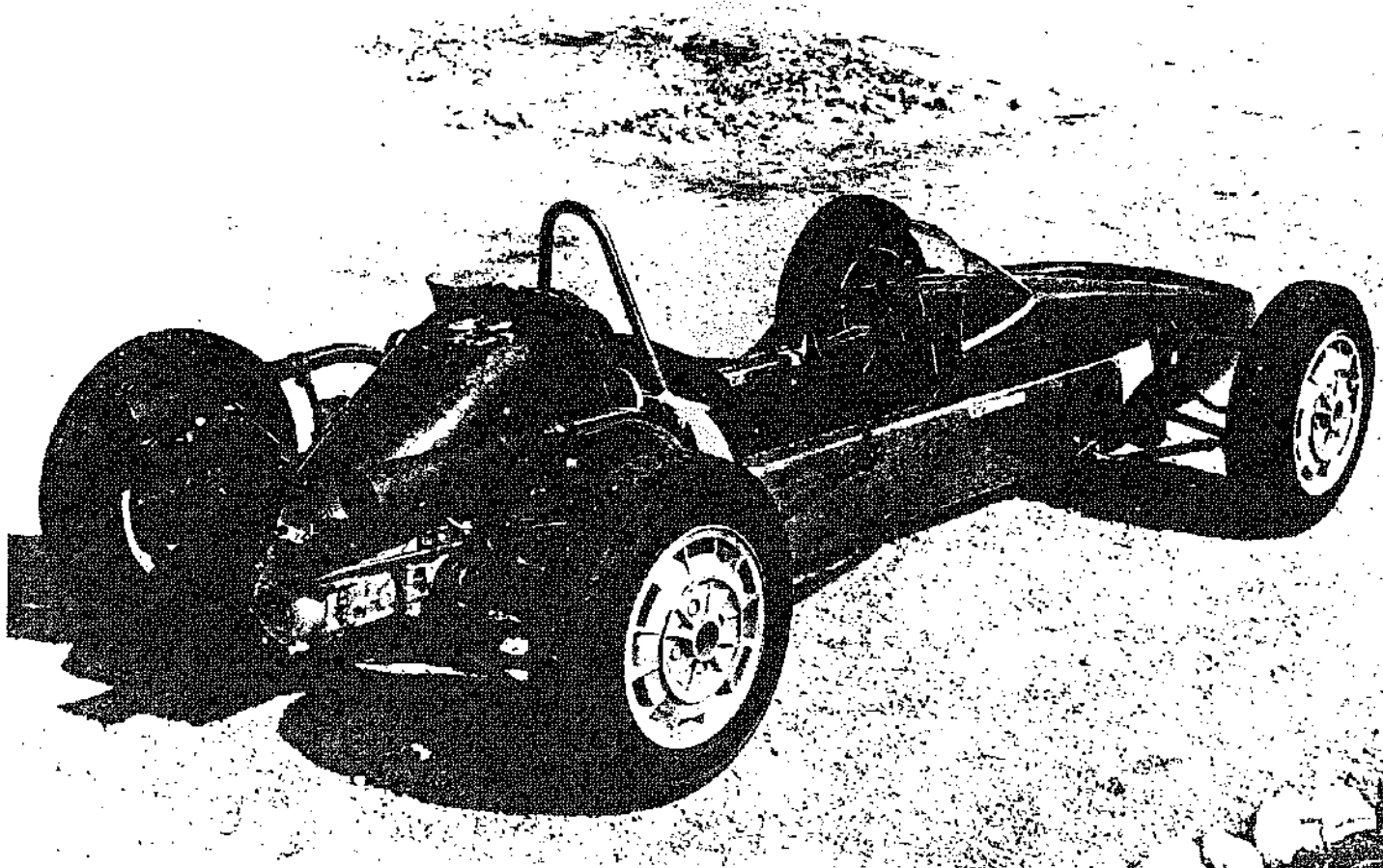
Im Jahre 1962 wurde in Italien als Nachwuchs-Formel in Anlehnung zur „Formel-Junior“, welche sich preislich immer weiter von der ursprünglichen billigen Nachwuchsformel entfernt hatte, die neue „Formel Baby-Junior“ als Basis für den Einstieg in den Monoposto-Rennsport geschaffen. Die Fachzeitschrift „Austro-Motor“ beschrieb in Heft 9/1963 diese Formel und den vom Südtiroler Ernesto Prinoth geschaffenen kleinen Rennwagen, dessen Antriebsaggregat ein frasierter Puch 500-Motor war:

„Die vor einigen Jahren noch als billige Nachwuchsfahrer-Rennformel gedachte ‚Formel Junior‘ erfüllt in letzter Zeit durchaus nicht mehr ihren ursprünglichen Zweck. Fahrzeuge dieser Kategorie sind für den Nachwuchsmann unerschwinglich geworden und stehen leistungsmäßig kaum mehr den Formel I-Rennwagen nach.

In Italien hat man sich im vergangenen Jahr ernsthafte Gedanken um die Schaffung einer neuen preiswerteren und

leistungsmäßig nicht zu anspruchsvollen Rennwagenkategorie speziell für den jungen Rennfahrernachwuchs gemacht. In Anlehnung an das Junior-Reglement verfiel man dabei auf die Bezeichnung ‚Formel Baby-Junior‘. Für Fahrzeuge dieser Kategorie dürfen nur frasierte Tourenwagen-Motoren von 500 cm³ Hubraum Verwendung finden. Von den zwei in enger Konkurrenz getretenen Antriebsaggregaten hat sich der österreichische Puchmotor seinem italienischen Halbbruder bezüglich Leistung als beträchtlich überlegen gezeigt. Erstmals in der Motorsportgeschichte ist also ein österreichischer Motor dazu ausersehen, im Formel-Rennwagensport eine gewichtige Rolle zu spielen.

Der auch in österreichischen Motorsportkreisen gut bekannte Frisierkünstler Ernesto Prinoth aus Ortisei (St. Ulrich) bei Bozen hat sich der Formel Baby-Junior verschrieben und einen äußerst leistungsfähigen Monoposto modernster Konstruktion mit einem Steyr-Puch-Motor gebaut. Aller Voraussicht nach wird dieser Wagen die Baby-Junior-



Prinoth-Formel-Baby-Junior mit Boxermotor Steyr-Puch.

Rennen in Italien beherrschen. Bei diesem „Baby-Prinoth“ handelt es sich um den ersten in Österreich gezeigten Monoposto der neuen Formel.

Der Wagen ist eine technisch sehr interessante Neukonstruktion. Der Rahmen besteht aus zwei durch eine Bodenplatte verbundenen kastenförmigen Leichtmetallträgern, die gleichzeitig als Treibstofffranks dienen. Die Elektronräder sind vorn unabhängig mit ungleich langen Querträgern aufgehängt. Die Stoßdämpfer werden von Schraubenfedern umschlossen. Bei der rückwärtigen Aufhängung finden ebenfalls Querlenker, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer Verwendung.

Der Steyr-Puch-Motor ist gegenüber dem Serienwagen verkehrt eingebaut, d. h. der Motor liegt bei der Prinoth-Konstruktion vor der Hinterachse, das Getriebe dahinter. Die PS-Leistung dieses kleinen Grazer Wundermotors ist aus Gründen der Standfestigkeit mit 35 PS bewußt niedriger gehalten. Immerhin erreicht das Fahrzeug im direkten Gang eine Geschwindigkeit von über 170 km/h. Der Wagen ist extrem nieder gebaut und entspricht gewichtsmäßig genau dem vorgeschriebenen Mindestgewicht von 280 kg.

Vorerst ist die Baby-Junior-Formel national noch auf Italien

beschränkt. Da Österreich aber mit dem Steyr-Puch-Motor das derzeit beste Antriebsaggregat für einen Baby-Junior-Wagen stellt, wäre es erstrebenswert, wenn diese neue Formel auch in Österreich Eingang fände und in weiterer Zukunft international ausgeschrieben würde. Die Kosten für diesen durchaus ernstzunehmenden Rennwagen sind durch den preisgünstigen österreichischen Motor und seine billigen Ersatzteile stark herabgemindert. Als Richtpreis wurden 1,5 Mill. Lire (d. s. rund ö. S. 60.000.– bis 65.000.–) genannt.“

Prinoth Baby-Junior

Technische Daten:

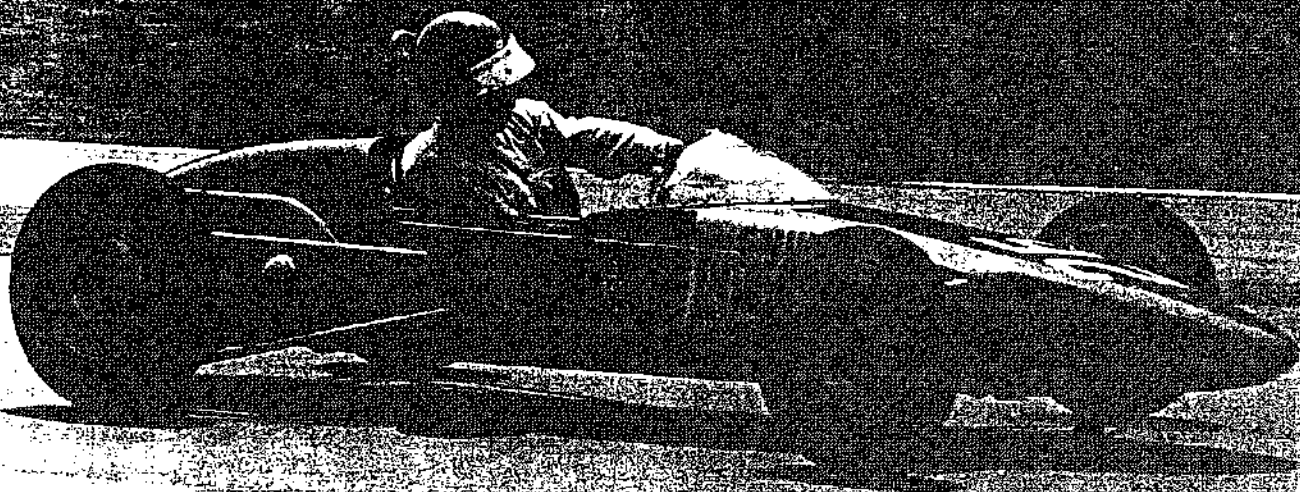
Motor: Steyr-Puch 500 cm³, Zweizylinder-Boxer mit Gebläsekühlung, Bohrung/Hub 70/68 mm, Höchstleistung 35 PS.

Getriebe: Steyr-Puch mit vier vollsynchronisierten Gängen. Untersetzungsverhältnisse: 1. Gang 37 : 15 = 2,47 : 1, 2. Gang 34 : 19 = 1,79 : 1, 3. Gang 30 : 23 = 1,31 : 1, 4. Gang 26 : 27 = 0,96 : 1.

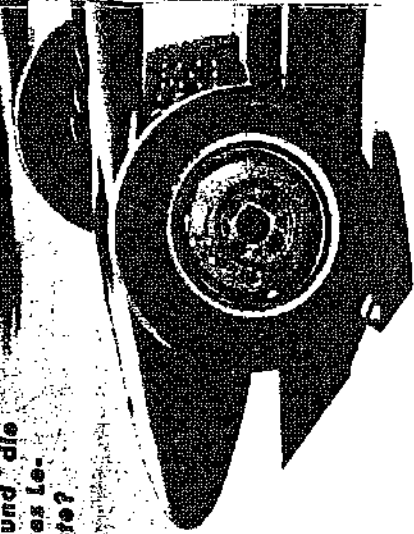
Bremsen: Hydraulische Trommelbremsen vom Fiat 600.

Radaufhängung: Unabhängige Vorderradaufhängung mit ungleich langen Querlenkern. Teleskopstoßdämpfer umschlossen von Schraubenfedern. Hinterrad: Querlenker, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer.

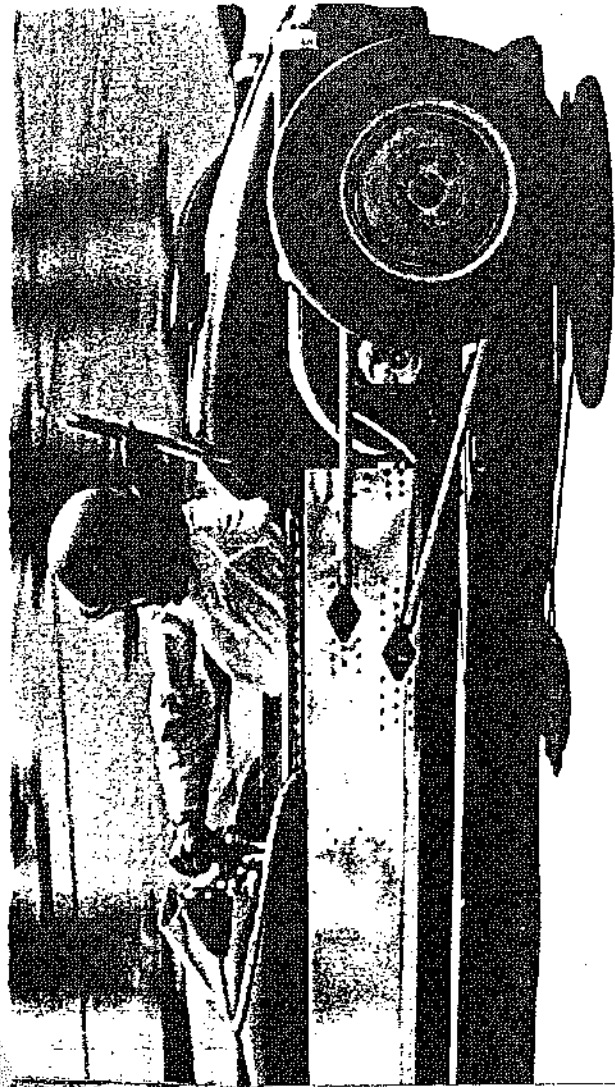
Tonino Ascari 1964 in Monza auf Prinoth-Formel-Baby mit Motor Steyr-Puch belegte in diesem Rennen den 2. Platz hinter dem Südtiroler Botter, ebenfalls auf Prinoth.



Der Kosename einer hübschen Frau wurde auf
 ihm übertragen und eine neue Rennfor-
 mel nach ihr benannt. Bringen der
 'Baby-Rennwagen' und die
 'Baby-Formel' neues Le-
 ben auf die Piste?



Das Baby



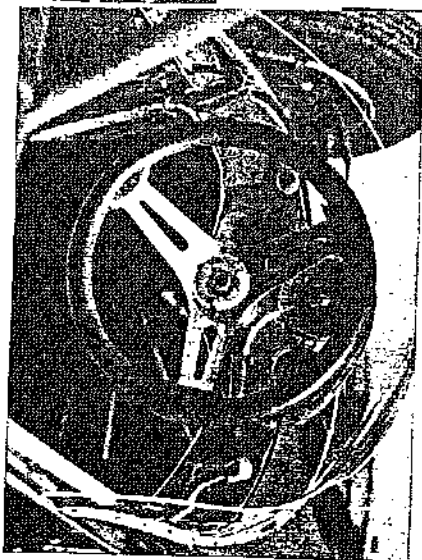
auf der Rennpiste

Lebhaftes Treiben herrscht im Fahrerlager in Wien-Aspern. In wenigen Minuten wird der Start zum Großen Preis von Wien 1963 erfolgen. Mitten im Gewühl von Junior-Rennwagen und Sportwagen, von Großtransportern und

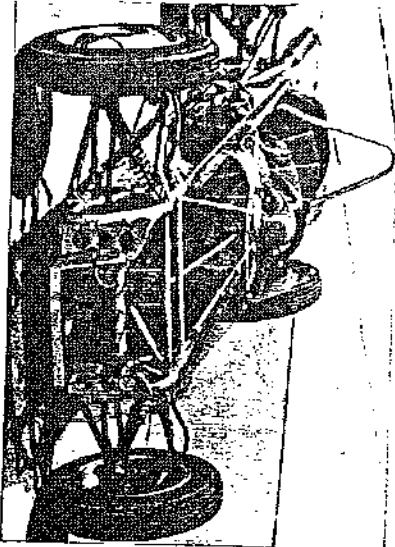
jungen Damen in St.-Tropez-Aufmachung steht ein kleiner dunkelroter Monoposto, dicht umlagert von Motorsportenthusiasten.

Das Kommando „An den Start!“ ertönt, und schon jagt der bildhübsche Flitzer mit durchdringenden Hinterrädern zum Pisteneinkauf. Ernesto Prinoth steuert diesen von ihm konstruierten Rennwagen





DER DREHZAHLMESSER ist das beherrschende Instrument des Armaturenbretts. Rechts vom Lenkrad befindet sich der Schalthebel. Viel Platz ist in der kleinen Rakete nicht vorhanden.



DER RAHMEN des Pinoth-Baby besteht aus zwei Längsträgern in Kastenform. Die Stößdämpfer liegen in Schraubentoren. Ein Meßtaschenum: Die Batterie ist im Bug untergebracht.

und eröffnet das Rennen mit einigen Schaurunden. Die kleine Rakete feiert vor einem begeisterten Publikum Weltpremiere. Der Pinoth-'Baby' ist eine der Sensationen des Tages.

Der starke Nachwuchsmangel bewirkt, daß immer wieder nach Möglichkeiten gesucht wird, um Nachwuchsfahrer in den Rennsport einzuführen. Die unerschwinglich hohen Kosten der Anschaffung und des Betriebes von Formel-Rennwagen stellen sich dabei als unüberwindliches Hindernis in den Weg. Diese

Tatsache hatte vor Jahren dazu geführt, daß die Formel Junior eingeführt wurde — Rennwagen aus Serienteilen mit 'zivilen' Leistung. Heute gibt es keinen wesentlichen Unterschied zwischen den Leistungen von Formel-Junior- und Formel-I-Wagen mehr. Die Kosten von Formel-Junior-Wagen sind undiskutabel geworden, und die Formel Junior hat sich als ein Fehlschlag herausgestellt.

Die rennsportbegeisterten Italiener ruhen nicht und ließen dem verunglückten 'Junior' eine 'Baby'-Formel folgen, die eine echte Nachwuchsrakete zu werden verspricht. In Anlehnung an das Junior-Reglement stellten sie eine neue, preiswerte und leistungsmäßig nicht zu anspruchsvolle Rennwagenkategorie auf die Räder, die auf fuisierten Tourenwagen-Motoren der 500-ccm-Klasse basiert. Der Kostenspiegel gleitet dadurch in realere Bereiche.

Geradezu prädestiniert für die neue Formel ist der Steyr-Puch-500-ccm-Motor des Chefkonstruktors der Grazer Steyr-Puch-Werke, Dipl.-Ing. Ledwinka. Der kleine flache Zweizylinder-Boxermotor zeigte sich seinem italienischen Halbruder leistungsmäßig weit überlegen und wird wahrscheinlich längere Zeit die Baby-Formel beherrschen. Erstmals in der Motorsportgeschichte spielt also ein österreichischer Motor als 'Grand-Prix'-Triebwerk eine gewichtige Rolle.

Auf der Basis des Puch-Motors hat nun der bekannte Südtiroler Rennfahrer und 'Friseur-Experte' Ernesto Pinoth in St. Ulrich im Grödenraal einen Rennwagen nach modernsten Gesichtspunkten gebaut. Der Rahmen des Wagens besteht aus zwei durch eine Bodenplatte verbundenen, kastenförmigen Leichtmetallträgern, die gleichzeitig als Benzin tanks dienen. Die Räder sind aus Eliektron (einer Leichtmetalllegierung) gefertigt und vorne unabhängig an ungleich langen Quertägern aufgehängt. Die Stoßdämpfer sitzen in den Schraubentoren. Die Hinterräder sind ebenfalls an Quertagern aufgehängt.

Dazu wieder Schraubentoren mit Stoßdämpfern drinnen.

Der Steyr-Puch-Motor ist gegenüber dem Serienwagen verkehrt eingebaut und liegt vor der Hinterachse, während das Getriebe hinter der Achse liegt. Der Motor wurde mit 35 PS bewußt auf einer niedrigen Leistung belassen, um ihm besonders standfest zu halten. Auf Wunsch kann man jedoch 40 bis 42 PS aus den 500 ccm herausholen. Immerhin bringen die 35 PS den Pinoth-Baby im direkten Gang auf 170 bis 180 km/h. Der Wagen ist extrem niedrig gebaut und wiegt entsprechend dem Reglement 280 kg. Die Verkleidungen sind aus Alu-Blech handgefertigt, sollen jedoch bei größerer Stückzahl aus Kunststoff hergestellt werden.

STECKBRIEF

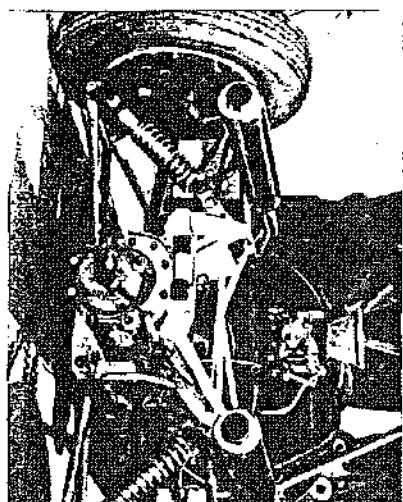
Motor: Steyr-Daimler-Puch-Motor, Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor, Luftkühlung, Bohrung 70 mm, Hub 68 mm, Hubraum 500 ccm, Kompression Höchstleistung 35 PS, Verzasser Zenith-Pallas mit 32-mm-Luftfilter, Benzinförderung mit elektrischer Pumpe.

Kraftübertragung: Einsechsbrenntrichterkupplung, Viergang-Vollsynchrongetriebe Steyr-Puch mit Mittelschalthebel, Übersetzungen 2,47-1, 79-1, 51-0,68 (kann gewechselt werden je nach Rennkurs).

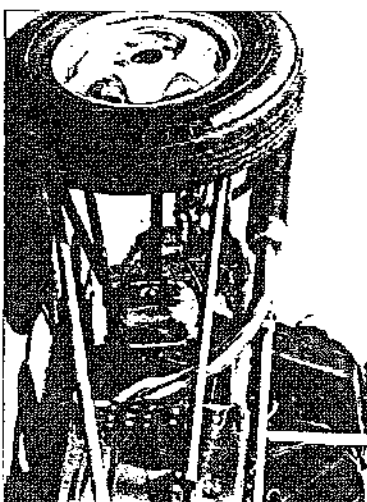
Fahrgestell: Zwei kastenförmige Längsträger aus Leichtmetallblech, mit Leichtmetall-Bodenblech verbunden, Längsträger dienen als Tank, Vorder- und Hinterräder sind unabhängig an ungleich langen Quertägern aufgehängt, Teleskopstoßdämpfer koaxial in Schraubentoren, Hinterräder unabhängig an Quertägern, Schraubentoren und Teleskopstoßdämpfer sowie Längsschubstreben aufgehängt; hydraulische, vom Flat 600 abnormene Trommelbremsen, Lenkung, Räder aus Eliektron 12", Reifen vorne 125x12, hinten 120x12 (eventuell auch 65x12), Trockenpneumatik 290 kg.

Fahrleistungen: Fahrleistungen Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen bei 7000 U/min Motor Drehzahl und 5,60-12-Bereifung: 1. Gang 67 km/h, 2. Gang 94 km/h, 3. Gang 130 km/h, 4. Gang 172 km/h.

Höchstgeschwindigkeit: 172 km/h. Preis: 12.900,- (einschließlich 10.000 DM). Richtwert 0,5, 80.000,- (einschließlich 10.000 DM).



DER MOTOR liegt vor, das Getriebe hinter der Hinterachse. Auffallend hier der Zenith-Pallas-Verzasser mit dem trichterförmigen Luftfilter. Beachtlich ist die kleine Konstruktionsform.

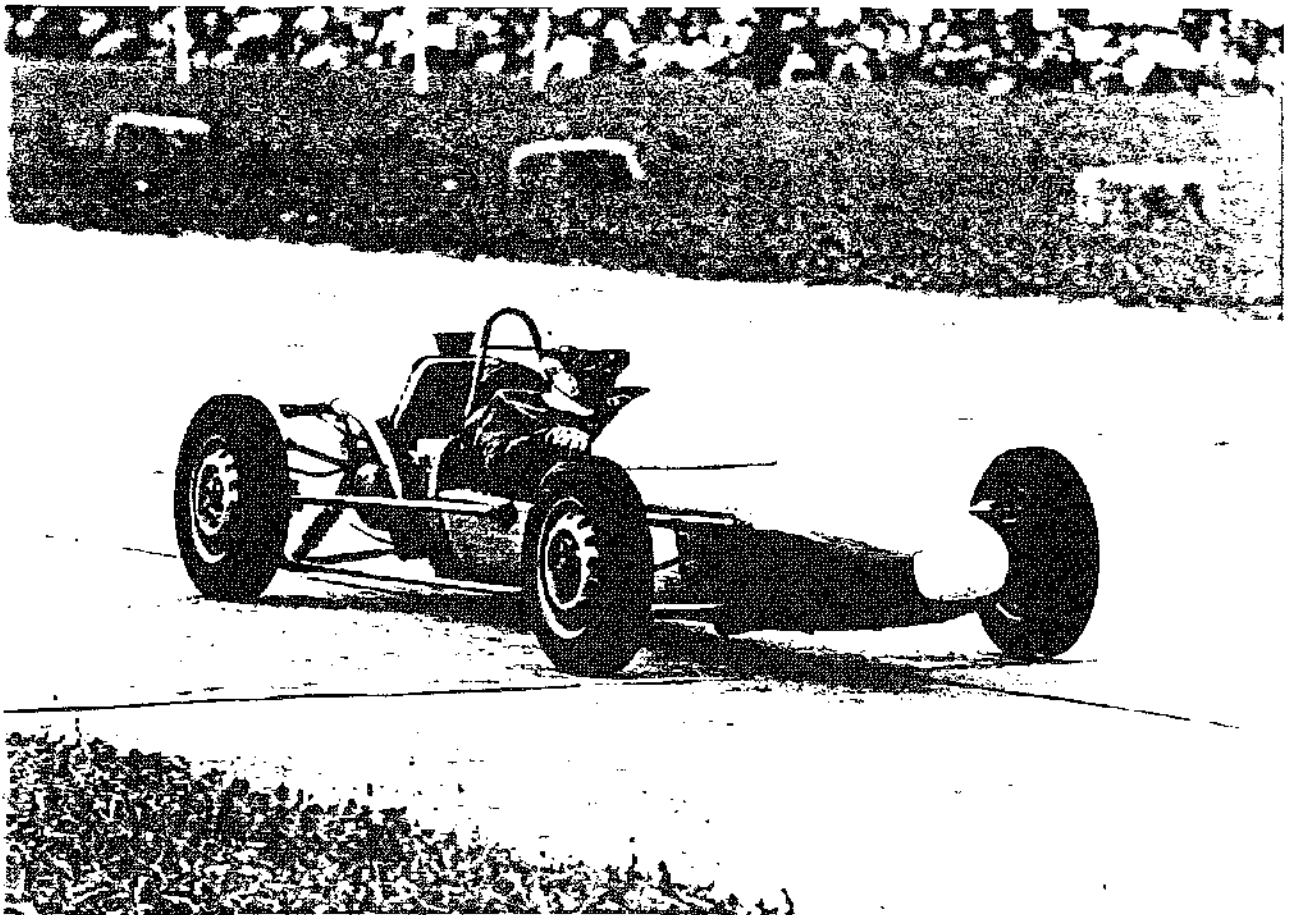
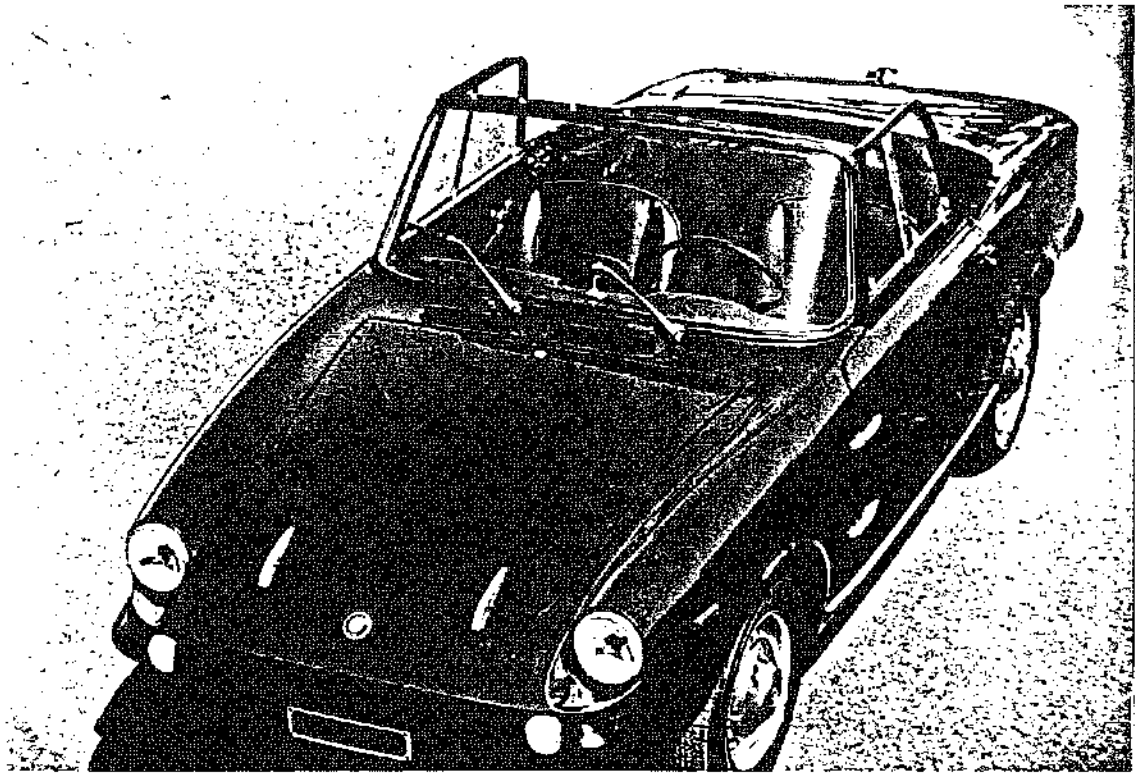


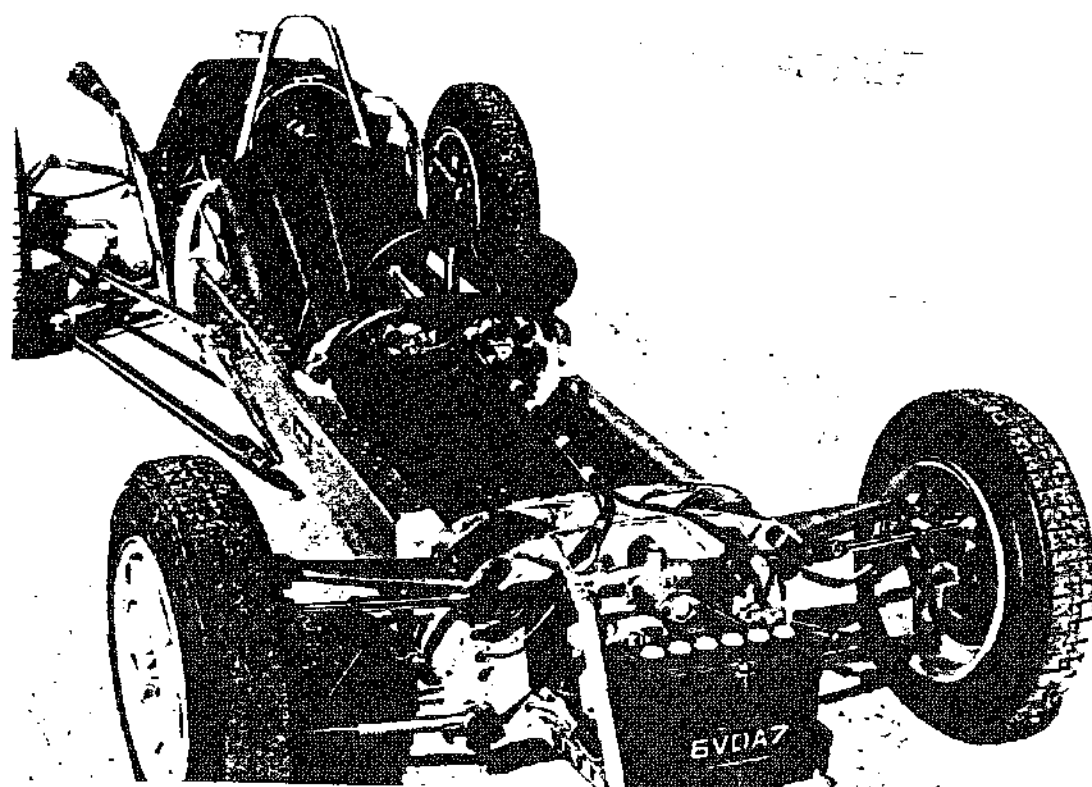
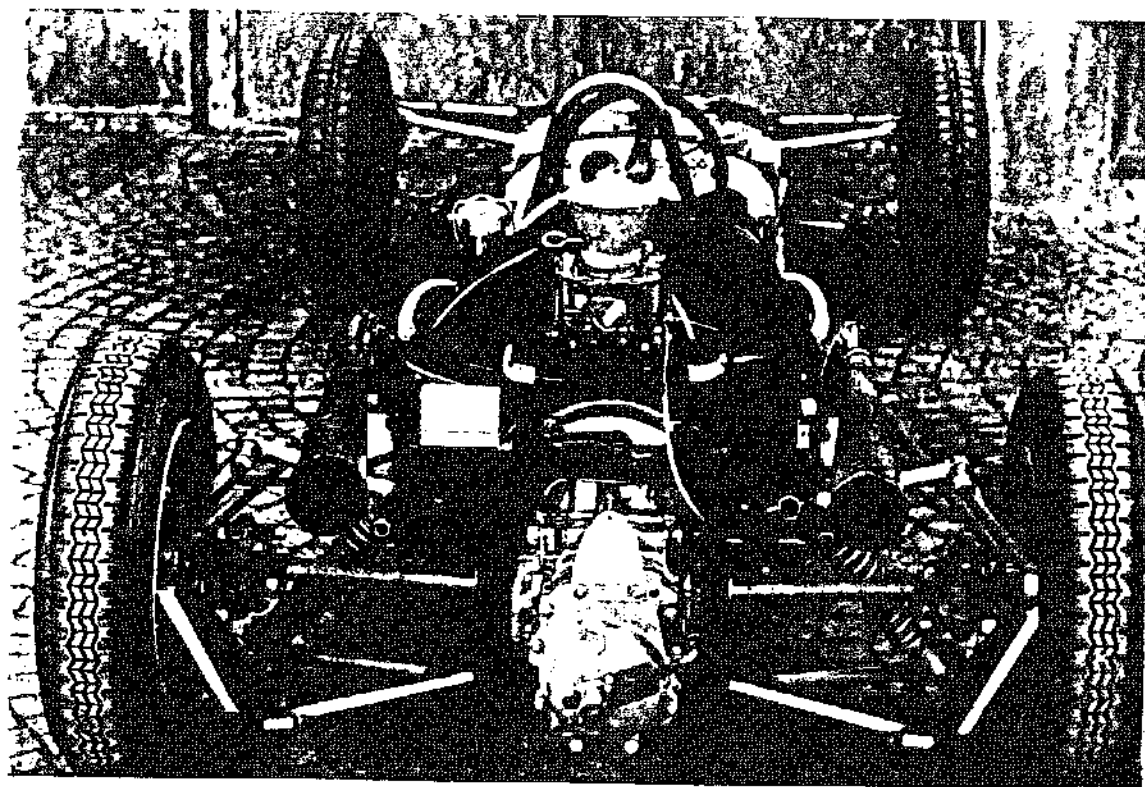
DIE LÄNGSSCHUBSTREBEN und Querlenker sind das Charakteristikum für das 'Baby'-Heck. Auf dem Foto ist einer der Zylinderköpfe zu sehen, der zur Kühlung im Luftstrom liegt.

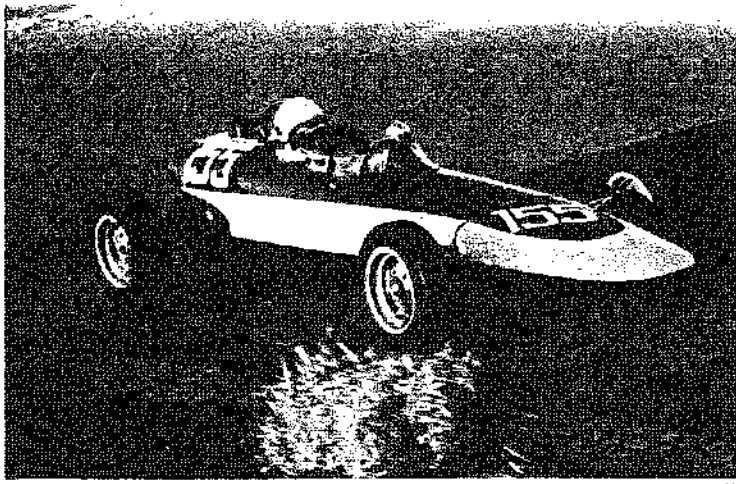
Die Kosten für diesen technisch sehr elegant gestalteten Rennwagen werden durch den preisgünstigen Puch-Motor und die prompt und billig lieferbaren Ersatzteile aus der Serie auf erträglicher Höhe gehalten. Man denkt an 50.000 bis 60.000 Schilling. Der Ersatzmotor wird etwa 8.000 bis 10.000 Schilling kosten.

Pinoth hat weitere Ideen, um seinen Monoposto zu verbessern. Die technischen Möglichkeiten, die gerade für diese Rennwagenklasse vorhanden sind, dürften Technikern und Fahrern interessante Aufgaben stellen.

Gerhard Seebach







Fahrer nur, wenn er über eine Sportfahrlizenz, ausgegeben vom OAMTC, verfügt. Die erhält er wieder nur, wenn er einen Führerschein der Klasse B besitzt; er muß also mindestens 18 Jahre alt sein und schon Autofahren können. Doch gibt es beim Bau und bei der Rennbetreuung der kleinen Raketen auch für jüngere Motorfans so viel zu tun, daß sie sich schon mit diesem netten Sport beschäftigen und so viel technische Erfahrung sammeln können, daß sie dann, wenn sie endlich die Altersgrenze überschritten und die Fahrprüfung bestanden

materialien behilflich. Da man bei Semperit diesem jungen Sport sehr aufgeschlossen gegenübersteht, darf unter bestimmten Bedingungen das Kottbrunner Reifenprüfgelände als Trainingspiste benützt werden. Dort halten die „alten Hasen“ vom Baby-Club auch Rennfahrerkurse ab. In nächster Zeit ist sogar ein richtiger Lehrgang für Babyfahrer mit allen Schikanen geplant. Übrigens: die Anschrift von „Squadra Junior 500“ kann bei der „IZ“-Redaktion erfragt werden.

Wie lange benötigt man, um so einen Formel-Baby-Wagen rennfertig zu haben? Bei der üblicherweise zur Verfügung stehenden Freizeit muß mit einer Bauzeit von etwa einem halben Jahr gerechnet werden. Sehr viel Idealismus, Kameradschaftlichkeit, Geduld, technisches und handwerkliches Können und nicht zuletzt eine kräftige Dosis Begeisterung sind notwendig, um das durchzustehen. Doch wenn sich nach dem Countdown die Startflagge senkt und der selbstgebaute Wagen, den man bis zur kleinsten Schraube kennt, so richtig wegschießt, dann sind diese harten Lehrmonate bald vergessen.

G. S.

Möchten Sie Formelrennen fahren?

Natürlich ja! — diese Antwort wird zweifellos von Hunderten junger Motorsportfans kommen. Mancher von ihnen hätte sogar gute technische Ideen, wie man so einen Boliden verbessern könnte, wie man mit einer neuen Rahmenkonstruktion oder einer anderen Radaufhängung noch bessere Fahrzeiten erzielen könnte. Manch einer hätte vielleicht ausreichendes Talent zu einem guten, wenn nicht sogar sehr guten Sportfahrer. Doch sie alle sind durch eine undurchdringliche Mauer von der Realisierung ihres Wunschtraumes getrennt, selber solche „Raketen“ zu entwerfen, zu bauen und über die Piste zu jagen. Einen Rennwagen besitzen und Rennen fahren — das sind so teure Freizeitbeschäftigungen, daß sie sich nur wenige leisten können. Und selbst diese Wenigen müssen noch erhebliche Geldmittel von den großen Automobil- und Zubehörwerken in Anspruch nehmen, um den großen, internationalen Rennbetrieb mit all seinem Drum und Dran mitmachen zu können.

Doch da hatten die Italiener vor einigen Jahren eine blende Idee: sie schufen die sogenannte Formel Baby Junior. Nach dieser Formel können relativ billige, jedoch echte Kleinrennwagen aus Teilen von Kleinwagen der 500-cm³-Klasse konstruiert werden. Kosten große Formel-1- und -2-Rennwagen bekannter Marken viele hunderttausend Schilling, so liegt der Preis für die kleinen „Babies“ in Werksausführung bei etwa 50.000 Schilling.

Die Teile für diese Baby-Rennwagen sind jedoch überall im Handel preiswert zu haben. Daher kamen kühne Amateurkonstrukteure auf die Idee, selbst solche Mini-Boliden zu bauen. Kosten: etwa 20.000 S. Da die meisten, die sich mit dem Motorsport beschäftigen, einiges von der Fahrzeugtechnik verstehen und auch praktische Kenntnisse in der Metallbearbeitung haben, ist es einem

relativ großen Kreis von „Benzin-Narren“ möglich, aktiv am Formelrennsport teilzunehmen.

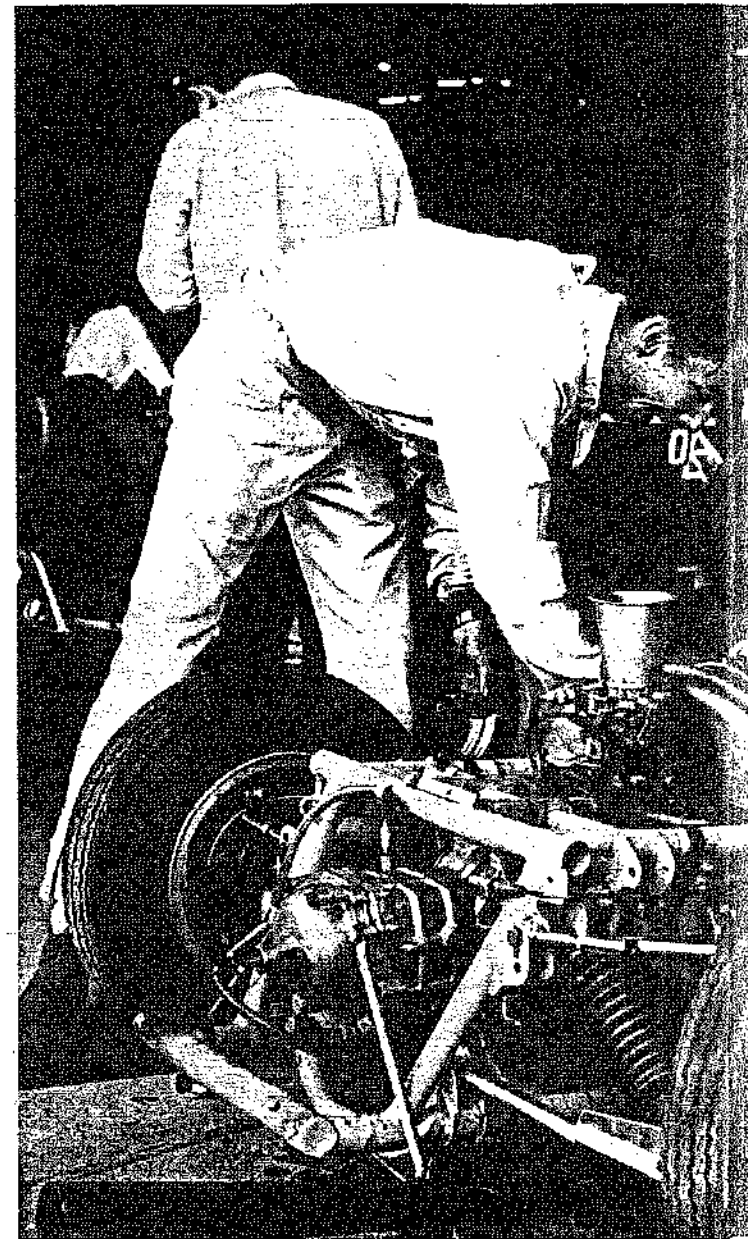
Darüber haben wir vor knapp zwei Jahren in der „IZ“ berichtet. Nun hat sich in der Zwischenzeit in Wien eine Gruppe junger Baby-Konstrukteure und -Fahrer zusammengeschlossen, die beim Bau und bei der Rennbeteiligung gemeinsam vorgehen und Anfängern auf die Piste helfen. Der Motorsportclub „Squadra Junior 500“ verfügt heute bereits über einen Rennstall von sieben Eigenbau-Babies und drei Werksbabies, die regelmäßig an allen großen nationalen und internationalen Rennen teilnehmen und bereits auch in die Siegergruppe vorgestoßen sind. Da gewann der Fahrer Gassler 1963 und 1964 das Baby-Rennen in Monza, Schorn brachte 1964 das Trieste-Opicina-Rennen an sich und Böhlinger errang mit einem Selbstbauwagen 1964 den 7. Platz in Monza. Gleichfalls mit einem Eigenbau-Boliden setzte sich in österreichischen nationalen Veranstaltungen Toni Sailer (nicht identisch mit dem Ski-Sailer) zweimal an die Spitze vor Werksbabies. Das heißt, daß die „Selbstgestrickten“ sehr reelle Chancen haben, in bedeutenden Rennen erste Plätze zu belegen.

Bevor so ein kleiner Silberpfeil, ausgerüstet mit einem Steyr-Puch-Motor mit etwa 45 bis 50 PS Leistung, ins Rennen gehen darf, braucht er einen Wagenpaß. Den bekommt er nur, wenn er vor der sehr strengen technischen Abnahme durch den OAMTC einwandfrei besteht. Außerdem muß der Fahrer seinen Wagen noch vor jedem eigentlichen Rennen zu einer weiteren technischen Abnahme bringen. Es ist also unmöglich, daß ein unsachgemäß gebauter Rennwagen auf die Piste geht. Absolute Sicherheit wird auf diese Weise gewährleistet.

Die Erlaubnis, an einem Rennen teilzunehmen, erhält der

haben, bereits als alte Routiniers beginnen können.

„Squadra Junior 500“ berät Neuankömmlinge beim Bau, bei der Konstruktion und beim Entwurf solcher Rennwagen und ist auch beim Kauf der benötigten Teile, Aggregate und Ma-

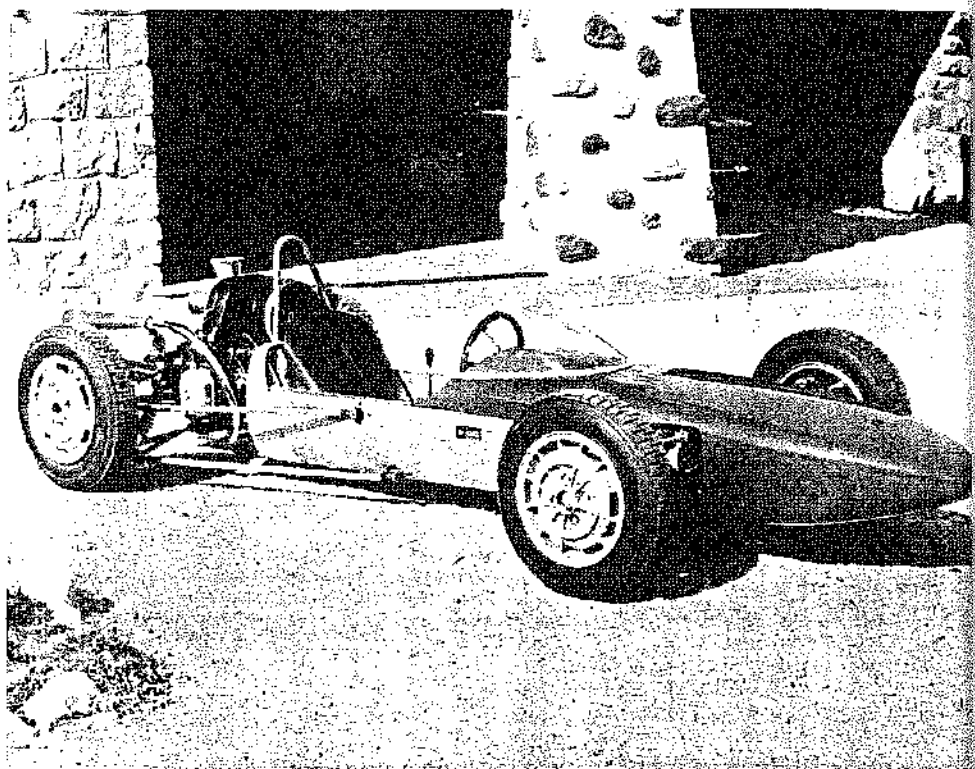


Der Autorensport leidet an akutem Nachwuchsmangel — obzwar es nicht an jungen Fahrertalenten fehlt. Die rennbegeisterten jungen Leute finden jedoch keinen Weg auf die Rennpiste, da die traumhaften Geldsummen, die man für den heutigen Rennsport aufbringen muß, ein schier unüberwindliches Hindernis bilden. Soll der Formel-Rennsport sterben, soll er in einen grandiosen Manster-Zirkus ausarten oder kann er doch wieder echter Sport werden? Könnte die Lösung des Problems vielleicht „Formel Baby Junior“ heißen?

Diese Formel sieht richtige Rennwagen vor, die von 500-ccm-Motoren angetrieben werden. Die Teile zu diesen „Babies“ stammen von seriengefertigten Personenwagen der 500-ccm-Klasse. Das heißt also, daß die Ersatzteile — Reifen, Motoren und Motor-teile usw. — auf einem erschwinglichen Niveau bleiben. Mit diesen Baby-Wagen können die Nachwuchsfahrer alle jene Fahrzustände kennenlernen, die der echte Formel-Rennfahrer beherrschen muß. Die Baby-Junior-Boliden sind eine nahezu ideale Grundstufe für einen Rennfahrer, ob dieser nun bloß ein Hobby sucht oder den Rennsport zu seinem zukünftigen Beruf erwählt hat. Und noch eines ist sehr wichtig: die Babies sind für den Anfänger weniger gefährlich und schwierig zu fahren als die leistungstärkeren Formel-Rennwagen.

Für alle Renntypen — auch für das Baby — gilt selbstverständlich, daß man mit ihnen nur abgesicherte Pisten und keine öffentlichen Verkehrswege befahren darf, wodurch Unfälle im Straßenverkehr ausgeschlossen sind.

Eine echte Chance haben die Selbstbauer. Es gibt in Österreich zur Zeit zehn rennfertige und erprobte Baby-Wagen, die selbst gebaut und entwickelt wurden. Das macht Spaß. Die jungen Leute, die bisher zum Unwillen ihrer Umwelt Moped-Jagden durch die nächtlichen Gassen veranstalteten, um ihre Motorbegeisterung abzureagieren, erhalten hier die Möglichkeit, in Gruppen und Klubs ordentliche Rennwagen in ausgefeilter Technik und auf Grund eigener Ideen auf die Räder zu stellen. Wer sich dafür interessiert, kann sich an die „IZ“-Redaktion



Flotte „Babies“ für Nachwuchsfahre

wenden; wir werden ihm dann sagen, was er weiter unternehmen soll.

Und nun kommt etwas Entscheidendes: Die Baby-Rennwagen stammen aus Österreich! Im Puch-500-Motor steht ein ideales Renntriebwerk zur Verfügung. Der bekannte Rennfahrer Prinoth, der ein solches Baby konstruiert und gebaut hat, erreichte mit einem hochfisierten Puch-Motor sehr respektable Geschwindigkeiten. Der kleine Boxer-Motor aus Thondorf bildet eine gute Basis für die Formel Baby Junior.

Wie sieht das Baby aus? Unser Bild zeigt das neueste Prinoth-Modell mit einer Reihe von technischen „Zuckerln“. Das Fahrzeug selbst besteht aus einem Aluminium-Schalengerüst mit zwei Kastenlängsträgern und dem Bodenteil sowie zwei Stahlblechschachteln an beiden Enden. Dieser hochtorsionssteife Rahmen, bei dem die Kastenlängsträger gleichzeitig die Benzintanks bilden, wird von einer Polyesterharz-Karosserie umkleidet. Die windschlüpfige Form dieser Verkleidung weist den geringsten Luftwiderstand auf, den Formelrennwagen bisher erreichen konnten.

Die Vorderradaufhängung besteht aus ungleich langen Querlenkern, die am Schalenrahmen angelenkt sind. Die Teleskopstoßdämpfer werden von den Schraubenfedern umschlossen. Die Vorderräder sind stabilisiert. Vorlauf, Vorspur und Sturz sind leicht verstellbar. Die Hinterräder werden ebenfalls durch Querlenker geführt, die beim Einfedern die Spur korrigieren. Auch hier werden koaxiale Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern verwendet. Gebremst wird mit serienmäßigen Hydraulik-Bremsen vom Steyr-Fiat 600 D, wobei die Bremsleistung vorne-rückwärts kompensierbar ist.

Phantastisch gelöst wurde das Antriebsaggregat: der 38 DIN-PS-Motor sitzt verkehrt vor der Hinterachse und trägt diese fliegend. Das Getriebe liegt somit hinter der Hinterachse und ist völlig frei, so daß spie-

lend leicht alle Zahnräder ausgetauscht werden können. Bei Rennen probiert man immer wieder die Getriebeabstufung in Gängen aus, um die für einen bestimmten Rennkurs richtige zu finden. Die Räder haben einen Durchmesser von 12 Zoll, die Reifenvorne die Dimension 125 x 12, hinten 5,20 x 12. Die Kosten für diese Reifen tragen höchstens ein Zehntel der üblichen Reifenpreise für Formelrennwagen.

Mit dieser kleinen Puch-Prinoth-Rakete einen Schalenstuhl, Überrollbügel, Rollenrad, Drehzahlmesser und alle anderen Merkmale der Formelrennwagen aufweist, läßt sich sauberer, guter Motorsport betreiben. Ersatzteile gibt es in jeder Steyr-Puch-Werkstätte zu den üblichen Listenpreisen — kurz und gut: das ganze ist für einen großen Kreis von jungen Leuten, die gerne Rennen fahren möchten, durchaus erschwinglich.

Prinoth hat mit diesem Fahrzeug einen besonderen Gag zu bieten: wenn jemand ein Baby-Alter entwachsen ist und in die große Formeln „einsteigen“ will, kann er nun den Austausch von Motor, Getriebe, Bremsscheiben, Dämpfern und Reifen auch in den neuen Formel 2 und Formel 3 starten. Prinoth-Fahrgestell ist dafür angelegt. Man sieht also, wie organisch und harmonisch sich der Baby-Sport in den Formelsport einfügen läßt und fließende Übergänge zu den dem Fahrer eine kontinuierliche Sport- und Ausbildung garantieren.

Was uns besonders freut: erstmals in der Geschichte des Automobilrennsports ein österreichischer Puch-Motor Triebwerk für Formel-Rennwagen. Die Formel „Baby“ ist zur Zeit national für Österreich, Italien und die Schweiz gültig. Auch Argentinien, Südafrika und andere Staaten haben solche nationale Reglements. Man darf in der nächsten Zeit auf eine weitere Verbreitung hoffen, die sicher in einer internationalen Regelung gipfeln wird.

FORMEL BABY für Österreich, Italien und Schweiz (auszugsweise)

Automobile „Baby“ sind einsitzige Rennwagen, deren Grundelemente von einem von der CSI der FIA in der Kategorie Tourenwagen homologierten Fahrzeug abgeleitet sind, wobei die OSK jährlich einige Typen festlegt. Heuer sind es: Puch 500, Bianchina, Fiat 500

Technisch zulässige Daten:

Hubraum maximal	500 ccm (in der Schweiz 600 ccm)
Mindestspurweite	105 cm
Mindestradstand	180 cm
Mindestgewicht	280 kg fahrfertig ohne Benzin
Maximale Außenbreite der Karosserie	90 cm

Wie komme ich an einen Steyr-Puch 500 S ohne es zu wissen? Franc Müller aus 53879 Euskirchen, Münstereifeler Str. 130 erzählt es uns.

Fiat 500 Kauf mit (Puch) Hindernissen.

Als Besitzer eines Fiat 500 F Bj. 71 suchte ich noch nach einem geeigneten Teileträger. In der Zeitschrift Annonce stolperte ich über eine Anzeige.

Fiat 500 Bj. 63 zum Preis von 1100,--DM.

Gleich ans Telefon und einen Besichtigungstermin vereinbaren, dachte ich. Gedacht getan. Die Frau des Verkäufers erklärte mir, daß es sich bei dem Fahrzeug um einen 500er Bj. 71 handelte. Auf meine Frage wo ich das Fahrzeug besichtigen könne, kam gleich die nächste Ernüchterung. Es sei bereits ein Käufer aus Holland unterwegs, das Fahrzeug stehe im Schreinereibetrieb, wo ihr Mann wartete. Ein Anruf dort machte mir wieder etwas Mut. Der Käufer war für 11.00 Uhr angesagt, jedoch noch nicht eingetroffen.

Mittlerweile war es bereits 11.20 Uhr. Der Verkäufer versprach mir den Wagen bis 12.00 Uhr verbindlich festzuhalten. Kaum aufgelegt saß ich schon im Auto und machte mich auf den Weg ins 40 km entfernte Köln.

Angekommen, Erleichterung Fahrzeug noch da, der Holländer nicht. Da stand er nun, der kleine rote Knirps. Sein Alter konnte er nicht verschweigen. Der Zahn der Zeit hatte an ihm genagt. Aber was solls. Wir werden alle nicht jünger. Der Verkäufer kam mir preislich entgegen. Kaufvertrag gemacht, anbezahlt, die Katze im Sack.

Bei der Durchsicht der Papiere und des Briefes stellte ich in der Rubrik Typ Fiat 500 S fest. Mir war klar, das es sich hierbei nur um einen Schreibfehler handeln konnte. Doch was war das? Ein Stempel der Zulassungsstelle in dem Stand dieser Brief dient der Wiederezulassung für das Fahrzeug Steyr-Daimler-Puch. Viele anrufe brachten Licht ins Dunkel.

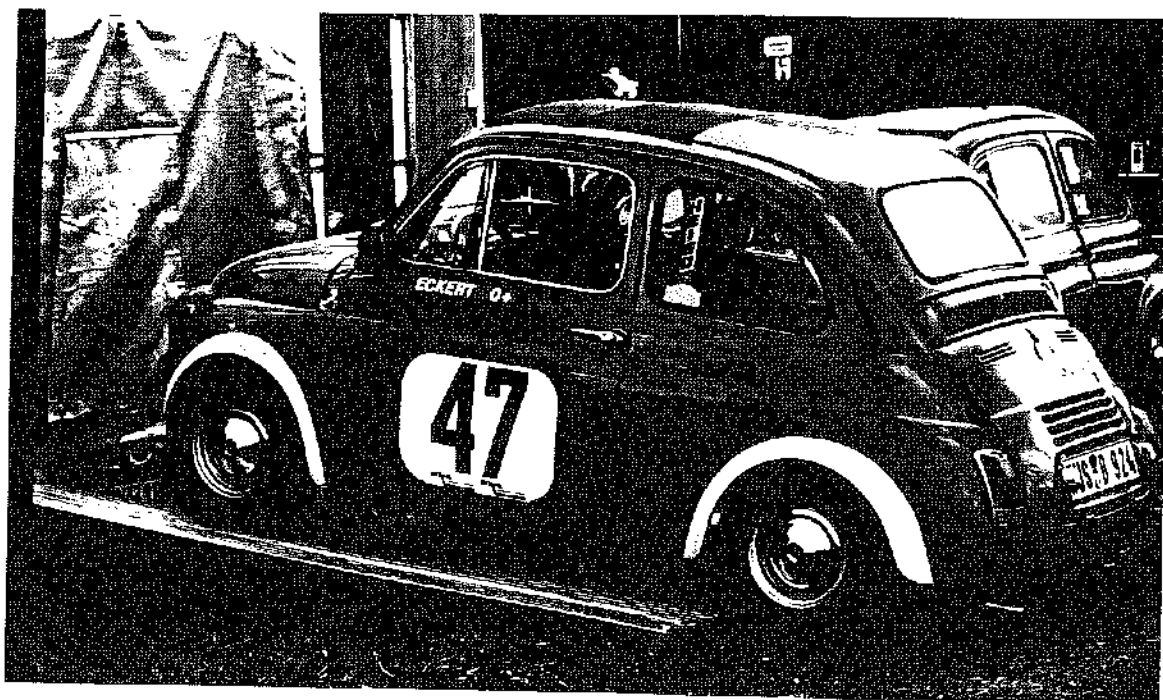
Die Zulassungsstelle faxte mir den entwerteten Originalbrief zu. Siehe da, es handelt sich tatsächlich um einen Steyr-Daimler-Puch 500 S Bj. 1971 welcher als Neufahrzeug mit einem Glas 250er (Gogo)Motor ausgestattet war.

Der Originalmotor wurde irgendwann durch einen Fiat 500 Motor ausgetauscht. Durch die Eintragung, und einen neuen Brief wurde irrtümlich als Fahrzeughersteller Fiat übernommen.

So wird nichts aus dem Teileträger, sondern ein Steyr-Puch, der auf einen passenden Motor, Heckklappe, Traverse und eine Restauration wartet.

Mit Grüßen aus der Werkstatt

Franc Müller



Hier der schnelle 500 S von Martin Eckert



Internationales Treffen der „Rennsemmel“-Fans

Graßlfing war am Wochenende erneut Treffpunkt der Steyr-Puch-Fangemeinde. Anlaufstelle für die bis aus Berlin, Karlsruhe, Österreich und Südtirol angereisten Besitzer der auch „Rennsemeln“ genannten Fahrzeuge war der siebenfache Deutsche Meister auf diesen Gefährten, Heinz Liedl. Zum Fachsimpeln gaben sich auch andere Rennsportler wie Franz Eichhammer, Siegfried Sängel, Manfred Spiegel und Albert Gistl sowie „Tuning-Chef“ Hannes Häring ein Stelldichein.

Foto: Eder



Originalteile für Lieblinge der Steyr-Puch-Fans

Nur noch zwei Exemplare des Steyr Puch 700 E (F120 Giardiniera) aus dem Baujahr 1963 gibt es. Eines davon war für die Fans Attraktion beim alljährlichen Treffen des Steyr-Puch-Clubs vor der Werkstätte des ehemaligen Rennfahrers Heinz Liedl in Graßlfing. Insgesamt 511 Autos wurden von diesem Typ gefertigt, den Steyr-Puch-Liebhaber Rudolf Hilz aus Marzling noch mit einem Wohnanhänger aus dem Jahr 1965 ausgestattet hat. Die Rarität ist fast ganz noch im Originalzustand. Mit Originalteilen deckten sich in Graßlfing jetzt auch wieder Fans aus Deutschland und den Nachbarstaaten ein.

Foto: Eder

Nennformulare für das
Schleizer Dreieckrennen
13. 14. Mai 1995 sind
bei folgender Adresse
anzufordern.

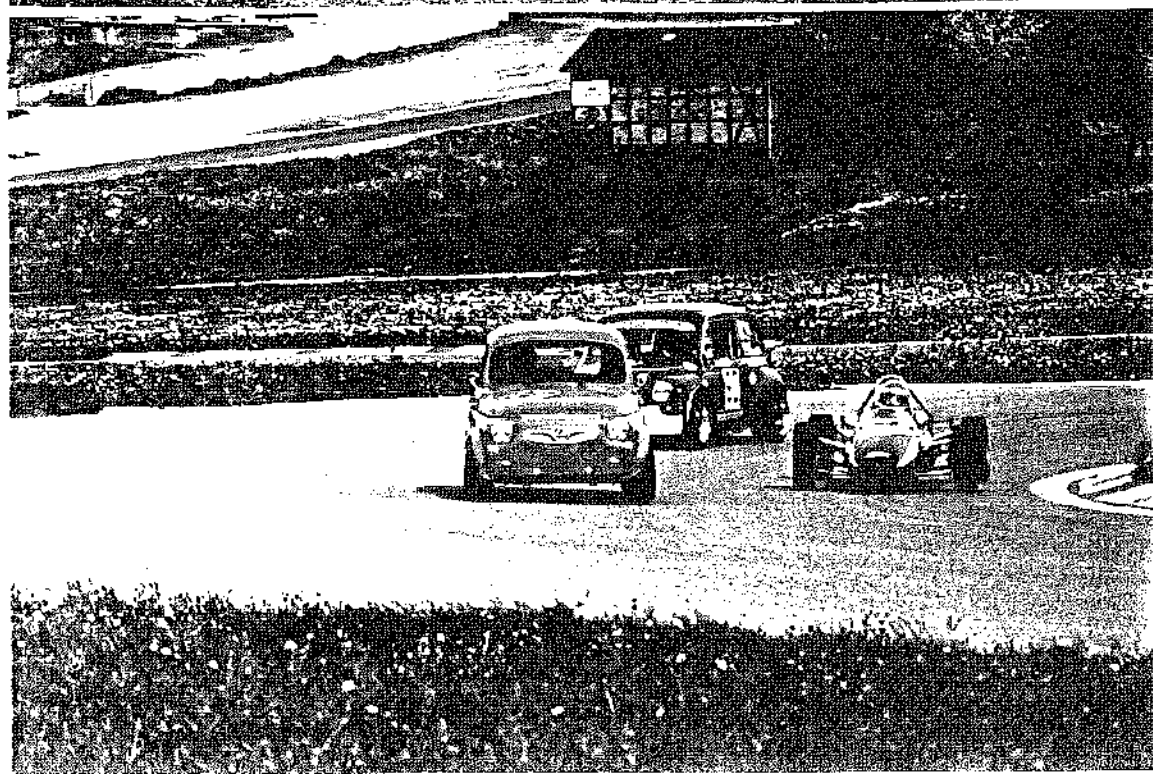
Zurücksenden an:
LAWRENCE W. SUFRYN
Postfach
CH - 4431 Bennwil Schweiz
Tel/Fax: +41 61 951 16 68



Fahrerlageratmosphä-
re in Schleiz1994



Mathias Duesterberg
im Kurvenkampf mit
einem 1000er Abarth
einem Formelwagen
am Schleizer Dreieck.





Herrn
Jürgen Teichert

5 Köln-Lindenthal
=====
Lindenthalgürtel 6

8401 Graßling

ü. Regensburg · Telefon 09405 274
Expres- u. Bahnstation Regensburg Hbf.
Bankverbindung: Raiffeisen-Kasse Hohen-
gebrachling Konto-Nr. 4100
Postscheckkonto: München Nr. 137053

Datum: 24.3.69

Sehr geehrter Herr Teichert!

Auf Grund Ihres Anrufs habe ich nochmals nachgesehen. Bei uns ist Ihre Antwort noch ausstehend.

Leider können wir die TR-Modelle vor Herbst nicht mehr liefern.

Ein TR II kostet DM 5.360.-- + 11 % M.W.Steuer. Die Leistungs-
erhöhung auf ca. 46 PS würde DM 250.-- kosten. Dabei muß der Motor
ausgebaut, zerlegt überarbeitet und mit einer anderen Nockenwelle
versehen werden. Fahrgestell tiefer legen kostet DM 100.--. Damit
wäre für ein schnelles Alltagsauto alles getan.

Zur Zeit können wir nur die Typen 500 S und 650 T liefern.

Sehe gerne Ihrer Rückantwort entgegen.

Mit freundlichen Grüßen!

Preise:

Steyr-Puch 500 S	19 PS	DM 3.610.--
Steyr-Puch 650 T	23 PS	DM 3.850.--
Steyr-Puch 650 TR I mod. Europa	30 PS	DM 5.180.--
Steyr-Puch 650 TR II	40 -42 PS	DM 5.360.--
		+ 11 % M.W.Steuer



Auto
Motor
Sport

KRITIK WIR FÜHREN:

10/67



Dieser rote Steyr-Puch TR II Europa wurde auch noch in der Jugendzeitschrift TWEN 9/1967 getestet. So wie ich, werden sich auch noch andere Puchfreunde fragen, wo sind eigentlich die ganzen getesteten Fahrzeuge geblieben? Den roten Puch R - KA 33 besitzt seit dem 30. 1. 1970 Jürgen Teichert, Architekt aus Köln.

Ein kurzer Lebenslauf des TR s und ein Schreiben der Firma Liedl von 1969 auf den nächsten Seiten.

1993 ist Jürgen Teichert mit dem Puch in Zolder gewesen und hat beim Oldtimer Grandprix ein bisschen Rennluft geschnuppert.



Jürgen Teichert - Lindenthalgürtel 6 - 50935 Köln - Tel. 41 21 00

Herrn
Johannes Grohs
Stimbergstr. 278 a

45739 Oer-Erkenschwick

Köln, den 26.01.1995

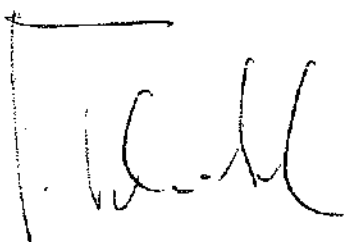
Lieber Johannes,

folgend einige Stichworte zum Lebenslauf meines Wagens:

- Baujahr 14.02.1967
- Erstbesitzer Ludwig Liedl
- Kauf 30.01.1970 - DM 4.000,00 (siehe anl. Kaufvertrag)
- 1977 wurde der alte ursprüngliche Kfz-Brief eingezogen u. vernichtet
- Stillgelegt 14.11.1979
- Versuch der Wiederanmeldung am 26.06.1984.
Nach deprimierendem TÜV-Bericht im Rahmen der Vollabnahme mit insgesamt 13 Mängeln nicht wieder angemeldet.
- 11.06.1993 - Nach Kontaktaufnahme mit Euch wieder Mut gefaßt, den Wagen zum TÜV gebracht und „oh Wunder“, ohne daß alle der 1984 aufgeführten Mängel behoben waren, ohne erkennbare Mängel durchgebracht.
- Nach 8 Jahren Standzeit brauchte ich lediglich eine neue Batterie zu kaufen, um ihn nach Transport des Benzins von vorne nach hinten wieder anspringen zu lassen.

Die anliegenden Fotos bitte ich Dich, bei Gelegenheit zurückzusenden.

Viele Grüße



Der Hühnerstall-Motor oder wie die Geschichte vom Steyr-Puch
4-Zylinder Prototyp weitergeht. (Siehe Thondorf 1)

Im Frühjahr 1989 las ich eine Verkaufsanzeige in der Oldtimer-Markt, die mich sofort nach Wien telefonieren ließ: "Steyr-Puch 4-Zylinder Prototyp zu verkaufen, Tel.....". Nach Rücksprache mit meinen Freunden in Austria war mir klar, es müßte einer der 1967 konstruierten Motoren-Typ 750 oder 752 sein. Der nachfolgende Anruf beim Verkäufer erbrachte folgendes: Der Mann hieß Ulli van Noppen und hatte von Gerd Bürger sämtliche Steyr-Puchteile und Fahrzeuge (3TR) und den 4-Zylinder-Motor gekauft. (Zur Erinnerung: Gerd Bürger hatte den Motor von Peter Brysch gegen einen IR -motor mit Getriebe getauscht, dieser wiederum hatte ihn von Michael Kuhn und dieser wiederum hatte ihn von einem Herrn Wellandt aus Graz der ihn angeblich bei einem Bauern im Hühnerstall gefunden hatte.) Nun wollte er die für ihn unbrauchbaren Teile weiterverkaufen. Mein Jagd- und Sammeltrieb war geweckt! Am liebsten wäre ich an diesem Abend noch vom Odenwald nach Hilden gefahren. Dazu meinte der Verkäufer allerdings, er würde in vier Tagen für zwei Wochen nach Norwegen fahren, und hätte vorher keine Zeit mehr. Ich wäre jedoch der erste Anrufer gewesen, bei ihm ginge es der Reihe nach, und er würde mich nach seiner Rückkehr sofort zurückrufen. Jeder der schon einmal in so einer Lage war, wird verstehen, daß nun 18 lange Tage für mich begannen. (Es hätten ja beim Verkäufer noch weitere Interessenten auftauchen können, die z. B. in der Nähe wohnen, der Verkäufer wird schwach und verkauft den ganzen "Rumpel"), Große Erleichterung nach 20 Tagen beim Rückruf. Abends um 18 Uhr ins Auto und ab nach Hilden (ca. 320 km). Nach einer Fahrt durch die "Altstadt" abtauchen in einen Keller voller Steyr-Puchteile (Randvoll!). Der Blutdruck stieg, und da lag "Er" nun, zerlegt und defekt, zwei Kisten voller Motorfragmente. Was mir zuerst ins Auge stach, waren die doppelten Ventildeckel mit rauher Gußoberfläche. Nach längeren Verhandlungen und Fachsimpelien lud ich den Motor schließlich ein, im Gegenzug ließ ich 3.500.-- DM in bar sowie mitgebrachte Puchteile im Wert von ebenfalls 3.500.-- zurück. Bei der Heimfahrt morgens um 2.00Uhr als Lohn das Glücksgefühl, einen der drei übriggebliebenen 4-Zylinder Puchmotoren "erlegt" zu haben.

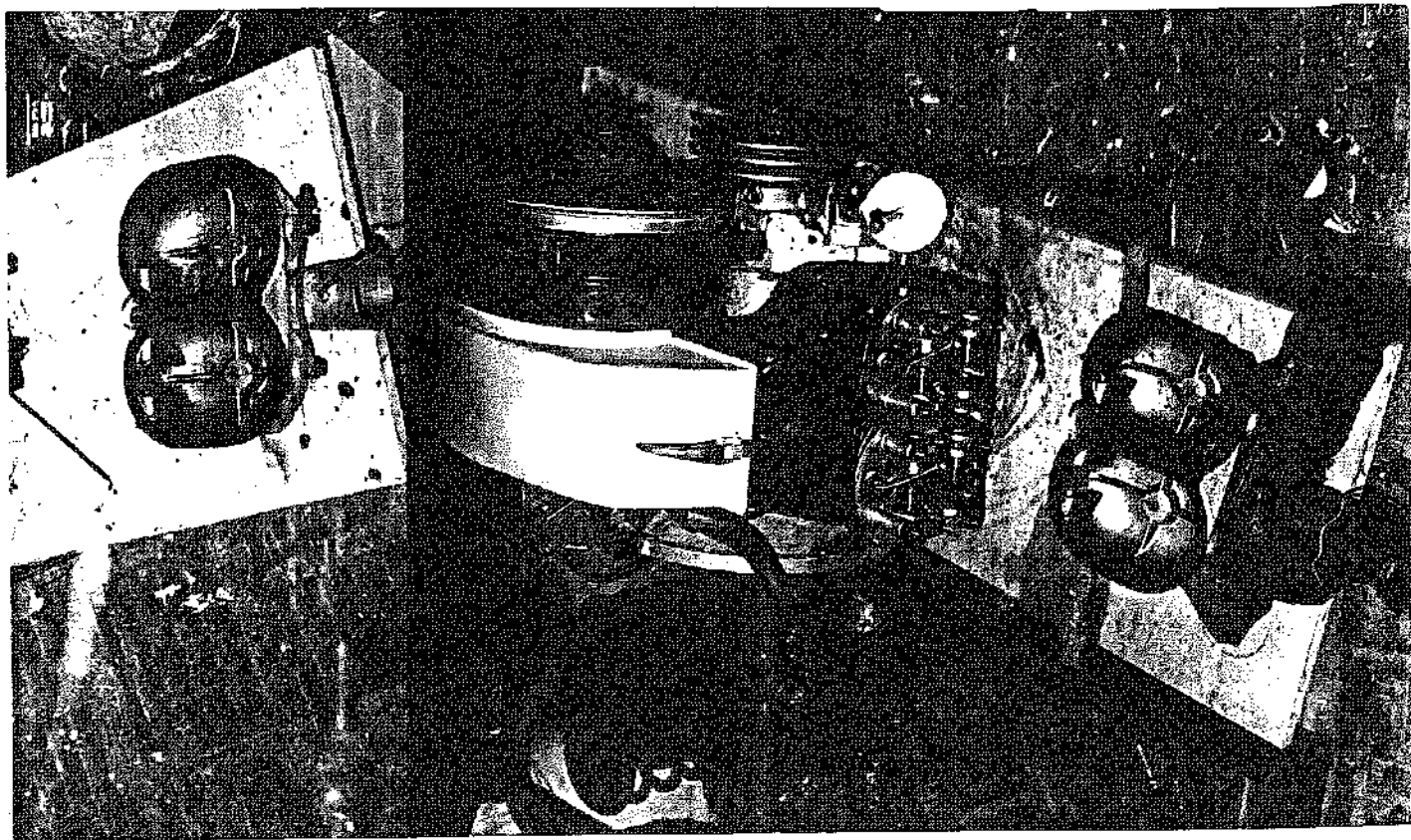
Am nächsten Tag prüfte ich die Teile mit einem befreundeten Werkzeugmacher und kam zu folgendem Schluß: Kurbelwelle am ersten Pleuellagerzapfen hoffnungslos eingelaufen, Kipphebelwelle mit Lagerung aus der rechten Gehäusehälfte gerissen, 1. Zylinder mit Kolben und Kopf komplett kaputt, diverse Bleche und der Auspuffkrümmer fehlen. Aber das wußte ich ja schon vorher. Zum Glück hatte ich in unserem Haflingerfreundeskreis für jeden Schaden den richtigen Freund. Hans aus Bad-Kreuznach hat die abgebrochene Kipphebelwellenlagerung aufgeschweißt und hat den abgenutzten Kurbelwellenlagerzapfen aufchromen lassen, Gerhard aus Warsau hat die Kipphebelwelle angefertigt und die aufgeschweißte Lagerung nachgefräst, Thomas aus Urberach hat die Kurbelwelle neu geschliffen, Pleuel überholt, und Kurbelwelle mit neuen Lagern versehen. (Hauptlager waren von VW). Dies alles machten die Freunde für Geld, gute Worte und Haflingerteile, so daß mein Einkaufspreis auf über 10.000,-- DM stieg. Nun kam der Zusammenbau, den mir Gerhard, der Feinmechanikspezialist erledigte. Ich selber habe den normalen Puchmotor schon oft genug zerlegt, reperierte und wieder zusammengebaut, (und zwar so, daß er anschließend auch wirklich lief) aber bei dem Motor sah die Sache schon komplizierter aus. Doch Gerhard machte seine Arbeit gut, fertigte noch die fehlende Luftleitbleche sowie den Auspuffkrümmer an und als wichtigstes Teil eine Anbauplatte, um den Motor an jedes normale Puchgetriebe anzuf lanschen. Dafür erhielt er wieder einige Haflingerteile zur Restaurierung seines eigenen Haflingers, so daß mein Kaufpreis mittlerweile bei DM 12.500,-- lag. Dieser Tatsache sah ich jedoch gelassen entgegen, denn erstens war ich der einzige Mensch in Deutschland, der einen funktionierenden Puch 4-Zylinder besaß, sehr zum Leid- und Neidwesen meiner österreichischen Freunde, und zweitens war meine Frau in dem Glauben, der Motor wäre "nur" gegen ein paar alte Teile eingetauscht worden und drittens, man gönnt sich ja sonst nichts. (Außer ein paar Haflingern mit Pinzgauer). Nun lag er da, der 4-Zylinder, fahrbereit, einbaufertig, fast wie neu, von Freunden bestaunt, doch als ich kurz darauf erfuhr, daß dieser Motor eigentlich nie zum Einbau im Haflinger vorgesehen war, sondern einen größeren "Pucherl" Nachfolger antreiben sollte, da wußte ich, daß ich aufs falsche (Haflinger) - Pferd gesetzt hatte.

So blieb mir noch die "Exklusivität", zusammen mit Heinz Anigrän, Ingenieur bei SDP (er besitzt zwei fahrbereite, eingebaute 4-Zylinder Motoren) einen der drei überlebenden Prototypen zu besitzen. Nach Neuordnung meiner Haflingersammlung ist nun dieser Motor als "Fremdkörper" übriggeblieben, und ich glaube, daß er eigentlich zur PKW-Szene gehört (wäre doch schön, mal einen 4-Zylinder TR über den Nürburgring glühen zu sehen). Falls nun ein Leser dieser Zeitschrift Interesse am Erwerb dieses Motors hat, so wäre ich bereit, ihn für "Geld, gute Worte und Haflingerteile" abzugeben, wobei ersteres auch genügen würde (Bedingung: Zur Jungfernfahrt möchte ich eingeladen werden). Ich wäre auch bereit, ein "Pucherl" zur Ergänzung meiner Haflingersammlung einzutauschen oder in Zahlung zu nehmen. Adresse und Telefonnummer bitte ich dem "schwarzen Brett" zu entnehmen.

Allzeit gute Fahrt den Mitgliedern des Steyr-Puch Freunckeskreises
wünscht die IG der Haflinger- und Pinzgeuerfahrer Deutschlands -

Michael Steiger

(Micheel Steiger-Puch)



Michael Steiger

Ziegelhüttenstraße 10-12
64385 Reichelsheim

Tel. 06 76 4 / 2629

Fax " / 5785

Schwarzes Brett

Verkaufe: Steyr-Puch 500 D Bj.1960, fahrbereit, Lackarbeiten sind nötig.
Preis VB. Adresse.Maryniok StepaňBezrucová 36 73701 Český Těšín Ceska Rep-

Suche: langes Puchstoffdach mit Gestell für altes Modell oder nur das Gestell
zum restaurieren. Original Puchstoßstangen (v+h) auch zum restaurieren.
Biete: "Monte-Carlo" Auspuffanlagen, beste Qualität, aluminisiert und schrumpf-
lackiert, neu, Gefertigt wird immer wenn 3 Anlagen zusammenkommen.
Adresse: Georg Hummel, Bismarkstr. 18 76133 Karlsruhe Tel. 0721/23867 + FAX .

Suche: 36 Ø mm Pallas Zenith-Vergaser NDIX oder passendes Drosselklappenteil.
Adresse: Mathias Duesterberg Veitstr. 26 13507 Berlin Tel. 030/4339010 + FAX

Suche: 500 S Motor oder Adapterplatte (Alu) Hecktraverse und Motorhaube für
Puch. Unterlagen, technische Daten für Puch 500 S.
Adresse: Franc Müller Münstereifeler Str. 130 53879 Euskirchen Tel. 02251/ 62843

Verkaufe einzigen Steyr-Puch Vierzylinder Motor, restauriert, Deutschlands.
Preis DM 12500,--

Adresse: Michael Steiger Ziegelhüttenstr. 10 64385 Reichenheim/Odenwald
Tel. 06164/2629 FAX 06164/5785

Verkaufe: 650 T Motor mit Neuteilen aufgebaut Preis VB. 500er Motor gebraucht
komplett 950,--DM TR-Motorteile, evtl. zerlegter TR 1 Motor.
viele weitere Teile wie Carterschutz TR DM 120,-- neuer Tank usw.
Adresse: Johannes Grohs, Stimbergstr. 278 a 45739 Oer-Erkenschwick 02368/ 52660

Verkaufe:


RARITÄT:

Puch 650 T, breit und tief, deutsche Zulassung, vorne 7"-175/50,
hinten 8"-205/65/13, 3 teil. Alu im Puch Design, Kotflügelver-
breiterung mit Schweller im 911 Turbolook, Monte, Schalensitze, Holz-
lenkrad, Motor überholt, neue TR-Kolben, Europa Ausf., Fzg. befindet
sich in sehr guten Zustand, alles TÜV eingetragen.

Wolfgang Mötsch Tel 08031/72941 Hofmühlstr. 61 D 83071 Stephanakirchen

Hänger, ideal für Puch Fahrzeug, Zwillingsbereifung, Österr. Zulassung
Pickel neu, überholt, ggf. mit Planenaufbau, Leuchten, Seilführungen,
Bremsen neu Tel 06/08031/72941 Fax 73332

Verkaufe ab gebildetes Typenschild Neuanfertigung.
Anfragen an Günter Glombek Im Sternberg 4
74074 Heilbronn Tel. 07131/78616

	
STEYR-DAIMLER-PUCH A.G.	
WERKE GRAZ	
Fzg. Type:	STEYR-PUCH 500 <small>MOO FIAT</small>
Fzg. Nr.:	
Baujahr:	
Mot. Nr.:	
Fahrgest. Nr.:	
Eigengewicht:	480 kg
Zul. Gesamtgewicht:	780 kg



Der harte Kern im Fahrerlager - Zolder '94



Kurvenkampf in Zolder '94

AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsgesellschaft mbH

A-1090 Wien, Fuchsthallergasse 6

Telefon 02 22 – 3 10 78 65

Telefax 02 22 – 3 10 73 78

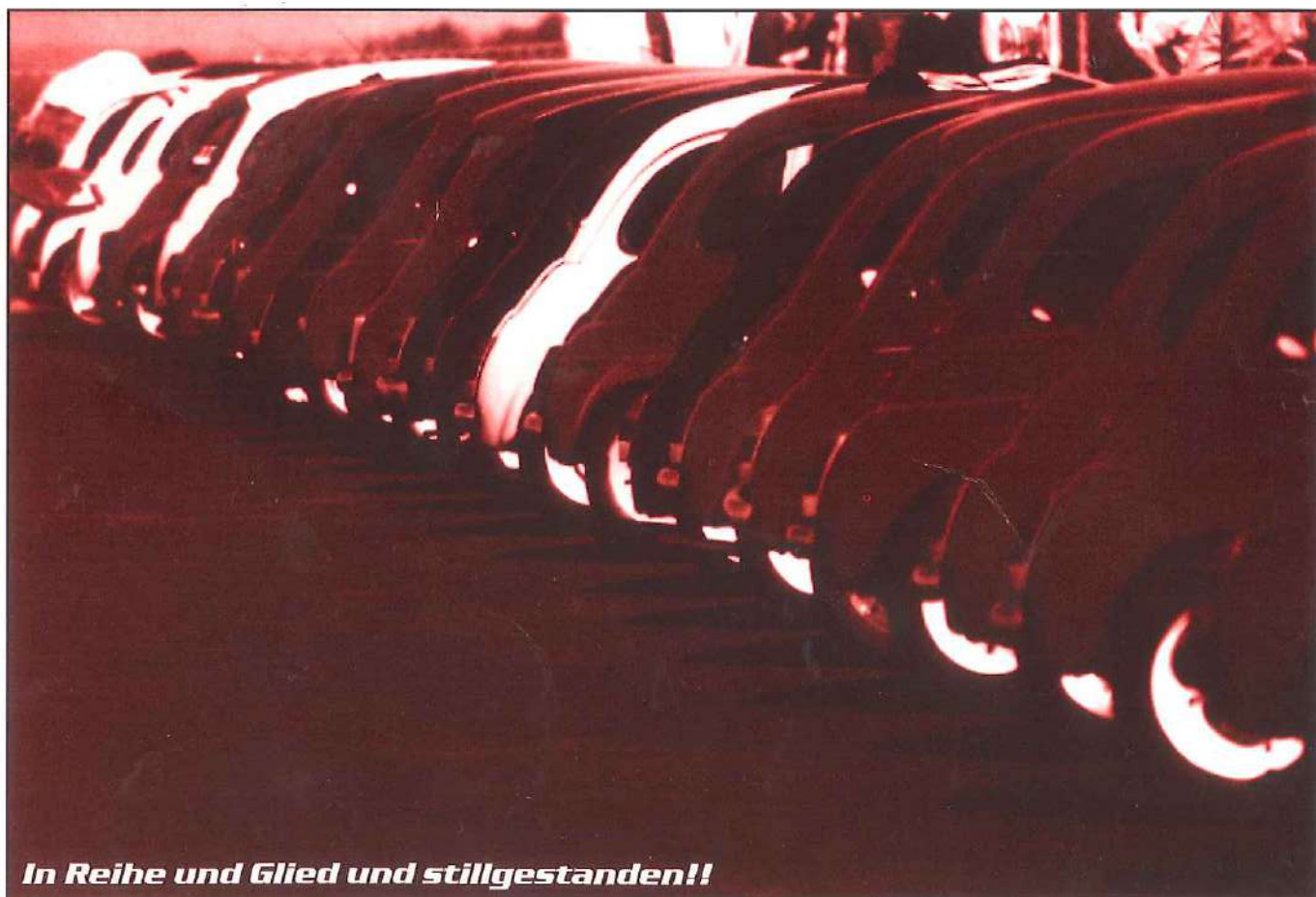


Öffnungszeiten:

Montag - Mittwoch 13-18 Uhr

Donnerstag 12-20 Uhr

Freitag 13-18 Uhr



In Reihe und Glied und stillgestanden!!