

Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr. 10

30 JAHRE

ERFOLGREICHER

MOTORSPORT



**RALLYE/EUROPA/
CHAMPION 1966**



650^{TR}

SOBIESLAW
ZASADA

Jubiläum bei Matter!

Was vor fast dreißig Jahren als Hobby begann, wurde zur professionellen Beschäftigung:

Winfried Matters heutige Tätigkeit ergab sich aus dem Motorsport, bei dem er vorzugsweise bei Stalom- und Rallyeveranstaltungen aktiv war. Als dem sicherheitsbewußten Hardbadener anno 1969 die Sicherheit in seinem Opel GT (vorbereitet nach der damaligen Gruppe 4) nicht ausreichend erschien, ließ er sich einen Überrollbügel einbauen. Den damaligen Sportchef Helmut („Helle“) Bein überzeugte diese Entwicklung sofort, und er ließ seine BMW-Werkswagen für die Rallye Monte Carlo entsprechend ausrüsten. Einer der ersten MATTER Kunden war auch Opel-Tuner Günther Irmischer - ein echter Meilenstein in der Geschichte der Firma, die als Einmann-Betrieb auf dem Gelände der väterlichen Firma Kurt Matter GmbH in Karlsdorf bei Bruchsal begann.

Weitere, markante Eckdaten der Firmengeschichte:

1976

Gründung der Winfried Matter GmbH in Karlsdorf, im gleichen Jahr Umzug mit acht Mitarbeitern in größere Räume im nahegelegenen Hambrücken.

1978

Übernahme der Firma Obermoser-Rennwagenbau TOJ.

1979

Umzug nach Graben-Neudorf in größere Räumlichkeiten.

1995

Aktueller Stand: 3700 qm Produktions- und Bürofläche, 30.000 qm Grundstück, 60 Mitarbeiter. Als Kunden fast alle Fahrzeughersteller, die auf MATTER-Sicherheit bauen - Konsequenz jahrzehntelanger, innovativer und effektiver Betätigung auf dem Feld der Sicherheit im Motorsport.

Außer den bereits traditionellen Überrollkäfigen und -bügeln entwickelt und fertigt MATTER auch Karosserieverstärkungen aller Art. So lassen namhafte Fahrzeughersteller ihre Karosserien für den harten Renn- und Rallye-Einsatz bei Matter in Graben-Neudorf vorbereiten.

Für den kurzen Weg zu den Herstellern und Privatkunden im Nachbarland Frankreich produziert MATTER Sicherheit im französischen Montmorency, doch beschränken sich die MATTER-Auslandsaktivitäten selbstverständlich nicht auf Frankreich; alle Produkte und Leistungen werden weltweit geliefert.

Der expandierende Sektor der Old- und Youngtimer verlangt nach speziellen Anfertigungen auf dem Sicherheitssektor, und diesem Bedarf kann in Graben-Neudorf ebenso entsprochen werden wie der Nachfrage aus der Industrie nach Sonderanfertigungen und -aufbauten für aktuelle Brems- und Reifentestfahrzeuge. Auch Fahrzeuge der Polizei, der Notärzte und Sonder-Einsatzkommandos werden bedarfsgerecht aus- und umgebaut, und auch mancher Stuntman mindert das Risiko seines spektakulären Jobs mit MATTER-Hilfe. Feuerlöscher (nach neuesten Umweltbestimmungen), Sitze und Hosenträgergurte in höchster Qualität helfen Sportfahrer wie Stuntman gleichermaßen, sich gegen die jeweiligen Risiken zu wappnen bzw. den Sicherheitsvorschriften entsprechend ihr Auto an den Start zu bringen. Auch als Bewerber und Förderer talentierter Privatfahrer hat MATTER-Sicherheit eine Erfolgsliste vorzuweisen, auf der u.a. vier Deutsche Rallyemeisterschaften, vier Rallye-Vizemeisterschaften sowie mehrere Nationale Renn- und Rallyetitel verzeichnet sind. Außerdem wurden mit MATTER-Produkten alle VW-Weltrekorde mit Polo, Scirocco, Corrado sowie dem legendären AR-VW errungen.

Aktuellste Neuheit im Programm ist ein neu entwickeltes Indoor-Leihkart mit 5,5-PS-Motor. Das Kart hatte seine Premiere beim DTM-Endlauf in Hockenheim (14./15. Oktober '95) und stieß auf ausgezeichnete Resonanz.

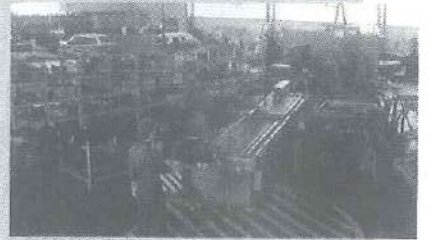
MATTER - ein Name, der mit Sicherheit für Sicherheit steht und entsprechend lautet auch der Slogan **„OHNE MATTER PLATTER“**



Der erste Matter-Renndienst 1971



Garagen-Produktion von Überrollbügeln 1971



Professionelle Bügel-Fertigung



Matter Testpilot (Motorshow Essen 1981)

Winfried Matter GmbH
Industriegebiet
D-76676 Graben-Neudorf
Tel. 07255/7124-0
Fax 07255/2758





Vorwort

Liebe STEYR Puch-Freunde

Es ist soweit.

Die neue „THONDORF“ liegt vor Euch.
Sie ist mein journalistisches Erstlingswerk.

Johannes Grohs und der „harte Kern“ des
Freundeskreises haben mir die Aufgabe
übertragen, dieses Jahr unser Heft zu er-
stellen.

Heute weiß ich, wieso es bei Johannes
damals einen so lang anhaltenden
Erleichterungsseufzer gegeben hat,
als ich mich breitschlagen ließ, diese nicht
einfache Aufgabe zu übernehmen.

Aber – was tut man nicht **„Alles“** für unser
gemeinsames Hobby.

Man kann die in den letzten Jahren
geleistete Arbeit von Johannes Grohs nicht
hoch genug bewerten, deshalb möchte ich
ihm im Namen aller „Freundeskreisler“
nochmals danken. Er bleibt uns als Aktiver
im Freundeskreis erhalten und wird auch in
Zukunft Ansprechpartner für Ratsuchende
bleiben.

In der Hoffnung, daß sich für die Erstellung
der nächsten „THONDORF“ mehr Mit-
streiter aus dem Freundeskreis zur
Verfügung stellen, wünsche ich viel Spaß
beim Lesen.

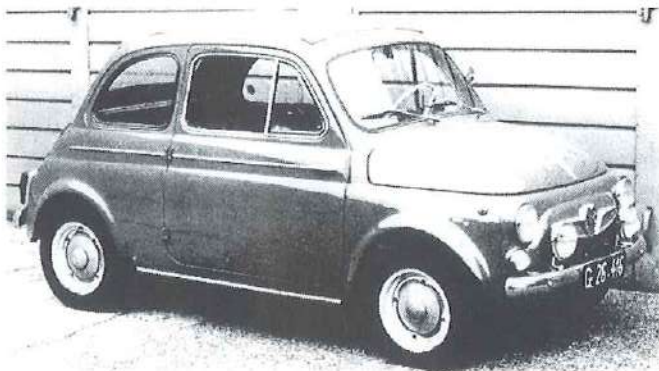
Georg Hummel

Steyr-Puch

Die österreichischen Firmen Steyr, Austro-Daimler und Puch vereinigten sich Mitte der dreißiger Jahre zur Steyr-Daimler-Puch AG und fertigten nach 1945 keine eigenständigen Konstruktionen mehr, sondern vielmehr bestimmte Fiat-Modelle in Lizenz. Nur Nachbauten allerdings mochte man nicht - dazu hatte man eine zu rühmreiche Tradition (vor allem die Austro-Daimler der Vorkriegszeit waren absolute Klassewagen). Also ging man bei bestimmten Details neue Wege - und dies so erfolgreich, daß sich die Firma sogar motorsportliche Meriten erwarb.

Steyr-Puch 500, 650 und 700

Äußerlich (von einigen kleinen Details abgesehen) ein Fiat 500, „innerlich“ eher eine Eigenkonstruktion: Statt des Zweizylinder-Reihenmotors von Fiat kamen hier Boxer von Steyr-Puch zum Einsatz, die in der schärfsten Ausführung immerhin 40 PS leisteten und diesen kleinen Knallbonbon - seine Bezeichnung: 650 TR II - zu einem gefürchteten Rundstrecken-Auto machten. Eine weitere Steyr-Puch-Eigenart war die hintere Pendelachse, die in allen Puchs - es gab eine verwirrende Typenvielfalt - zum Einsatz kam.



Zylinderzahl/Bauart: 2 Zyl. (Boxer)
 Hubraum: 493, 643 bzw. 660 ccm
 Leistung bei U/min: 16/4600 - 40/5800 PS
 Höchstgeschwindigkeit: 95-140 km/h
 Karosserie-/Chassisbauart: selbsttragende Karosserie

Ausführung: 2-t Lim.,	Zustand 4:	5500 - 8500
3-t Kombi	Zustand 3:	8000 - 12000
Baujahr: 1956-1969	Zustand 2:	11500 - 16000
Preistendenz: 1	Zustand 1:	15000 - 19000

Unser neuer Automobilreferent stellt sich vor

Freunde des Motorsports, die Saison '95 ist fast beendet, und unser Freund Lawrence Sufryn hat leider sein Amt als Koordinator und Ansprechpartner aufgegeben. Mir habt Ihr diese Aufgabe übertragen - Danke für Euer Vertrauen. Der VFV, so hoffe ich, steht mir als „Trainer“ zur Seite (Selbstverständlich, das tun wir!). Er wird insbesondere die Termine machen und die Kommunikation mit den Veranstaltern übernehmen.

Ganz kurz zu meiner Person und meiner Familie:

Ich bin 56 Jahre alt, seit 35 Jahren verheiratet, fünf erwachsene Kinder (vier Mädchen und ein Junge), Beruf: Kaufmann. Meine Hobbies: Oldtimer-Rennen, Oldtimer-Autos und Motorräder. Meine Ehefrau Christel unterstützt mich seit zwanzig Jahren im historischen Motorsport und wird es auch in Zukunft bei der mir neu übertragenen Aufgabe tun. Seit 1975 betreibe ich mit Leib und Seele historischen Motorsport. Früher auf einem Alfa-



Guiletta Spider, Formel Junior, seit 1989 Indy-Racer. Sohn Heiko (18 J.) fuhr 1994 erstmals einen Ford Escort 2000 in Ilmenau, Most und Horice. Da er im November 1994 zur Bundeswehr (Luftwaffe) einberufen wurde, konnte er 1995 nicht mit am Start sein, aber 1996 ist er wieder mit dabei.

Mit freundlichen Grüßen
 Willi Budzynski

Zum VFV bin ich 1989 in Ungarn durch Lawrence Sufryn gekommen, nicht wie im Mitgliederverzeichnis, 1994. Pardon, da hat doch ein Mensch ein falsches Datum eingegeben. Danke für den Hinweis. Lieber Willi Budzynski, wir freuen uns auf unsere gemeinsame Arbeit.

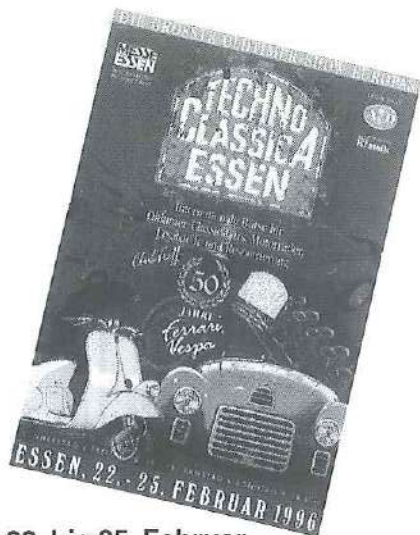
Der Vorstand



WELLSHIRE
 SECURITIES, INC.



DEKRAPHONE
 internationale telekommunikation



Starker Auftakt

Und los geht's: Mit der Essener Techno Classica, nicht zu Unrecht als IAA für klassische Automobile bezeichnet, startet Ende Februar die Oldtimersaison.

STEYR-Puch Freundeskreis erstmalig mit eigenem Stand in Halle 15 vertreten!

22. bis 25. Februar Techno Classica in Essen

Die Techno Classica ist eine Messe der Superlative: Gut 700 Aussteller tummeln sich vom 22. bis 25. Februar in 17 Hallen des Essener Messegeländes am Grugapark. Rund 100 Oldtimerclubs, Interessengemeinschaften und Museen präsentieren sich und ihre Schätze. Etwa 1700 Fahrzeuge stehen zum Verkauf; dazu gesellen sich zahllose Teilehändler und Anbieter rund um klassische Automobile und Accessoires.

Einen eigenständigen Bereich innerhalb der Techno Classica bildet seit 1995 die Techno Collecta, eine Börse für nostalgische Sammelobjekte und technische Raritäten. Mehr als 100 000 Besucher fanden im vergangenen Jahr den Weg in die Ruhrmetropole; der Besucherrekord dokumentiert nachdrücklich das steigende Interesse am Oldtimer. Das Motto der diesjährigen Techno Classica lautet „Grande Festa Italiana“, mit Ausstellungen und Sondershows gratuliert der Ver-

anstalter den Marken Ferrari und Vespa zum 50. Geburtstag.

Zu erreichen ist das Messegelände über die Autobahn A 52 und die Bundesstraße B 224 sowie die U-Bahn-Linie 11. Am Donnerstag und Freitag öffnet die Messe von zehn bis 18 Uhr, am Wochenende von neun bis 18 Uhr. Der Eintritt für Erwachsene beträgt 20 Mark; Kinder zahlen zwölf Mark. Info: S.I.H.A. GmbH, Postfach 3164, 52118 Herzogenrath, Tel. 02407/17300, Fax 02407/17711



Ralf Krieg auf schneller Fahrt

INTERNATIONALES OLDTIMER FESTIVAL NÜRBURGRING

23. - 25. Juni 1995



Gift-Zwergel!



UNSER GIFTZWERG FÜR GIFTZWERGE



Rennwagen-Vergleich:

Steyr-Puch 650 TR 2, BMW 700 Sport, Mini Cooper S, NSU Prinz II 30

Jeder hat seine eigene Vorstellung davon, wie ein Jungbrunnen beschaffen sein muß. Da wird Sport getrieben bis zum Herzinfarkt, per Halbfett-Margarine und Diät-Kost auf die Linie geachtet, bis der Körper allergisch auf kulinarische Genüsse reagiert.

Doch manche besinnen sich auf Sachen, die in der Jugend Spaß gemacht haben und versuchen, diese Aktivitäten nach längerer Pause fortzusetzen, um dadurch „jung“ zu bleiben. Auch der historische Motorsport hat da die Rolle eines Jungbrunnens übernommen – für Fahrzeuge und für deren Fahrer. Nicht nur für die Aktiven wirkt die Beschäftigung mit Dingen aus der Jugendzeit Wunder, auch unter den Zuschauern macht sich Begeisterung breit.

Bei den kleinen Tourenwagen, die im Rahmen des Shell-Pokals (inoffizielle Meisterschaft für historische Tourenwagen bis Baujahr 1966) seit Anfang dieser Saison in einer eigenen Division (bis 1300 cm³) antreten, ist dies leicht festzustellen.

Das hat zumindest zwei Gründe. Auf Fahrerseite bieten die kleinen Tourenwagen die Möglichkeit, Motorsport mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand zu betreiben (ein rennfertiges, konkurrenzfähiges Fahrzeug kostet zwischen 15 000 und 20 000 Mark), und zum anderen sehen sich manche Zuschauer in ihre eigene Jugendzeit zurückversetzt.

Die Rückbesinnung auf diese Zeit hat auch drei der vier Teilnehmer des *Motor Klassik*-Vergleichs auf dem Nürburgring veranlaßt, sich einen kleinen Tourenwagen für den Shell-Pokal aufzubauen.

Da ist zunächst Jürgen Tiedemann aus Elmshorn in Norddeutschland. Die Familie Tiedemann hat eine lange Tradition als NSU- und als Volkswagen-Vertretung. 1928 schon eröffnete Tiedemanns Vater eine NSU-Vertretung. Jürgen Tiedemann fuhr bereits mit einem NSU Prinz II 30 von 1959 bis 1963 im NSU-Pokal mit, einem Vorläufer der heute weitverbreiteten Markenpokale. Als er 1985 vom neugeschaffenen Shell-Pokal hörte, kaufte er einen Prinz II 30 in Westberlin, überholte ihn, und war gleich beim ersten Rennen der neuen Oldtimer-Serie im April 1986 im Hockenheimer Motodrom dabei. Am Nürburgring, zum *Motor Klassik*-Fototermin, fuhr Tiedemanns Sohn Sven, der

schon bei Go-Kart-Europameisterschaftsläufen angetreten ist, den blauen Prinz um die Nordschleife.

Den Weg zurück zu seinen motorsportlichen Anfängen ging auch Oskar Kuhn, BMW-Händler aus Utingen bei Göppingen. Kuhn fuhr 1965 als Beifahrer im BMW 700 Coupé eines Freundes in Läufen um die deutsche Rallye-Meisterschaft. Nach einem Unfall gab der Freund den aktiven Motorsport auf, Kuhn kaufte das gesamte Material und beteiligte sich fortan mit dem 700er an Rallyes, Slaloms, Berg- und Rundstreckenrennen.

1969 war Kuhn der letzte, der im ADAC-Gau Württemberg noch einen BMW 700 im Motorsport einsetzte. Als er dann 1971 die Leitung einer BMW-Vertretung übernahm, war es mit der Zeit für den Motorsport vorbei. Und heute? „Ich habe früher mein Hobby zum Beruf gemacht, als ich die BMW-Vertretung übernahm. Heute mache ich es genau umgekehrt. Ich bin richtig froh, wenn ich nach dem Geschäft in meine Privat-Werkstatt hinuntergehen kann, um dort an meinem 700 herumzuschrauben.“

Der Dritte, der mit einem kleinen Tourenwagen eine Art Vergangenheitsbewältigung unternimmt, ist der Münchener Architekt Andreas Müller-Hausser. „Ich hatte zum Glück sehr tolerante Eltern, die mir schon als Neunjährigem erlaubten, mit einem Fiat 500 die ersten selbständigen Fahrversuche zu unternehmen. Später wollte ich dann immer einen Steyr-Puch haben, doch da spielten sie nicht mehr mit.“

So entstand das Müller-Hausser'sche Puch-Syndrom. Als Student in Karlsruhe ermöglichte er sich durch Nebenjobs bei einem Auto-Händler den Kauf eines der kleinen Renn-Eier. Das war vor zwölf Jahren, und mit exakt diesem Auto gelang ihm 1986 der große Coup: Müller-Hausser wurde Gesamtsieger des Shell-Pokals.

Das vierte Auto brachte eine junge Dame an den Start: Angel Heidenreich, gerade die schriftliche Prüfung ihres Jurastudiums in der Tasche und auf das „Mündliche“ wartend, kam über ihren Freund Dirk Ebeling, der in der großen Division einen BMW 2000 fährt, zum historischen Motorsport. Als dann Anfang dieses Jahres der Panalpina-Ladies-Cup im Rahmen des Shell-Pokals ausgeschrie-

ben wurde, bedurfte es keines großen Anstoßes mehr. Von zwei Freunden (beide Maschinenbau-Studenten an der TH Darmstadt), Thomas Bühlmeier und Götz Mehner, ließ sie sich einen Morris Mini-Cooper aufbauen. Beim ersten Start in Kassel gelang Angel Heidenreich gleich ein Überraschungssieg: Bedingt durch clevere Abwarte-Taktik und einige Ausfälle bei der Konkurrenz, überfuhr sie die Ziellinie als Erste in ihrer Klasse – ein Einstand nach Maß. Seitdem sind auch voreilige Stimmen, die immer noch der Meinung sind, daß Frauen im Motorsport zwar als dekorative Staffage, nicht aber als Gegner auftreten sollen, verstummt.

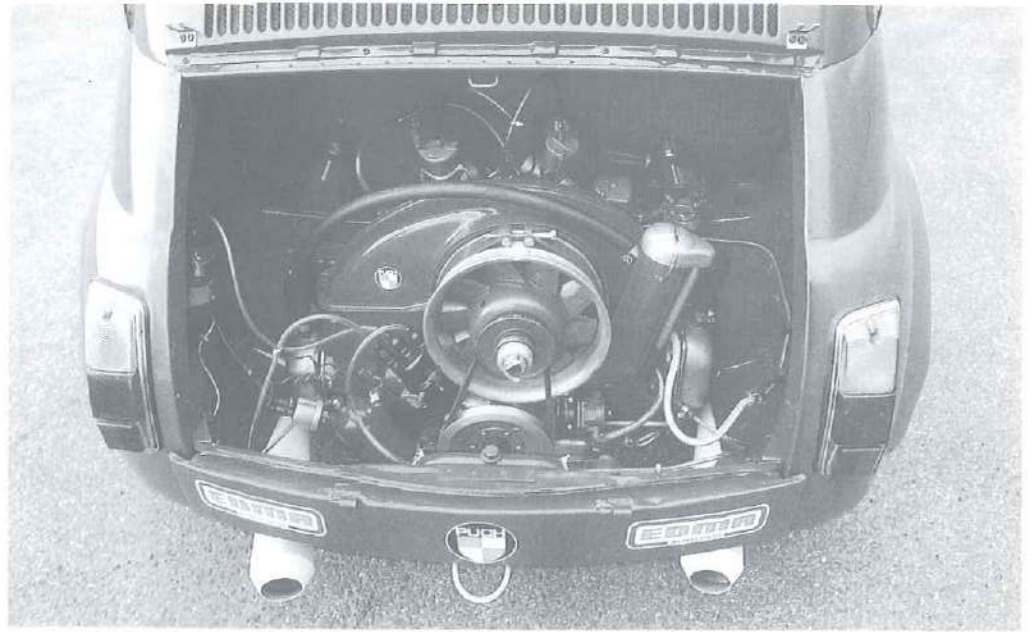
Überhaupt scheint der Zusammenhalt in der kleinen Division des Shell-Pokals ausgeprägter zu sein, als in der großen. Vielleicht fühlen sich die „Kleinen“ als die notorischen Underdogs, müssen außerdem wahrscheinlich eher genau in ihren Geldbeutel schauen. Und außerdem sind sie es auch schon gewohnt, bei den großen Rennen in den frühen Morgenstunden zu starten, wenn die Zuschauer sich gerade noch einmal im Bett auf die andere Seite wälzen.

„So müssen wir eben untereinander mehr Spaß haben“, umreißt Andreas Müller-Hausser die Situation. „Aber vielleicht erkennen auch die Veranstalter bald, daß die ‚Kleinen‘ für große Stimmung sorgen, und ihre Reserviertheit gegenüber uns ändert sich.“

Geht man nun etwas ausführlicher auf die vier Fahrzeuge ein, so fällt zunächst schwer, eine Reihenfolge festzulegen. Bei den sportlichen Erfolgen steht der Mini Cooper klar an der Spitze vor dem BMW und dem Steyr-Puch (siehe „Sieg & Platz“, Seite 143).

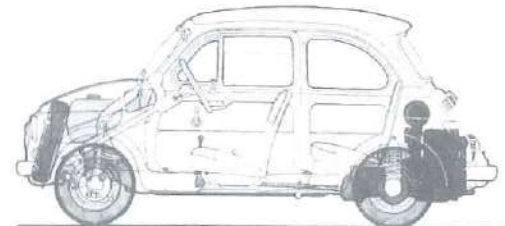
Auch in der Technik unterscheiden sich drei Fahrzeuge deutlich vom Mini: Der Engländer ist das einzige Fahrzeug des Quartetts, das über einen Vierzylinder-Motor verfügt, der zudem noch vorne eingebaut ist (und das quer). Im Gegensatz dazu weisen die drei anderen Renner kleinvolumige Zweizylinder-Triebwerke vor, die bei allen im Heck eingebaut sind.

Die Hubräume sind deutlich unterschiedlich dimensioniert: Bewegen sich die Zylinderinhalte der Zweizylinder zwischen 583 cm³ (NSU Prinz II 30) und 697 cm³ (BMW 700 Sport), so steht der Mini mit sei-



Steyr-Puch 650 TR 2:

Zu seiner Zeit galt er als Bombe und als Sportfahrers' Geheimtip. Heute sind die kleinen Alpenländer beim Publikum wegen ihres spektakulären Fahrverhaltens besonders beliebt. Die Schnittzeichnung zeigt die bis 1966 gebaute „Bürzelversion“ (siehe Dachabschluß). Die Akteure des *Motor Klassik*-Vergleichs (v. l. n. r.): Andreas Müller-Hausser (Steyr), Oskar Kuhn (BMW), Angel Heidenreich (Mini) und Sven Tiedemann (NSU).



nen saften 1275 cm³ geradezu erhaben darüber. Die Bauzeiten von BMW, Steyr-Puch und NSU II 30 überschneiden sich zwar mit der des Mini, doch als die Ära der drei erstgenannten sich ihrem Ende zuneigte, begann die des Mini erst so

Daten & Fakten

Steyr-Puch 650 TR 2

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Luft-/Gebläsegekühlt, längs im Heck eingebaut, Bohrung × Hub 83 × 64 mm (Serie- TR 2 Europa 81 × 64 mm), Hubraum 692 cm³ (Serie 660 cm³), Verdichtung 12:1 (Serie 7,2:1), Leistung 60 PS bei 8000/min (Serie 40 PS bei 5800/min), hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, zentrale Nockenwelle, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei Bing-Motorradvergaser Pallas-Zenith-Doppel-Fallstromvergaser-NDIX; **Kraftübertragung:** teilsynchronisiertes erster Gang unsynchronisiert Viergang-Getriebe, Einscheiben-Trockenkupplung; **Mittelschaltung,** Antrieb auf die Hinterräder; **Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorne Einzelaufhängung an Dreiecks-Querlenkern und Querblattfeder, hinten Pendelachse mit Schraubenfedern, vorne und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Trommelbremsen an allen vier Rädern; **Maße & Gewichte:** Radstand 1840 mm, Spur vorne/hinten 1120/1135 mm, Länge/Breite/Höhe 2965/1320/1370 mm, Gewicht 475 kg (Serie 518); **Fahrleistungen:** je nach Übersetzung bis zu 155 km/h Höchstgeschwindigkeit; **Bauzeit:** 1963 bis 1968; **Stückzahl:** 5572 (alle 650er-Versionen); **Preis (1965):** 4820 Mark.

nichtig. Der BMW 700 spielte dabei, Ende der 50er, in der Geschichte der Marke BMW eine entscheidende Rolle.

Ende 1959 nämlich stand die Firma mit dem weiß-blauen Propeller-Emblem kurz vor ihrem Ende. Die Großaktionäre befürworteten die Übernahme der Münchner Traditionsmarke durch den Konkurrenten aus Stuttgart, Daimler-Benz.

Mit dem entrüsteten Sturm, der sich unter den Kleinaktionären erhob, als diese von den geplanten Finanzspielen hörten, hatten die Banken allerdings nicht gerechnet. Die Händler schlugen sich schnell auf die Seite der Kleinaktionäre, die Hauptversammlung entwickelte sich blitzschnell zum Tribunal. Herz und Gefühl für eine Marke traten zum Wettstreit an gegen nüchternes Kalkül – und sie behielten die Oberhand. BMW blieb ein eigenständiges Unternehmen.

Der kleine BMW 700 aber, just zu dieser Zeit als Coupé geplant, sorgte in den kommenden Jahren durch seine zahlreichen Erfolge im Motorsport für einen BMW-Aufschwung, mit dem wahrscheinlich auch die größten Optimisten nicht gerechnet hatten.

Es ist wirklich so: Der 700 hat die sportliche Tradition von BMW fortgesetzt, und wenn die Bayern heute noch auf das publikumswirksame Sportlichkeits-Image ihrer Fahrzeuge bauen können, so ist dies auch den Erfolgen des 700 zu verdanken.

Der Zweizylinder-Boxer des 700 ist aus dem Motorradbau abgeleitet. Zunächst gab es vom 700 eine Limousinen-Version mit Michelotti-Karosserie, doch dann zeichnete der Italiener auch noch ein schnittiges Coupé (von dem es dann auch

Sieg & Platz*

BMW 700 Sport

1960: Deutscher Bergmeister (Hans Stuck); Sieg bei der internationalen Alpenfahrt (Alex von Falkenhausen).

1961: Deutscher Tourenwagenmeister (Schneider/Weidenau); Deutscher Rallye-meister (Fürst Metternich/Schwind).

1962: Deutscher Bergmeister Gran Turismo (Heinrich Eppelein).

1963: TW-Europapokal (Hubert Hahne).

Morris Mini Cooper S

Drei Siege bei der Rallye Monte Carlo (1964 Hopkirk/Liddon, 1965 Mäkinen/Easter, 1967 Altonen/Liddon).

1964: Sieg bei der Tulpen-Rallye (Mäkinen/Ambrose). 1965: Sieg bei der Tschechoslowakei-Rallye; Sieg bei der Polen-Rallye (alle Aaltonen/Ambrose); Sieg bei der 1000-Seen-Rallye (Mäkinen/Keskitalo); Sieg bei der RAC-Rallye (Aaltonen/Ambrose).

1966: Sieg bei der Tulpen-Rallye (Aaltonen/Liddon); Sieg bei der österreichischen Alpen-Rallye (Hopkirk/Crellin); Sieg bei der 1000-Seen-Rallye (Mäkinen/Keskitalo).

1967: Sieg bei der Akropolis-Rallye (Hopkirk/Crellin); Sieg bei der 1000-Seen-Rallye (Mäkinen/Keskitalo); Sieg bei der Alpen-Rallye (Hopkirk/Crellin).

Steyr-Puch

Zwischen 1960 und 1968 feierte Heinz Liedl auf Steyr-Puch 500 und 650 bei 105 Starts 89 Siege, elf zweite und einen dritten Platz. Zwischen 1964 und 1966 dreimal in Folge Deutscher Bergmeister der Tourenwagen.

1966: Rallye-Europameister (Tourenwagen Gruppe 2) Sobieslaw Zasada.

NSU Prinz II 30

1962: Deutscher Bergmeister (S. Spieß).

1963: Bergmeister (K.-H. Panowitz).

*ohne Anspruch auf Vollständigkeit





eine Cabrio-Version gab). In der Standard-Ausführung gab der 700er-Motor 30 PS ab, für das sportlichere Coupé stieg die Leistung auf 32, und im 700 Sport scharrten immerhin schon 40 Pferde im Heck des kleinen Autos.

Für echte Sporeinsätze war das natürlich immer noch zu wenig, und so machten sich zahlreiche Tuner (Martini, Schey, Dinkel) und Privatleute daran, dem Boxer ein paar zusätzliche Pferdestärken zu entlocken. Zum einen nahm man größere Einlaßventile (40er statt 38er), zum anderen die Ventillfedern des Porsche Carrera, und außerdem führte jetzt eine elektrische Bendix-Benzinpumpe dem Motor seinen Treibstoff zu.

Das Fahrzeug (im Motorsport kamen nur solche mit kurzem Radstand – 2120 statt 2270 mm – zum Einsatz) mit Einzelaufhängung an allen vier Rädern (vorne an spur- und sturzkonstanten Längslenkern, hinten an Längsschwingarmen) erhielt verkürzte Federn, außerdem setzten die 700-Fahrer auf einen ausgeprägten negativen Sturz der Hinterräder. Mit Leistungen von 50 bis knapp über 60 PS (Willi Martini am Nürburgring, soll auch Motoren mit noch höherer Leistung gebaut ha-

BMW 700 Sport:

Als Porsche für den kleinen Mann machte der attraktive Münchner Karrierere – gestern und in den 80er Jahren. Sein Zweizylinder-Boxer kann seine Motorrad-Herkunft nicht verleugnen. Die Phantomzeichnung zeigt moderne Aufhängungs-Technik.



ben) zählte der BMW nicht zu den untermotorisierten Fahrzeugen seiner Klasse. Das bekamen auch schnell die serienmäßigen Reifen zu spüren, die dem Kraftzuwachs nicht mehr gewachsen waren: Der 700 überraschte seine Fahrer mit einem gefährlichen Übersteuern, das sich erst bei der Verwendung von Rennreifen (Dunlop Racing 4.50 x 13) legte. Mit diesen aber ist BMW's Kleiner wieder von der gutmütigen Sorte.

Ständiger Konkurrent in der kleinsten Klasse des Shell-Pokals sind für die BMW 700 die rundlichen Steyr-Puch. Logischerweise haben die Fahrer ihre persönlichen Theorien über die Rennverläufe. So sagt Bernhard Knöchlein, der seit Anfang dieses Jahres mit einem knallroten BMW 700 zu den Rennen antritt, beispielsweise: „Die (Anm. d. Red.: Veranstalter) sollten die Rennen ruhig mal etwas länger machen – da würden die Steyr nämlich alle ausfallen und unsere Standfestigkeit könnte sich durchsetzen.“

Und wirklich gleichen die Puch-Stellplätze nach Trainings- und Rennläufen sehr oft einem Motoren-Teilemarkt. Hier wird ständig gebaut und gebastelt, und es gibt kaum einen Puch-Fahrer, der nicht mindestens einen Ersatzmotor im Gepäck

mittführt. Ohnehin zeigt sich der kleine Österreicher wesentlich problematischer als der BMW. Das beginnt schon beim Fahrverhalten, das sogar Insider mit einem knappen „kriminell“ beschreiben. In extremen Situationen, also bei sehr scharf gefahrenen Kurven, neigt der Steyr-Puch 650 TR 2 dazu, sich abrupt und ohne Vorankündigung abzurollen.

Der Grenzbereich ist sehr schmal und verlangt äußerste Konzentration. Paßt der Fahrer einmal nicht auf, oder hat er eine Biegung zu schnell angegangen, so rächt sich der Kleine oft mit einem klassischen „Ausheber“. Andreas Müller-

Hausser: „Einen richtigen Steyr-Puch erkennt man an den angelegten Ohren.“ Gemeint sind dabei die seitlich an der Dachaußenkante verlaufenden Regenrinnen, die nach einem solchen Überschlag nicht mehr vorhanden, weil plattgedrückt sind.

Die Basis des Steyr-Puch ist, und deshalb wird er von Nichteingeweihten auch oft damit verwechselt, der Fiat 500. Rein äußerlich gleichen sich die beiden auch fast wie ein Ei dem anderen. Der Bürzel am hinteren Ende der Dachpartie, der von vielen als Unterscheidungsmerkmal zwischen Fiat 500 und Steyr-Puch bezeichnet wird, kam lediglich bis 1966 zum Einsatz, danach waren die Türen vorne angeschlagen und der Bürzel fiel weg.

Unter der Haut des Steyr-Puch jedoch verbirgt sich modifizierte Technik. Das beginnt bei der Vorderachse, deren ursprünglich sechs Federblätter gegen deren vier ausgetauscht wurden. In reinen Rennversionen erfuhren die Autos noch weitere Abänderungen, wie stärkere Federn und Dämpfer. Hinten allerdings wurde der Steyr-Puch gegenüber dem Fiat vollkommen umgebaut. Müller-Hausser: „Da wollten die Grazer wahrscheinlich auf Teufel komm' raus etwas anderes bauen als die Italiener. Denn die Hinterachse des 500er-Fiat ist mit den Dreieckslenkern von der Basis her eigentlich besser als die Steyr-Hinterachse.“

Im Steyr fand so eine Pendelachse Platz – Platz der durch einen ganz anderen Motor im Heck des kleinen Kraft-Eies knapp wurde. Deshalb mußte auch der linke Teil der Bodengruppe mit einer Traverse verstärkt werden. Dieses Triebwerk stellt eine komplette Steyr-Eigenentwicklung dar und folgte einem damaligen Trend im Motorenbau, daß luftgekühlte Motoren in Boxer-Bauweise gebaut werden mußten. So entstand der Zweizylinder-Boxer (Konstrukteur: Dr. Erich Ledwinka) mit zentraler Nockenwelle und V-förmig hängenden Ventilen.

In der Grundversion nur 28 PS stark, verfügte der sportlichere 650 TR 2 schon über deren 40, und in den Rennversionen (speziell denen von Ludwig Liedl in Regensburg) kitzelten Könnner das Maschinchen auf lockere 60 PS. Die Maximal-Drehzahlen bewegen sich dann allerdings in Höhen, wo die Luft schon recht dünn wird (und das Öl auch): Bis zu 8000/min drehen ganz Mutige. Auch das Getriebe (schon damals gab es verschiedene Ausführungen, je nach Bedarf) war eine reine Puch-Konstruktion.

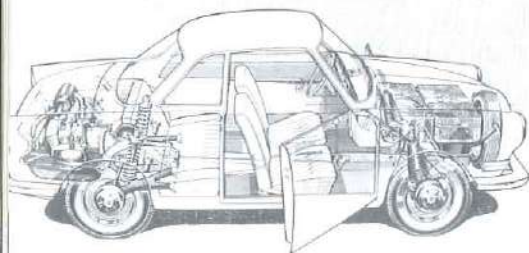
Unkompliziert ist dagegen der Motor des NSU Prinz II 30, der Ende der 50er, Anfang der 60er als echtes Nachwuchsauto diente. So mancher, der sich später auf anderen Fahrzeugen große Pokale holte, verdiente sich seine ersten Sporen auf einem Prinz.

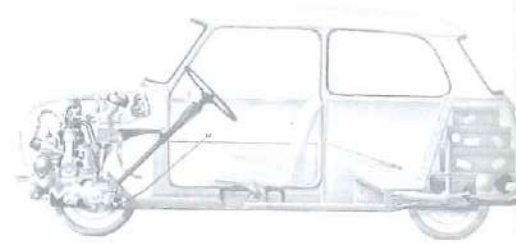
Der Motor des Prinz stammt vom Motorradmotor der NSU-Sportmax ab. Von dieser Maschine stammt auch die von Entwicklungschef Max Röder konstruierte Schubstangensteuerung. Die zwei

Daten & Fakten

BMW 700 Sport

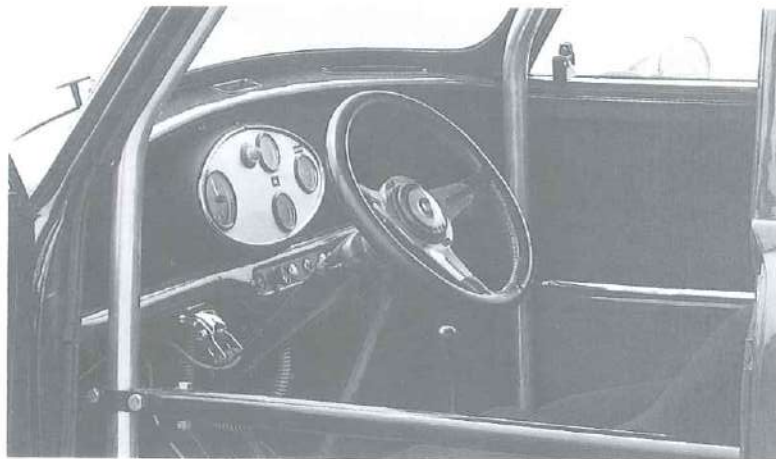
Motor: Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, luft-/gebläsegekühlt, längs im Heck eingebaut, Bohrung x Hub 78 x 73 mm, Hubraum 697 cm³, Verdichtung 9,8:1 (Serie 9:1), Leistung 60 PS bei 8000/min (Serie 40 PS bei 5700/min), hängende Ventile, zentrale Nockenwelle durch Zahnräder angetrieben, Leichtmetall-Kurbelgehäuse, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei Solex-Fallstrom-Vergaser 34 PCI; **Kraftübertragung:** vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Mittelschaltung; **Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorne gezogene Doppel-Längsschwingarme, hinten gezogene Längslenker, vorne und hinten Schraubenfedern, Koni-Teleskopstoßdämpfer, hinterer Stabilisator beim Coupé, hydraulische Trommelbremsen, Zahnstangenlenkung; **Maße & Gewicht:** Radstand 2120 mm, Spur vorne/hinten 1270/1200 mm, Länge/Breite/Höhe 3540/1480/1240 mm, Leergewicht um 600 kg (Serie 630 kg); **Fahrleistung:** je nach Übersetzung bis 155 km/h Höchstgeschwindigkeit; **Bauzeit:** 1960 bis 1964; **Stückzahl:** 11 139 (Coupé), 2592 (Cabriolet).





Morris Mini Cooper S:

Er ist bereits Motorsport-Legende, der kleine Engländer, und er ist heute wieder einer der potentesten Vertreter seiner Division. Sein Vierzylinder ließ sich schon damals mit Werkzubehörtunen, rund 100 PS ließen sich zuverlässig realisieren. Die Schnittzeichnung belegt die phänomenale Mini-Raumausnutzung.



Zylinder des NSU-Motors sind in Twin-Bauweise angeordnet. Bei der Vorbereitung auf Rennen kümmerte sich vornehmlich Siegfried Spiess/Stuttgart um kraftbringende Maßnahmen. Größere Einlaßventile (38er statt 36er), geschmie-

Daten & Fakten

Morris Mini Cooper S

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, vorn quer eingebaut, Bohrung x Hub 70,7 x 81,4 mm, Hubraum 1275 cm³, Verdichtung bis 13:1 (Serie 9,7:1), Leistung je nach verwendetem Zylinderkopf und Nockenwelle bis zu 135 PS bei 8500/min (Serie 76 PS bei 6000/min), seitlich liegende Nockenwelle, Ventilbetätigung über Stoßstangen, und Kipphebel, Kurbelgehäuse Grauguß, dreifach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei SU HS 2-Vergaser; **Kraftübertragung:** vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, unterhalb des Motors montiert, Einscheiben-Trockenkupplung, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder; **Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit Hilfsrahmen vorne und hinten, Einzerradaufhängung an allen vier Rädern, vorne an Dreieckslenkern, hinten an Längsträgern, vorne und hinten hydraulische Gummiblock-Federung, Zahnstangenlenkung, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen; **Maße & Gewicht:** Radstand 2036 mm, Spur vorne/hinten 1207/1176 mm, Länge/Breite/Höhe 3054/1410/1360 mm, Leergewicht um 620 kg (Serie 661 kg), **Fahrleistungen** je nach Zylinderkopf und Nockenwelle bis zu 180 km/h; **Bauzeit** (Mini Cooper S): 1964 bis 1971; **Stückzahl:** 40 449.

dete Kolben und eine schärfere Nockenwelle (mit kürzeren Steuerzeiten), sowie eine von 7,5:1 auf 9,8:1 erhöhte Verdichtung sorgten vereint für eine Leistungsausbeute von (so NSU-Insider) bis zu 45 PS – immerhin 50 Prozent mehr, als beim Serien-Prinz II 30, dessen Typenbezeichnung schon die Leistung (eben 30) verrät.

Die sehr fortschrittliche Fahrwerkstechnik des kleinen Prinzen ließ sich für Rennzwecke nur bedingt abändern. Einzerradaufhängung an allen vier Rädern (vorne an Trapezlenkern, hinten an Querlenkern) ließen kaum zu wünschen übrig. Lediglich verkürzte Federn und Koni-Dämpfer brachten da noch Verbesserungen. Gewöhnungsbedürftig ist die Lenkung. Schon 1959, dem Jahr des Erscheinens des Prinz II 30, schrieb „Roller-Mobil- und Kleinwagen“ in einem ausführlichen Test: „Auch weiß ein Automobilbauer längst, daß ein Lenkrad tief liegen muß, um flach liegen zu dürfen oder steil angestellt sein muß, um hoch liegen zu dürfen, daß es aber niemals flach und hoch liegen sollte.“

Genau dies ist aber beim Prinz II der Fall und macht eine etwas ungewohnte Sitzposition nötig. Außerdem beklagt sich Sven Tiedemann, der vom Kart-Fahren her das Bremsen mit dem linken Fuß gewöhnt ist und diese Praktik auch gerne beim Prinz anwenden würde, über die zwischen Brems- und Kupplungspedale verlaufende Lenksäule.

An sich ist der Prinz II 30 jedoch unproblematisch zu fahren. Zum kontrollierten Powerslide allerdings müssen für den Hecktriebler schon sehr enge Ecken her-

halten – in schnellen Kurven mangelt es dem kleinen NSU schlicht an Kraft. Über die verfügt der Mini Cooper S fast nach Belieben. Werbetreibend mit dem Namen Cooper versehen (der seit Ende der 50er Jahre eine auch in der Formel 1 wohlklingende Adresse war, schließlich feierte Jack Brabham 1959 und 1960 zwei Formel 1-Titel auf Cooper-Fahrzeugen) kam der kleine Engländer 1964 auf den Markt. Das Raumwunder von Morris, der in gleicher Form auch noch heute, fast 30 Jahre nach der Premiere 1959, gebaut wird, war der Verkaufserfolg der britischen Auto-Industrie schlechthin.

Für das kurze Außenmaß zeichnet vor allem die Anordnung des vorne quer eingebauten Vierzylindermotors verantwortlich. In seiner ersten Basis-Ausführung, also 1959, nur knapp 900 cm³ groß, mauserte sich der Mini Cooper S schon auf 1275 cm³ – zahlreiche Möglichkeiten für Tuning boten sich an.

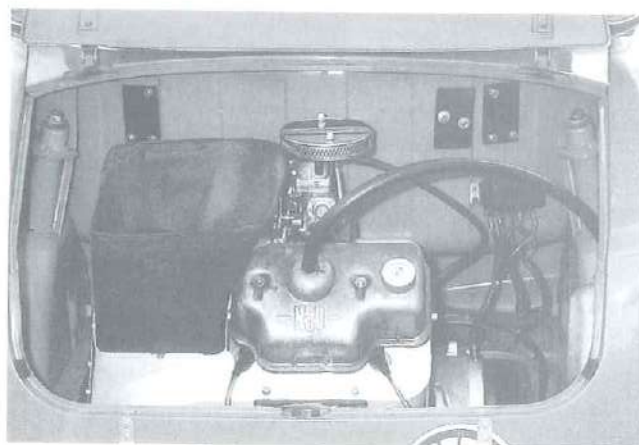
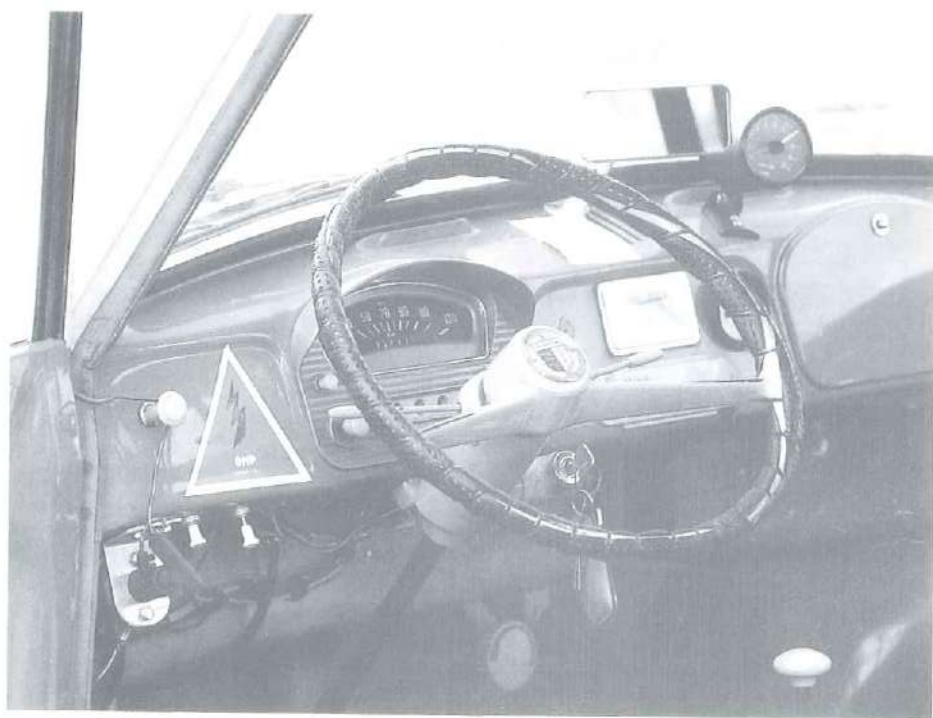
Tatsächlich ist ein Straßen-Mini recht schnell und meist auch unkompliziert für Renneinsätze umzurüsten. Da kann man zum einen die Kanäle polieren, die Verdichtung erhöhen (bis auf 13:1 statt der Serien-9,7:1). Aber auch geschmiedete Kolben und vor allem Spezial-Nockenwellen mit allen gewünschten Steuerzeiten bringen die Minis in höhere PS-Regionen und machen den von Haus aus wegen seiner Stoßstangen- und Kipphebelbetätigten Ventile drehunwilligen Motor zum forschenden Renngerät. Läßt man einem Mini die geschilderten Labsale für den Motor angedeihen, so erreichen Könnner bis zu 120 PS. Manche kommen auch





NSU Prinz II 30:

Mit ihm wurde bereits Ende der 50er Jahre ein Marken-Pokal ausgetragen – heute agiert der kleine Neckarsulmer als rarer Exote im Mini-Steyr-BMW-Feld. Sein Zweizylinder stammt von der NSU Sportmax und leistet in Rennversion über 40 PS. Die Phantomzeichnung offenbart fortschrittliche Fahrwerkstechnik.





kurzfristig auf noch höhere Leistungsaußbeute, doch die ist dann meist mit stark verringerter Zuverlässigkeit gepaart.

Im Mini von Angel Heidenreich tun 95 PS ihren Dienst und dies zuverlässig und in einem breiten Drehzahlbereich. Rüstet man den Motor allzu hemmungslos aus, so schrumpft auch das nutzbare Drehzahlband auf nur 1500 Touren (statt 2500)

Daten & Fakten

NSU Prinz II 30

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Parallel-twin, luft-/gebläsegekühlt, längs im Heck eingebaut, Bohrung x Hub 75 x 66 mm, Hubraum 583 cm³, Verdichtung 9,8:1 (Serie 7,5:1), Leistung (mit geschmiedeten Kolben, größeren Einlaßventilen und Renn-Nockenwelle) bis zu 45 PS bei 7000/min (Serie 30 PS bei 5500/min), hängende, durch Schubstangen angetriebene Ventile, eine obenliegende Nockenwelle, Kurbelwelle zweifach gelagert, Gemisch-aufbereitung durch einen Bing-Fallstrom-Registervergaser 7/28/9; **Kraftübertragung:** vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder; **Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern mit Schraubenfeder und hydraulischem Stoßdämpfer, hinten jeweils pendelnde Aufhängung an Querlenker, Schraubenfeder und hydraulischem Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit geteilter Spurstange, Trommelbremsen; **Maße & Gewicht:** Radstand: 2000 mm, Spur jeweils 1200 mm, Länge/Breite/Höhe 3145/1420/1370 mm, Gewicht 485 kg (Serie 506 kg); **Fahrleistungen:** bis zu 135 km/h; **Bauzeit** 1959-1961; **Stückzahl:** 30 678; **Preis** (1959): 4227 Mark.

zusammen. Angel Heidenreich: „Ich dachte, daß ich als Anfänger erst einmal mit einem Auto antrete, das so weit wie möglich der Serie entspricht.“

Fragt man allerdings bei den Heidenreich-Monteuren Bühlmeier und Mehner nach, so kann für die kommende Saison durchaus mit einem Aufrüsten gerechnet werden – in Maßen versteht sich. Der Mini macht übrigens seinem Fahrer keine Schwierigkeiten, was den Arbeitsraum angeht. Das Cockpit verfügt über genug Luft zum Atmen, das recht flach angeordnete Lenkrad ist nicht gewöhnungsbedürftig, sondern sogar angenehm, und die am Armaturenbrett mittig angeordneten Instrumente liegen – nach kurzem Seitenblick – frei im Sichtfeld. Im Panalpina Ladies-Cup führt Angel Heidenreich mit ihrem dunkel-blüderfarbenen (Originalfarbe British Leyland: Magenta) Mini übrigens momentan das Feld an. Ihr Auto ist auch rein äußerlich bei genauem Hinsehen als resolutes Rennfahrzeug ausgelegt. Da sind zum einen die in den Innenraum verlegten Versorgungssysteme wie Benzinleitung und die Kabelstränge der elektrischen Anlage. Der Hauptschalter befindet sich, ergonomisch perfekt, direkt rechts neben dem Fahrersitz. Und auch am Tank-Schnellverschluß kann man den Unterschied zu einem Straßenauto schnell feststellen.

So hat jeder Tourenwagen der kleinen Division des Shell-Pokals seine eigenen Reize. Am unkompliziertesten ist sicher der Mini, heute besonders selten (obwohl über 30 000 mal gebaut) der NSU Prinz II 30, formschön hingegen der BMW 700 und spezieller Publikumsliebhaber der rollfreudige Steyr-Puch 650 TR. Zusammen aber, in einem Startfeld von über 30 Fahr-

zeugen, sind die kleinen Wilden bei jeder Oldtimer-Veranstaltung ein besonderer Höhepunkt. Nur: Manche müssen eben erst noch darauf kommen, wie man sich seine Jugend erhält.

Für die Zuschauer heißt dies (solange die Veranstalter die kleinen Tourenwagen früh am Tage fahren lassen) etwas früher aufstehen. Aber Kenner wissen es schließlich: Morgenstund' hat Gold im Mund. *mike*

Quellen & Referenzen

Die Clubs:

- BMW Veteranen-Club Deutschland e.V., Im Breiten Feld 19, 5910 Kreuztal-Kredenbach;
- Mini-Register, Am Zollbaum 10, 2900 Oldenburg;
- NSU Prinz Interessengemeinschaft von 1980 e.V., Hattendorfer Straße 34, 3262 Auetal 6;
- Steyr-Puch-Club Salzburg, Fornacher Straße 6, A-4870 Vöcklamarkt.

Die Spezialisten:

- Oskar Kuhn, Römerstraße 84, 7336 Uhingen (BMW 700);
- Dr. Klaus Reineck, Liebfrauenstraße 59, 6100 Darmstadt; (Mini Cooper S);
- Jürgen Tiedemann, Godewindweg 15, 2200 Elmshorn (NSU Prinz II 30);
- Michael Kuhn, Hohe Straße 40, 7024 Filderstadt 4 (Steyr-Puch).

Die Wagen:

- BMW 700 Sport Coupé: Oskar Kuhn, Uhingen;
- Morris Mini Cooper 5: Angel Heidenreich, Wiesbaden;
- NSU Prinz II 30: Jürgen Tiedemann, Elmshorn;
- Steyr-Puch 650 TR 2: Andreas Müller-Häusser, München.

	Albingia/Oldtimer-Versicherung Beeh	Gerling	HDI	Oldie-Car-Cover
Bedingungen	Auto ist mindestens 25 Jahre alt. Ein Alltagsfahrzeug ist im Haushalt vorhanden.	Auto ist mindestens 20 Jahre alt, der Marktwert liegt über dem ehemaligen Neupreis. Ein Alltagsfahrzeug ist vorhanden.	Auto ist vor 1973 gebaut, der Marktwert liegt über dem ehemaligen Neupreis. Ein zweites Fahrzeug steht zur Verfügung.	Haftpflicht: Auto muß älter als 20 Jahre sein. Kasko: Auto wird nicht mehr gebaut, der Marktwert liegt über dem ehemaligen Neupreis (Ausnahmen möglich).
Gutachten erforderlich	Nur wenn das Fahrzeug mehr als 50.000 DM wert ist.	Ja, nach Classic-Data Richtlinien, wenn das Auto mehr als 100.000 DM wert ist; andernfalls kostenlose Begutachtung durch eigenen Sachverständigen.	Nur wenn das Auto mehr als 100.000 DM wert ist (möglichst nach Classic-Data Richtlinien); andernfalls genügt ein selbst ausgefüllter Bewertungsbogen.	Ja, kann von beliebigem Sachverständigen erstellt werden.
Haftpflichtprämien	Antike Fahrzeuge (bis 1924): 138 DM Veteranenfahrzeuge (bis 1946): 161 DM Klassikerfahrzeuge (bis 1965): bis 90 PS 161 DM bis 150 PS 253 DM darüber 287,50 DM Liebhaberfahrzeuge (bis 1970): bis 23 PS 183,40 DM bis 34 PS 209,30 DM bis 45 PS 271,60 DM bis 55 PS 340,60 DM bis 60 PS 361,20 DM bis 75 PS 404,90 DM bis 90 PS 438,80 DM bis 115 PS 477,70 DM bis 150 PS 495,40 DM bis 193 PS 560,80 DM darüber 617,70 DM	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: bis 90 PS 165 DM bis 150 PS 258 DM darüber 291,50 DM Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: bis 23 PS 188,90 DM bis 34 PS 215,30 DM bis 45 PS 278,10 DM bis 55 PS 347,90 DM bis 60 PS 369,20 DM bis 75 PS 413,40 DM bis 90 PS 447,80 DM bis 115 PS 487,10 DM bis 150 PS 505,20 DM bis 193 PS 571,30 DM darüber 628,40 DM	Fahrzeuge bis 23 PS 181,00 DM bis 34 PS 206,70 DM bis 45 PS 269,80 DM bis 55 PS 339,60 DM bis 60 PS 360,30 DM bis 75 PS 404,00 DM bis 90 PS 437,90 DM bis 115 PS 477,60 DM bis 150 PS 495,00 DM bis 193 PS 561,40 DM darüber 619,40 DM Abschluß der Haftpflicht nur bei gleichzeitigem Abschluß einer Kaskoversicherung möglich. Prämien beziehen sich auf die Region Bonn. Andere Regionalklassen können bis zu 20 Prozent nach oben oder unten abweichen.	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: bis 45 PS 140,30 DM bis 90 PS 159,90 DM bis 150 PS 250,70 DM darüber 289,90 DM Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: bis 45 PS 266,80 DM bis 90 PS 427,80 DM bis 150 PS 547,40 DM darüber 736,00 DM Für jüngere Fahrzeuge gelten normale Prämien, die sich nach Zulassungsort, Motorleistung und Schadensfreiheitsrabatt unterscheiden. In diesem Fall Beitragszuschrift bei zeitweiliger Abmeldung.
Teilkaskoprämien	Antike Fahrzeuge (bis 1924): 0,35 Prozent des Marktwerts Veteranenfahrzeuge (bis 1946): 0,40 Prozent des Marktwerts Klassikerfahrzeuge (bis 1965): 0,46 Prozent des Marktwerts Liebhaberfahrzeuge (bis 1970): 0,52 Prozent des Marktwerts <i>Mindestbetrag: 40 DM</i>	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: 0,49 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: 0,58 Prozent des Marktwerts	Fahrzeuge, älter als Baujahr 1973: 0,47 Prozent des Marktwerts (inklusive Transport- und Vandalismusschäden: 0,93 Prozent) Youngtimer (ab Baujahr 1973, heutiger Marktwert über ehemaligem Neupreis): 0,67 Prozent des Marktwerts (inklusive Transport- und Vandalismusschäden: 1,27 Prozent)	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: 0,41 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: 0,54 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, die nicht mehr gebaut werden und deren Wert über dem ehemaligen Neupreis liegt: Baujahr vor 1980: 0,54 Prozent des Marktwerts Baujahr nach 1980: 0,73 Prozent des Marktwerts <i>Beitragszuschrift bei zeitweiliger Abmeldung.</i> Fahrzeuge, die nicht mehr gebaut werden und deren Wert unter dem ehemaligen Neupreis liegt (nach Absprache): 0,73 Prozent des Marktwerts <i>Keine Beitragszuschrift bei zeitweiliger Abmeldung.</i>
Vollkaskoprämien	Antike Fahrzeuge (bis 1924): 1,38 Prozent des Marktwerts Veteranenfahrzeuge (bis 1946): 1,38 Prozent des Marktwerts Klassikerfahrzeuge (bis 1965): 1,61 Prozent des Marktwerts Liebhaberfahrzeuge (bis 1970): 1,84 Prozent des Marktwerts	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: 1,67 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: 1,95 Prozent des Marktwerts	Fahrzeuge, älter als Baujahr 1973: 2,07 Prozent des Marktwerts Youngtimer (ab Baujahr 1973, heutiger Marktwert über ehemaligem Neupreis): 2,82 Prozent des Marktwerts	Fahrzeuge, älter als 30 Jahre: 1,23 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, älter als 20 Jahre: 1,54 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge, die nicht mehr gebaut werden und deren Marktwert über dem ehemaligen Neupreis liegt: Baujahr vor 1980: 2,2 Prozent des Marktwerts Baujahr nach 1980: 2,57 Prozent des Marktwerts <i>Beitragszuschrift bei zeitweiliger Abmeldung.</i> Fahrzeuge, die nicht mehr gebaut werden und deren Marktwert unter dem ehemaligen Neupreis liegt (nach Absprache): 2,57 Prozent des Marktwerts <i>Keine Beitragszuschrift bei zeitweiliger Abmeldung.</i>
Rote Nummern	Die Haftpflichtprämie berechnet sich nach dem PS-stärksten Fahrzeug, die Vollkaskoprämie nach dem Fahrzeug, mit dem höchsten Wert. Voraussetzung für VK ist Abschluß einer TK für alle Fahrzeuge. Haftpflicht bei OV-Beeh: 448,50 DM	Die Haftpflichtprämie berechnet sich nach dem PS-stärksten Fahrzeug. Es gelten die Tarife für Fahrzeuge, älter als 20 Jahre. Voraussetzung für den Abschluß einer VK ist, daß für alle Fahrzeuge eine TK abgeschlossen wird.	Haftpflicht für alle Fahrzeuge: 707,- DM Kaskoversicherungen auch für einzelne Fahrzeuge der Sammlung möglich. Wird Vollkaskodeckung gewünscht, muß das wertvollste Fahrzeug versichert werden, die übrigen benötigen Teilkasko.	Haftpflicht für alle Fahrzeuge: 575,- DM Kaskoversicherungen auch für einzelne Fahrzeuge der Sammlung möglich. Vollkasko sollte für das wertvollste Auto abgeschlossen werden. Alternativ zur Teilkasko weitergehende Stationärversicherung möglich.

Wer sucht, der ...



Hans Häring gibt Tuning-Nachhilfe ▲



Die Regensburg-Connection im Gespräch ▲



Der Altmeister Heinz Liedl auf 3 Rädern ▲

Die Routiniers Sigi Sengl und Albert Girstl schwelgen in Erinnerungen ▼



Auch dieses Jahr fand bei H. Liedl auf seinem Gelände in Graßlting wieder ein Teilemarkt statt. Peter Loskarn hatte seine Garage geleert. Es wurde rege gekauft, intensive Benzingespräche geführt und am Abend gab Sigi Schrankl noch Einiges zum Besten. Ob dieses Jahr ein Teilemarkt stattfindet steht noch nicht fest, bitte Zeitschrift Oldtimer Markt beobachten.

13

Jahre sind eine lange Zeit. Und manch' einer von uns hat sich schon gefragt: Aufhören oder weitermachen? Anti-Auto-Parolen und Rezession, eventuelles Fahrverbot für alle Oldtimer ohne Kat und Ersatzteilbeschaffungsprobleme drücken auf das Gemüt eines jeden STEYR PUCH-Freundes. Stagnation oder Umbruch, fragt man sich. Doch dann trifft man den „harten Kern“ des Freundeskreises auf irgendeiner Oldtimerveranstaltung und plötzlich sieht „Alles“ viel positiver aus. Ein Freundeskreis, der lebt und mit Zuversicht in die Zukunft schaut. Der „harte Kern“ um Johannes Grohs, Mathias Düsterberg, Lothar Kahl, Hubert Nenninger und Hans Hiltrop, um nur einige zu nennen sind unermüdlich dabei Kurs zu halten und unsere Autos auf motorsportlichen Veranstaltungen zu präsentieren. Hubert Nenninger hatte dieses Jahr eine sehr schöne Ausfahrt organisiert (siehe Bericht), die wir auf jeden Fall wiederholen wollen. Auch wollen wir mit eigenen Ständen auf Messen und Oldtimerveranstaltungen zukünftig mehr Präsenz zeigen. Verstärkte Presse- und Informationsarbeit, auch im Hinblick auf „40 Jahre STEYR PUCH-Automobile“ (1997), wird notwendig sein, jungen Leuten unsere Autos, unseren Freundeskreis und den Spaß an unserem Hobby zugänglich zu machen und Begeisterung zu wecken. Ohne Nachwuchs stirbt **Alles**.



ZUR SACHE

Also, von Stagnation keine Spur – eher Umbruch heißt unser Motto. Verteilung der Aufgaben des Freundeskreises auf mehrere Schultern. Mehr Aktivitäten im Bereich Touristik. Bessere Info aller Personen des Freundeskreises über entsprechende Aktivitäten. Schließlich tragen wir auch durch die Pflege unserer Fahrzeuge zur Erhaltung „Automobilen Kulturgutes“ bei. Aus diesem Grunde möchte ich Euch bitten beiliegenden Fragebogen zu beantworten und zusammen mit den 20.– DM für unsere „THONDORF“ an mich zurückzusenden oder auf das Konto bei der Postbank Karlsruhe (BLZ 660 100 75) Kto.-Nr. 267554-758 überweisen.

Versprochen?!!

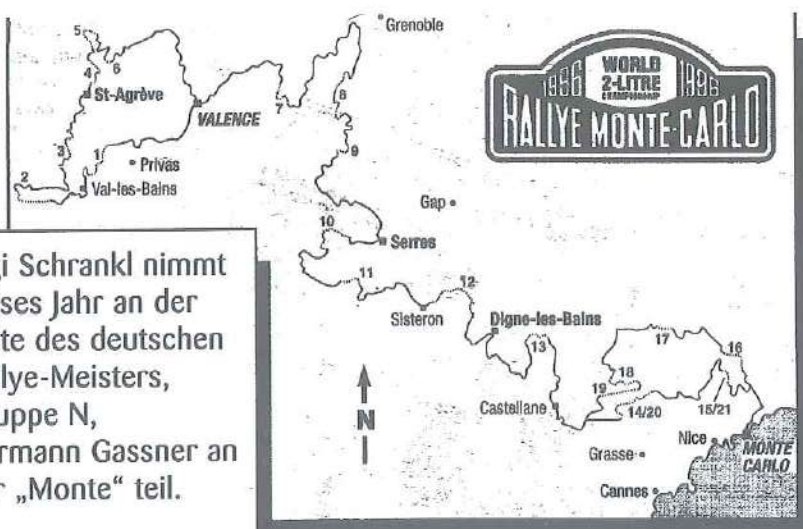
Für den Freundeskreis
Georg Hummel

Sigi Schrankl unsere Slalom-Legende



Präzision & Technik

Wenn es eine Motorsportdisziplin im Automobilrennsport gibt, die das Prädikat Breitensport verdient, dann ist es der Automobilslalom. Neben der Vielzahl der Möglichkeiten für Anfänger bietet er ein ebenso breites Betätigungsfeld für Spezialisten.



Sigi Schrankl nimmt dieses Jahr an der Seite des deutschen Rallye-Meisters, Gruppe N, Hermann Gassner an der „Monte“ teil.

Ausfahrt im Juni

Immer dann, wenn mehr als dreieinhalb Puch-Enthusiasten beisammen sitzen, geht's nur um das Eine: Wann machen wir wieder was zusammen?

Die Rennfahrer treffen sich sowieso öfters beim lustigen im-Kreis-herum-fahren, die Slalom- und Rallyefahrer sieht man ganz selten, und all die anderen Besitzer von schmucken Kostbarkeiten sieht man höchstens mal beim Liedl zum Teilemarkt. Eine Ausfahrt, so mit Damen und Picknickkörbchen oder Landgasthof – das wär's.

Am nächsten Tag durften alle auf die Räder steigen und ein paar Kilometer Kondition abtragen. Mit den Puchs ging's dann noch in's nahe Dörfchen Puch und am Abend war Resteessen und -trinken angesagt. Das Festzelt stand ja noch.

Samstag in aller Frühe Aufbruch zum Teilemarkt, natürlich auf eigener Achse durch die Dörfer und in Formation in Graßlfing einfliegend.



Für den Sonntag hatten Heinz Liedl und sein Freund Mandi Spiegel einen Slalom für die Puchs beim ADAC Ratisbona Automobil-Slalom organisiert. Da waren dann außer ein paar Einheimischen und Sigi Schrankl die gleichen Fahrer wie bei der Ausfahrt am Start, aber trotz gelegentlichen Regens war's eine rundum gelungene Veranstaltung.

Dank an alle die dafür verantwortlich waren, wir sind jedenfalls sehr zufrieden nach diesem verlängerten Wochenende nach Hause zurückgefahren in der Hoffnung, so was im nächsten Jahr wieder erleben zu dürfen.

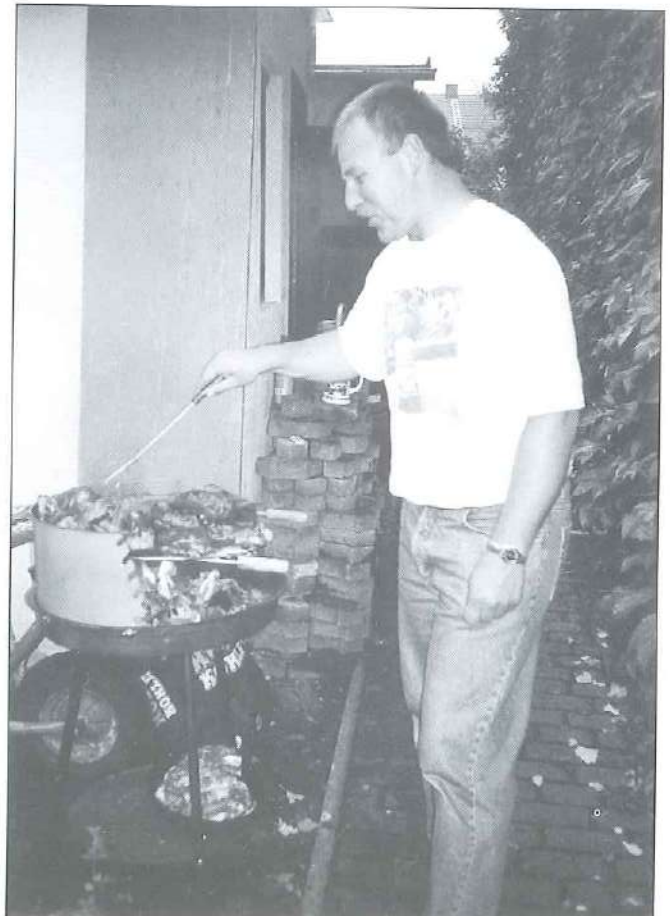
Es fand sich dann auch einer, der die Organisation des Ganzen freundlicherweise übernehmen wollte – zu Hause in einer überaus lieblichen Gegend und mit Zugriff auf die notwendigen Hilfspersonen hat der Hubert Nenninger aus Reichartshofen in der Holledau sich dieser dankbaren Aufgabe gewidmet.

Ein Termin war schnell gefunden, der Fronleichnamstag, außer in Berlin überall ein Feiertag, paßte in der Zeitplanung ideal zum Graßlfinger Teilemarkt, die Veranstaltung wurde dann also noch rechtzeitig mit dem wichtigsten Termin des Jahres in der „THON-DORF“ vom Februar bekanntgegeben.

Das Echo war enttäuschend.

Mehr als fünf Nennungen waren im Mai nicht eingegangen, das motiviert den Veranstalter ungemein. Daß die Ausfahrt dennoch stattfand, allerdings eher als intime Landpartie, ist der unerschütterlichen Begeisterung für die Sache seitens der Organisation und des harten Kerns einiger vergnügungssüchtiger Puchtreter zu verdanken.

Am 17. Juni trafen bei Hubert und Jutta zum Frühstück ein: Duesterbergs, Kahls mit Horst Spengler (auf eigener Achse), Johannes und Johannes aus Recklinghausen-Oerkenschwick. Nach einer kurvenreichen Beg- und Talfahrt durch die Hopfenfelder mit kleiner Schraubpause (die Bremse an Huberts Neuerwerbung saß fest) konnte der unvermeidliche Kameradschaftsabend eingeläutet werden. In Nenningers Garten wurde flugs ein Festzelt aufgebaut, das Wetter war nämlich nicht ganz so haltbar wie die Laune, Mathias durfte ein Faß anstecken und Hubert stand am Grill. Zu diesem Abend ist nichts mehr hinzuzufügen.



Auch Damen sind bei unseren Ausfahrten herzlich willkommen!



Der harte Kern, bei wichtigen technischen Gesprächen über die Zukunft des „Freundeskreises“!

Eine fast unendliche Geschichte, oder wie alles begann.



Ort der Handlung: der Schauinsland im Schwarzwald, wir schreiben das Jahr 1960. Auf verschlungenen Waldwegen wandert eine Gruppe Kinder unter der strengen Aufsicht eines autoritären alten Drachen namens Schwester Gretel zurück zum Kinderheim.



In fast gleichmäßigen Abständen wird das Schweigen im Walde unterbrochen durch infernalisches Gekreische wie von einer Säge oder etwas Ähnlichem. Ab und zu sieht man durch die Bäume tief unten eine schmale Straße, auf der sich bunte Punkte bewegen, von denen auch die Geräusche stammen. Das müssen Autos sein.

Nach einiger Zeit wird der Wald lichter und vor den Kindern stehen auf einem Parkplatz und am Straßenrand eine Menge dieser Autos. Der Drache führt seine Horde mittendurch und kreischt ab und zu „Kinder, nichts anfassen, laßt die Finger weg!“, was die Kinder aber nicht davon abhält, das Geschehen im wahrsten Sinne des Wortes zu begreifen.

Fazit: ich war bei den Kindern dabei und die Anderen waren Teilnehmer eines Schauinsland-Bergrennes. Ich denke dieses Erlebnis war gravierend für meine Zukunft. Ende der sechziger Jahre fuhren mein Freund und ich regelmäßig auf seiner Kreidler-Florett zu den Rennen nach Hockenheim. Das waren noch Zeiten. Fiat-Abarth, Minis, NSU Wankel-Spyder aufgemischt durch 1000er DKW, BMW 700 und Honda S 800 Coupes und vieles mehr. Aber das wißt Ihr ja selbst.

Jedenfalls wurde mein erstes Auto eine BMW-Isetta, vor der Bundeswehr wieder verkauft, danach, es gab ja noch genug, regelrecht damit gehandelt. Die Letzte habe ich 1975 gekauft und behalten 1980 gesellte sich noch ein Messerschmitt Kabinenroller hinzu, 1984 ein NSU Prinz 3, zum damaligen Zeitpunkt mit original 19.800 km, aus erster Hand von einem Opa gefahren und gepflegt. 1991 kam der Puch dazu, 1994 wurde der Prinz an einen NSU-Sammler verkauft, der Erlös floß in die Anschaffung eines Austin-Healy Froschaug, den Regina im Sommer fährt.

Der geneigte Leser möchte nun bitte nicht denken, daß er es hier mit einem „Krösus“ zu tun hat. Mitnichten, aber es wurde halt zum Hobby und macht sehr viel Spaß. Aber eigentlich wollte ich ja über unseren Puch berichten.

Ursprünglich sollte ein alter Schülertraum erfüllt und ein Fiat 500 angeschafft werden. Für einen Blauen erhielt ich einen zum Herichten und stellte ihn vorerst mal, aus Platzgründen, bei uns in der Nähe auf einen Parkplatz, hinterste Ecke. Einige Tage nicht danach gesehen, weg war er. Man hatte ihn abholen lassen. Ich verhielt mich ruhig und habe auch nichts mehr davon gehört.

Zwischenzeitlich vollzog ich einen Sinneswandel, denn mir erschien der Fiat zum „Rumfetzen“ dann doch nicht so geeignet.

Ich wollte mich nach einem etwas lebhafteren Fahrzeug umsehen. Man hatte ja schon einiges über den „legendären“ Puch gehört, und solch einer sollte es nun sein.

Also, neuer Start und zwar über das Marktheft. Auf die erste Verkaufsanzeige die ich fand fuhr ich in den Odenwald, um ein Fahrzeug anzusehen. Der Preis war interessant, das Auto auch, leider hatte es einen Frontschaden und die Tatsache, daß es ein 500 S war, ließen mich von einem Kauf Abstand nehmen.

Daraufhin im Clubverzeichnis geblättert und siehe da, es gibt einen Freundeskreis und die Telefon-Nummer von Peter Brysch. Nun hatte ich mein erstes Opfer gefunden. Gleich angerufen und nach etwas „small talk“ zum Grund des Anrufs gekommen. Ob er

jemand weiß, der seinen Puch verkaufen möchte und was man für ein so gutes Stück so anlegen müsse.

Ich war freudig überrascht, als er ganz cool antwortete, er wisse schon jemand und das würde mich wohl nur ein Ortsgespräch kosten.

Das Ortsgespräch brachte folgendes: ein Bekannter aus Pforzheimer Oldtimerkreisen hatte rd. zwei Jahre zuvor mit einem Freund einen Puch aus Österreich importiert. Alle Papiere vorhanden, das Auto fahrbereit. Also nichts wie hin und Probe gefahren. Offen gesagt, überzeugt war ich nicht, aber die Gelegenheit war günstig und so kaufte ich ihn trotzdem. Nach dem Motto, dem werde ich schon „Beine“ machen.

Da hatte ich nun mein Häuflein Elend, denn bei intensiverer Betrachtung erwiesen sich doch einige Blechteile als vom Zahn der Zeit angenagt. Aber immerhin, es war ein „reinrassiger“ 650 T, Baujahr 1963 mit nach oben hin guter Substanz und mit dem Entenbürzel am Dach. Außerdem



Übers Jahr wurde versucht weitere Kontakte zu Knüpfen und Informationen zu bekommen. Ein schwieriges Unterfangen als Neueinsteiger, auch deshalb, weil sich herausstellte, daß es eigentlich keine gemeinsame Linie gibt, sondern jeder Puchfreund so seine eigenen Erfahrungen weitergibt.

Wir waren auf zwei Treffen bei Heinz Liedl, haben gefragt, begutachtet, gekauft und fotografiert; z. B. Puch von unten auf Hebebühne zwecks Dokumentation der Befestigung der Monte.

Auf dem Salzburgring gewesen, die Rennen und alles puchmäßig gefilmt, auch das Auto von Lothar Kahl, aber Ulla und Lothar kannten wir damals noch nicht persönlich. Zu Dietmar Etzersdorfer vom Autoquariat in Wien konnte ich einen guten Kontakt aufbauen; auch er stand mir mit Rat und vielen Ersatzteilen zur Seite.

Übrigens, die Veranstaltung am Seiberer Berg, die er ja mit dem ersten österr. Kleinwagenclub ausrichtet kann man empfehlen. Es ist



hatte ich den Ehrgeiz, eine komplette Restaurierung durchzuführen. Vorerst wurde der Puch in die Garage gesperrt, und mußte der Dinge harren, die kommen oder nicht.

Die nächsten Monate vergingen mit Informationsbeschaffung und dem Kauf von Teilen aller Art. Es entstand ein reger Briefwechsel mit Peter Brysch, später mit Joh. Grohs und so langsam begann sich aus den Puzzle-Teilen ein Bild zu ergeben.

Kolben, Zylinder, Nockenwelle und Dichtungen kaufte ich bei einem Anbieter aus Düsseldorf (in Unkenntnis natürlich zu überhöhten Preisen).

Einige Wochen später wurde der Kleine auf eigener Achse nach Kaiserslautern gebracht wo mir ein Freund über den Winter den Motor zerlegte und mit den Neuteilen wieder aufbaute.

Die Heimfahrt im Frühjahr 93 erwies sich als recht flott, so daß man weiter hoffen durfte.

zwar „nur“ eine Gleichmäßigkeitsfahrt mit zwei Läufen über sechs



Kilometer, aber die Atmosphäre und die Wachau sind sehr schön.

Im November 1993 war es dann soweit. Die Inhaber eines Karosseriebetriebes mit Lackiererei überließen mir ein Plätzchen in einer ihrer Hallen, wo ich den Puch zerlegen und später wieder aufbauen konnte.

Im Laufe des Winters und Anfang 94 wurde er zerlegt, die Teile einigermaßen katalogisiert und verpackt, in der Hoffnung später alles wiederzufinden.

Probleme gab es beim Ausbau der Vorder- und Hinterachse, der Lenkung und der Auspuffanlage, weil der Vorbesitzer es mit dem Unterbodenschutz so gut gemeint hatte, daß man sich erst einmal durch drei Zentimeter Masse durchkämpfen mußte um an die Verschraubungen heranzukommen.

Die Karosserie wurde geschweißt, es mußten die hinteren Radläufe, die Schweller und das Bodenblech auf der Fahrerseite erneuert werden. Der Lack innen und außen wurde entfernt, zum teil verzinkt, gespachtelt und lackiert.

Für die Vorderachse wurden incl. der Achsschenkel Neuteile verwendet; die Hinterachse zerlegt, das Getriebe überholt und sämtliche Lager ausgewechselt. Alle sonstigen wiederverwendbaren Teile wurden aufgearbeitet und für den Einbau vorbereitet.

Ein zeitaufwendiges Kapitel war der Fahrwerksaufbau. Verwendet wurden die Teile, die Hennes Hiltrop anbietet. dazu kamen gekürzte Spax-Dämpfer. Kostenintensiv wurde es immer dann, wenn Fachbetriebe gefragt sind, wie z. B. zum Richten der Blattfeder.

Bei der Wahl der Sitze kam mir der Zufall zu Hilfe. Nach dem wir auf der Techno-Classica bei der Fa. Bielstein eine Sitzprobe gemacht und ich nach Tests mit alten Schalensitzen aus dem Simca-Rallye diese Idee verworfen hatte, vertagte ich die Angelegenheit auf unbestimmte Zeit. Eines Tages entdeckte ich im Markttheft ein Inserat, in dem zwei Bielstein-Sitze angeboten wurden. Okay, es waren nur 40 km zu fahren, die Sitze noch originalverpackt. Zusätzlich erhielt ich noch das passende Material zum Beziehen der hinteren Sitzbank und alles zu einem angenehmen Preis. Rigoros wurden nun die Originalsitze zerlegt, gestrahlt und lackiert und als Konsolen angepaßt.

Die Story über die Felgen und die Monte aus Graz habe ich ja schon in einem anderen Bericht geschildert.

Passend zu einem 36er Weber-Doppelvergaser hat mir ein Freund einen Ansaugkrümmer nach Konstruktionszeichnung angefertigt. Bestückt wurde der Vergaser mit einem K & N Luftfilter.

Der Einbau von Hinterachse, Getriebe und Motor stellte keine Probleme dar. Schwieriger wurde es wieder bei den Befestigungsteilen der Stabilisatoren, die wir zuerst im Modell aus Alu und dann aus Stahlblech anfertigten. Die Auspuffrohre endeten unter dem Wagenboden und wurden mit Edelstahlrohren entsprechend verlängert.

Eine Quälerei wurde das Anpassen der Stabilisatoren, weil wir den Puch noch im Dezember fertigstellen mußten, um den Hallenplatz zu räumen. Dies ist zwischenzeitlich erledigt, aber die nächste Überraschung stand schon parat.

Als wir die neuen Räder montierten stellten wir fest, daß die Radläufe nicht weit genug umgebördelt waren. Der Fehler liegt aber eindeutig bei der Karosseriefirma. Die Tatsache, daß am fertigen Fahrzeug nochmal korrigiert werden mußte war natürlich sehr ärgerlich. Ich habe den Puch wieder grün lackieren lassen nur ein



wenig anders, denn Grün ist bekanntlich die Farbe der Hoffnung. Und die war auch nötig, sonst hätte man die Sache bestimmt mal hingeschmissen.

Fazit bis heute: eine Menge Zeit und viel Geld investiert, bis heute noch kein fahrsicheres Erfolgserlebnis zu verzeichnen. Die Jungfernfahrt steht noch aus.

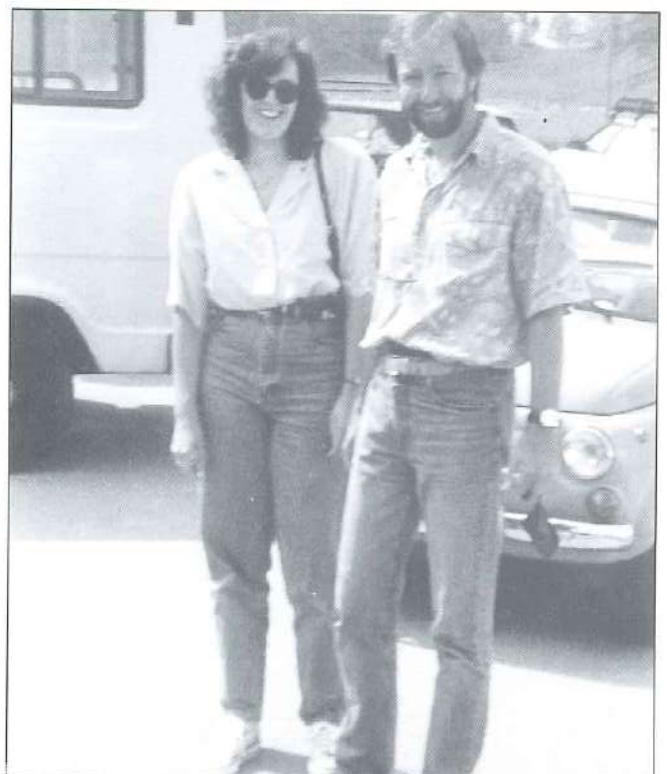
Abschließend all denen, die ich mit meinen Anrufen und Briefen genervt und die mir trotzdem geholfen haben, vielen Dank.

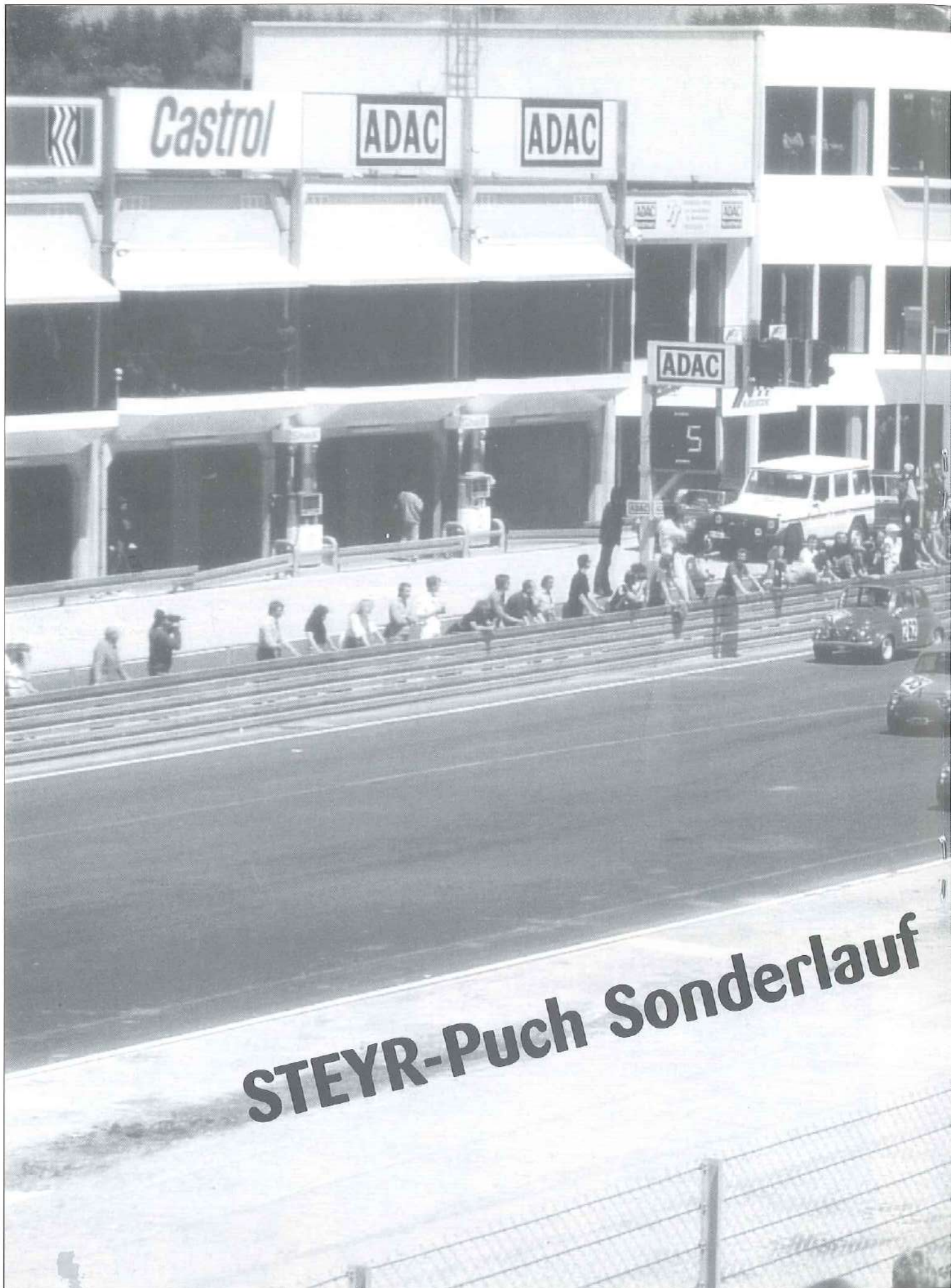
In der Saison 96 werde ich Euch mein „Objekt der gedämpften Begierde“ in natura vorstellen, obwohl das natürlich für die echten Freaks nichts Aufregendes ist.

Aber wir hoffen, dann endlich mal an all den Veranstaltungen teilnehmen zu können, bei denen wir bisher nur Zuschauer waren, oder die wir nur aus Berichten kennen.

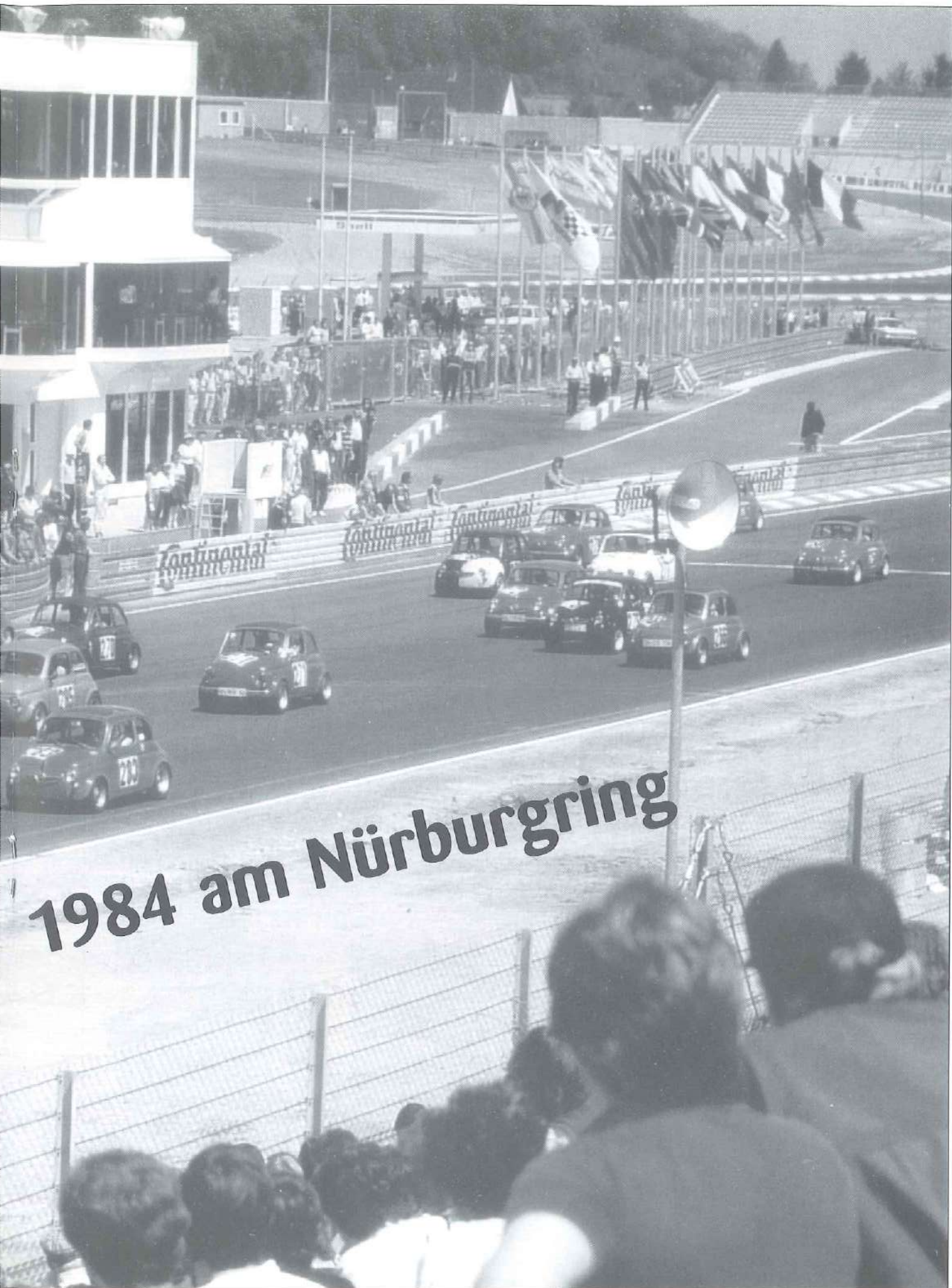
In diesem Sinne Euch allen schon heute ein gutes Puch-Jahr 1996 und viele Grüße aus Pforzheim.

Wilfried und Regina Vetter





STEYR-Puch Sonderlauf



1984 am Nürburgring

Europa im Visier

Nach der Übernahme von 65 Prozent an der Steyr-Daimler-Puch AG steigt Daewo jetzt beim polnischen Autobauer FSO ein.

Der südkoreanische Autohersteller Daewo sucht vermehrt nach Partnern in Europa. Auf die Übernahme von 65 Prozent der österreichischen Steyr-Daimler-Puch AG folgte ein Joint-venture-Abkommen mit der Polnischen Regierung, nach dem die Koreaner schrittweise 70 Prozent des bisherigen Staatsbetriebs FSO in Warschau erwerben. Der polnische Staat behält 15 Prozent der Aktien, die übrigen 15 Prozent werden als Belegschaftsanteile ausgegeben. Neben dem Kaufpreis, der von Branchenkennern auf rund eine Milliarde Dollar geschätzt wird, sagt Daewo Investitionen von weiteren 1,2 Milliarden Dollar für die Modernisierung der Fabrikanlagen zu, zusammen umgerechnet mehr als drei Milliarden Mark. Daewos Einstieg bedeutet das Aus für die General Motors-Tochter Opel, die bei FSO in



einem Joint-venture bislang Astra-Modelle montiert. Die Koreaner, die in Warschau die Modelle Espero und Nexia für den europäischen Markt herstellen wollen, verpflichten sich, bei FSO vorläufig den auf dem polnischen Markt erfolgreichen Polonez weiterzuproduzieren, und garantieren für die kommenden drei Jahre die gegenwärtigen Arbeitsplätze. Eventuelle weitere Beteiligungen Daewos an europäischen Unternehmen erschwert jedoch mittlerweile die Regierung in Seoul: Seit einigen Wochen verlangt sie, daß südkoreanische Konzerne für Auslandsinvestitionen von mehr als 100 Millionen Dollar mindestens 20 Prozent Kapital aus dem Inland einsetzen, wo die Zinsen im Schnitt fünf Prozent höher liegen als auf dem internationalen Kapitalmärkten.



Natürlich von ...

JA-RACING

Motorsportzubehör von OMP.

Wir führen die komplette Produktpalette - von Fahreranzügen, Sitzen, Helmen bis hin zur kompletten Boxenausrüstung und vieles mehr! Und alles zu Preisen die sich erfreulich auf Ihr Budget auswirken. OMP-Fahreranzüge werden von Spitzenpiloten der Formel 1, der DTM, der STW und allen anderen Rennsportklassen bevorzugt.

Fordern Sie unseren neuen OMP-Farbkatalog '96 an!

Sponsorangebot! 3-lagiger Anzug „First“

in den Farben: rot, blau u. dunkelblau
Dieses Angebot ist gültig bis zum 3.96!

nur DM 498.-



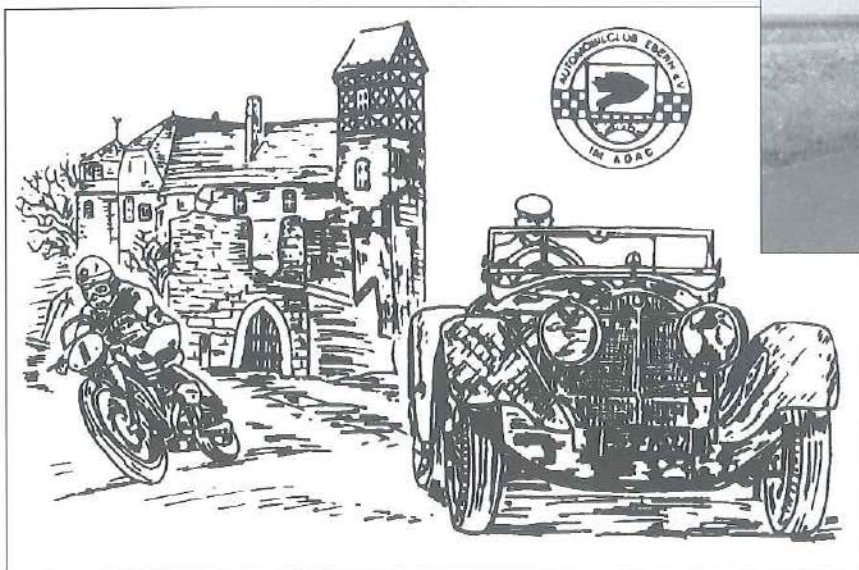
JA-RACING

56743 Mendig · Neustraße 11
Telefon: (02652) 3061 · Telefax: 4377



EBERN *Klassik*

9./10. September '95



Fam. Kahl bei der Ausfahrt

zählten, die für die Kombinationswertung aus beiden Veranstaltungen gemeldet hatten. Die unterhalb der Burg Lichtenstein gelegene und von vielen Zuschauern gesäumte Begstrecke, bot allen sportiven Fahrerinnen und Fahrern ein optimales Betätigungsfeld. Zwei Trainingsläufe

am Vormittag dienten dem Kennenlernen der Strecke. Nach der Mittagspause mit urfränkischer Kost gingen die Fahrzeuge auf die 2,7 km lange selektive Strecke um den Sieger und die Plazierten zu ermitteln.

Die anschließende Siegerehrung bot dann den würdevollen Abschluß und Höhepunkt dieses tollen Oldtimer-Weekendes. Diese Veranstaltung würde sich auch hervorragend für ein STEYR-Puch Treffen eignen.

G. Hummel

Mathias Düsterberg am Sonntag bei der Bergwertung

Zum 3. mal traf sich der „harte Kern“ des Freundeskreises beim AC Ebern, der, wie die Jahre zuvor schon, wieder eine schöne Veranstaltung auf die Beine gestellt hatte.

Gotthard Schleicher und seinen Helfern ist höchstes Lob zu zollen. Wie dieser kleine Verein alle Jahre immer wieder von der Papierabnahme bis zur Siegerehrung (ohne die Geselligkeit zu vergessen) fertigbringt das „Historische“ in den Mittelpunkt zu stellen, bleibt deren Geheimnis.

Bereits der Samstag Nachmittag hat allen Oldie-Fans im Rahmen einer Ausfahrt die Möglichkeit, im schönen Frankenland „Fahrspaß pur“ – zu genießen und ihre mobilen Raritäten einem fachkundigen Publikum zu präsentieren. Kleine Sonderprüfungen tragen dazu bei, am Abend Fahrerinnen und Fahrern die verdienten Pokale zu überreichen, wobei auch die üblichen Benzingespräche nicht zu kurz kamen.

Der Sonntag stand ganz im Zeichen der Fahrer, welche an der Berg-Gleichmäßigkeits-Prüfung teilnahmen, wozu auch die Fahrer der Ausfahrt





Ein STEYR-Puch auf der Treibjagd!



Die obligatorische (Bier-)Lagebesprechung



Lothar Kahl auf der Ideal-Linie!



VfV-Willi, beim Turmbau zu Ebern!



STEYR-Puch Fahrer sind immer erfolgreich

2mal Zolder – Impressionen

Auch im abgelaufenen Jahr traf man STEYR-Puch-Motorsportler und Fans 2mal in Zolder. Einmal beim Oldtimer GP von Belgien und beim Classic Club Race am 1. Oktober. Während sich beim OGP bei 35° Grad im Schatten unsere fünf Aufrechten (Kahl, Düsterberg, Krieg, Eckert, Körner) mit 9 Abarth's in der kleinsten herumschlugen, hatten sich „zum kleinen STEYR-Puch-Treffen“ beim CCC elf STEYR-Puch-Fahreuge eingefunden, mit dem Unterschied, daß dort naßkaltes Wetter und strömender Regen herrschte. Insgesamt hatten über 40 Teilnehmer bis 1000 ccm gemeldet. Die STEYR-Puch-Fans sahen spannenden Motorsport.



Der harte Kern traf sich auf der Rückreise noch bei Mutter Wehner in Oer-Erkenschwick zu Benzingesprächen und zum Thema „Die Zukunft des STEYR-Puch-Freundeskreises“. Nach einer langen Diskussionsnacht traten wir am anderen Morgen die Heimreise an.

HISTORIC GRAND PRIX 1995
04-05-06 augustus

TAMIYA DE BOER TENTEN AUTO-MAX redia CONTACT LEKOPIN

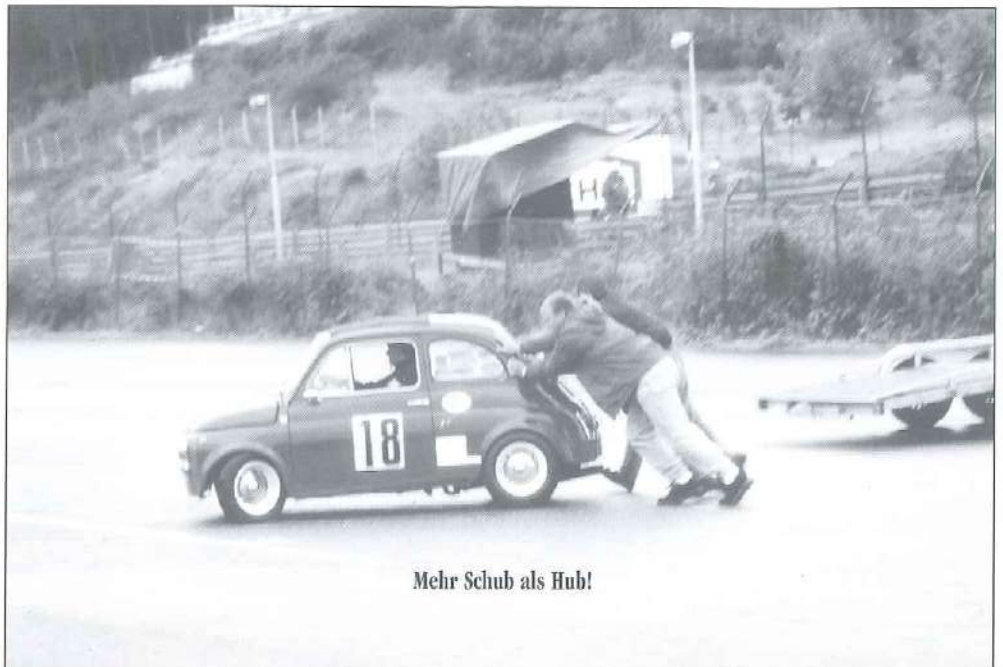
TURBO

La Reserve GOLDHOTEL GENK publides STANDS & SHEEPS

Coca-Cola Mercedes-Benz



6th CLASSIC CLUB RACE



VFV Meisterschaftslauf 1./2. Juli 95 in Most

Im Rahmen des VFV-Meisterschaftslauf fand auch ein Lauf der Automobil-Gruppe statt. Bei brütender Hitze trafen wir drei Musketiere Lothar Kahl, Mathias Düsterberg und ich am Freitag in Most ein.

Der Rennverlauf ist schnell erzählt:

Mathias vorab bei den Großen, Lothar dahinter und ich suchte die Reste meines Motors (Pleuelabriß).

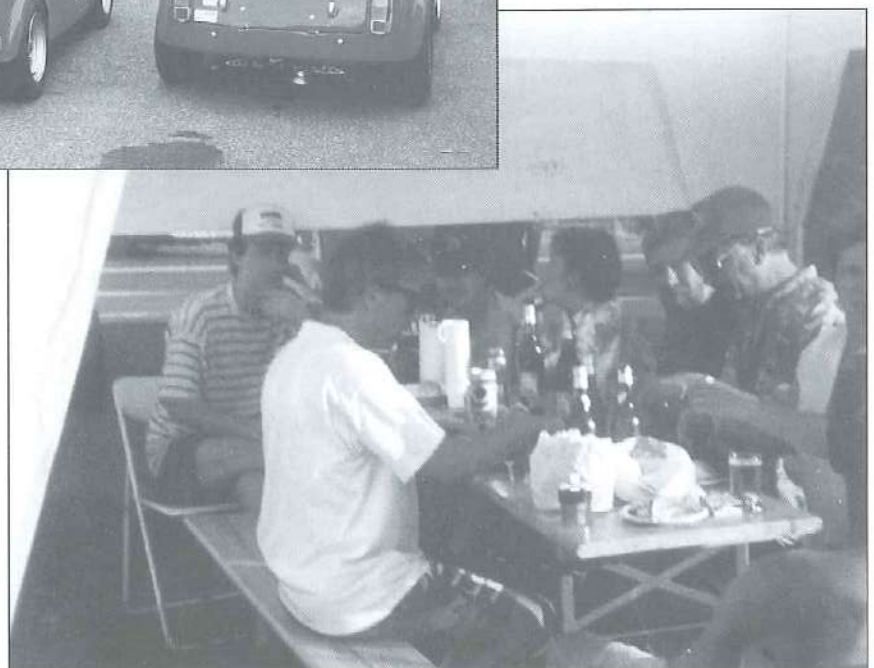
Auch ein wunderschöner gemütlicher Abend, im Fahrerlager, konnte mich nicht trösten.



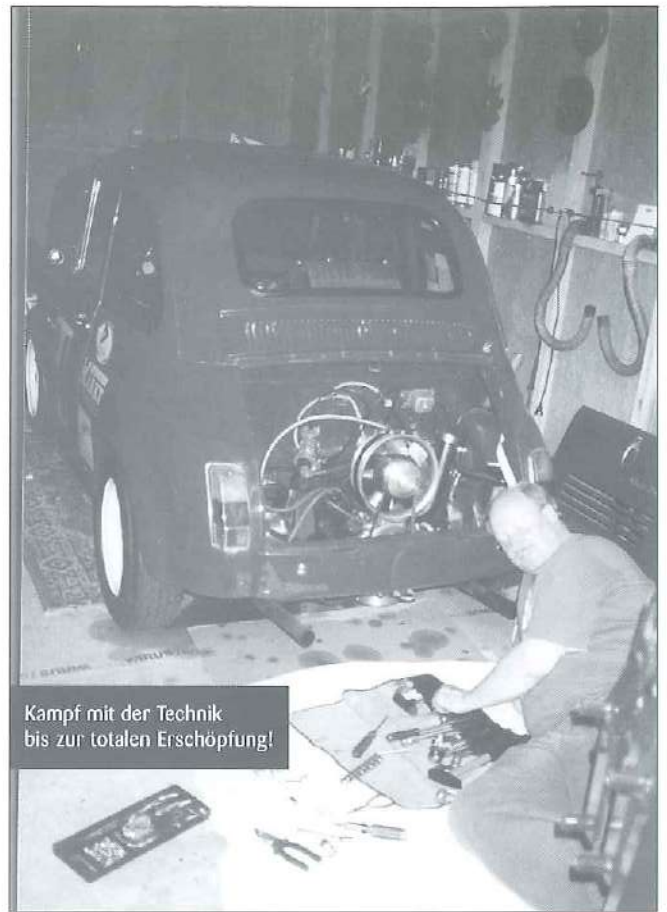
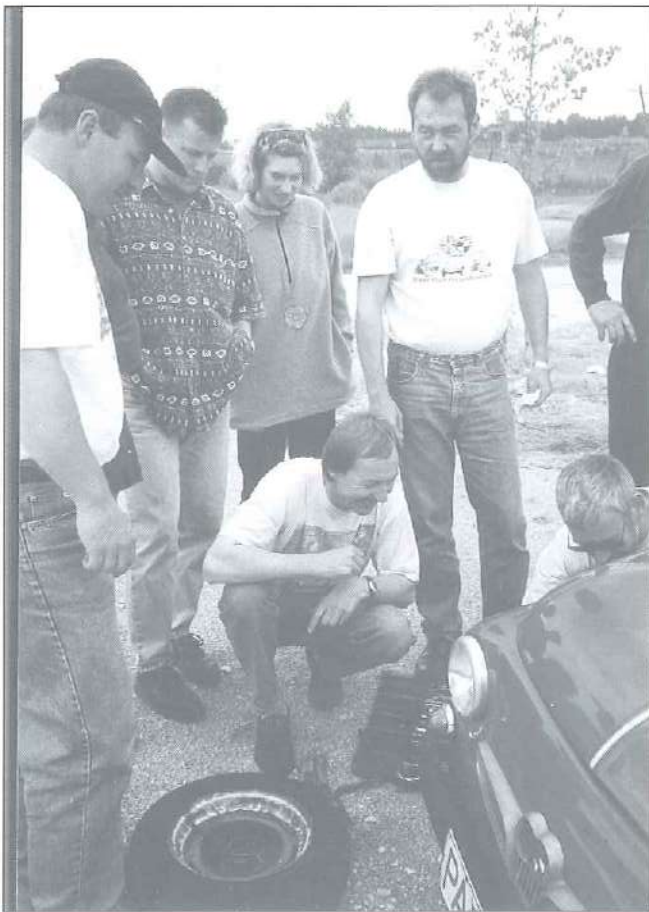
„Modellstehen“ vor dem Start!



Wohlverdiente Ruhe nach dem Training!



Auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz!



TECHNIK, DIE BEGEISTERT.



▲ In guter Hoffnung

Das Ende? ▼



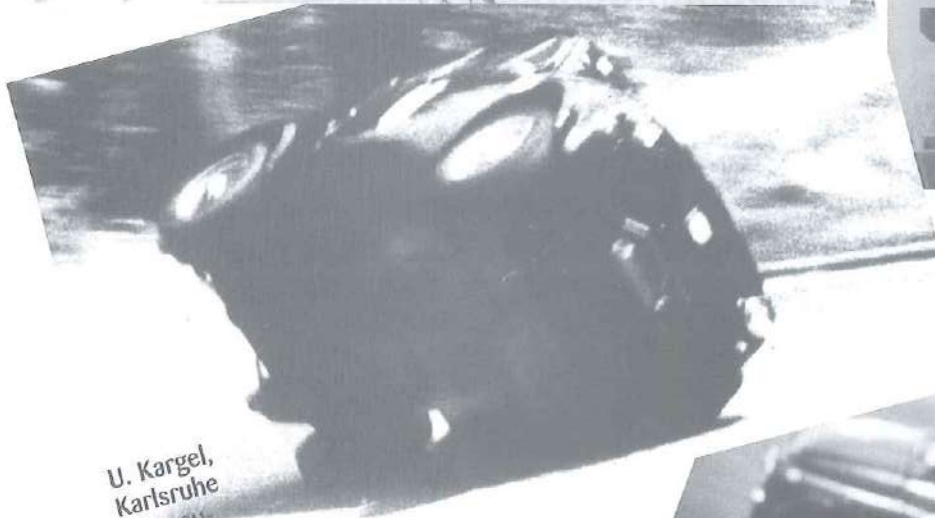
Ralf Krieg mit Schrauber auf der Suche nach PS! ▲



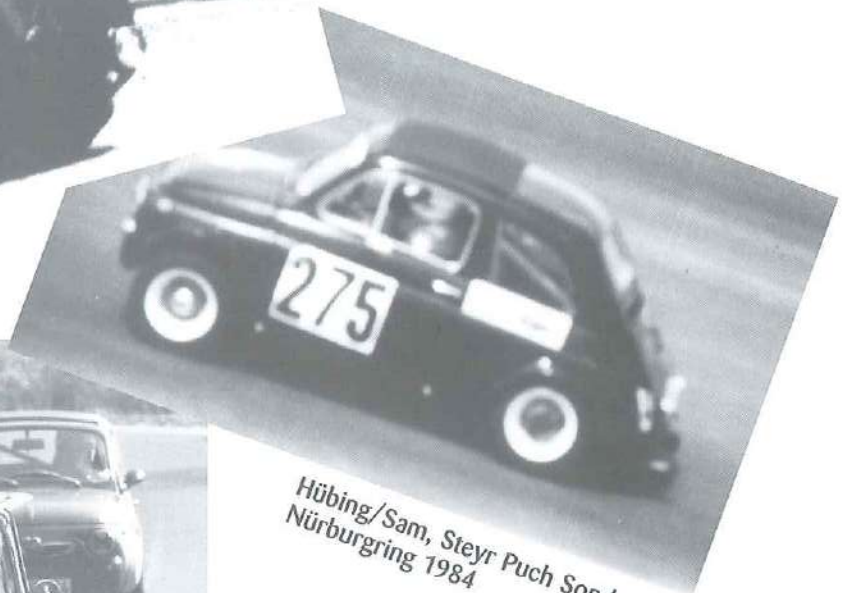
Das waren noch Zeiten!



Start-Nr.	Bewerber Fahrer	Wohnort	Fahrzeug-Type	1. Lauf	2. Lauf	Ges.- Zeit
Tourenwagen bis 700 ccm						
1	Caltex Racing Team	Regensburg	Steyr Puch			
	Liedt, Heinz	Karlsruhe	Steyr Puch			
2	Dörmann, Dieter	Regensburg	Steyr Puch			
3	Eichhammer, Franz	Kassel	Steyr Puch			
4	Happel, Joachim					
5	Isar Racing Team	München 23	BMW 700 S			
	Stock, Helmut	Fürstengrund	NSU Sport			
6	Krüger, Willi	Rüsselsheim	BMW 700 S			
7	Linden, Heinz	Oberdielbach	BMW 700 S			
8	Mann, Arnold	Weinheim	BMW 700 CS			
9	Räder, Hermann	München 25	Steyr Puch			
10	Schäbitz, Peter	München 25	Steyr Puch			
11	Volle, Günther	Freiburg	Steyr Puch			
12	Wedekind, Walter	Baunatal	Steyr Puch			
13	Gmeinder, Otto	Kempten	Steyr Puch			
Tourenwagen 700 bis 850 ccm						
20	Bruns, Hans-Gert	Hirzenhain	DKW F 11			
21	Duchêne, Hans-Jürgen	Bensheim	DKW F 11			
22	Elsner, Gerd	Maineck	Fiat			
23	Fixo-Flax-Team	Schömburg	DKW F 11			
	Kling, Alfred	Nieder-Klingen	Fiat			
24	Lutz, Werner	Frankfurt/Main	Fiat			
25	Rofay, Harry					



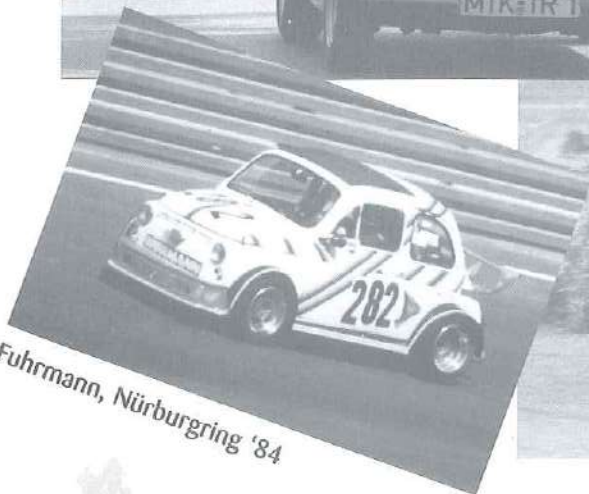
U. Kargel,
Karlsruhe
Wasgau-
Bergpreis '71



Hübing/Sam, Steyr Puch Sonderlauf,
Nürburgring 1984



Lothar Kahl
Wo ?



Fuhrmann, Nürburgring '84



Georg Hummel, Laubheim Flugplatz-Rennen '70



Müller H. Ventldeckelverlust

*Du Saubär mach mir
bloß meine Scheibe
sauber....*



H. P. Scheibe verölt

*Wo hab' ich denn
nur mein
Sidolin....*



Rennstrecke ablegen

*Putzen kann ich nicht,
aber schau mal
wie ich daliege...*

*So gesehen am
Nürburgring
in den 80er Jahren
im Shell-Pokal.*

*303 (H. Peters)
310 (A. Müller-Hauser)*

17.3.1996	Zandvoort Trainingstag – Abarth-Challenge
20.-21.4.1996	Assen Abarth-Challenge
4.-5.5.1996	Assen VFV-Autogruppe
8.-9.6.1996	Zandvoort Abarth-Challenge – 10. int. Abarth-Treffen
5.-7.7.1996	Most VFV-Autogruppe
13.-14.7.1996	Horice oder Brünn VFV-Autogruppe
3.-4.8.1996	Zolder Abarth-Challenge
14.-15.9.1996	Ebern – AC Ebern Touristik und Bergläufe
13.-14.10.1996	Assen Abarth-Challenge
20.10.1996	Zolder Classic Club Race

Ansprechpartner für Ausschreibungen:

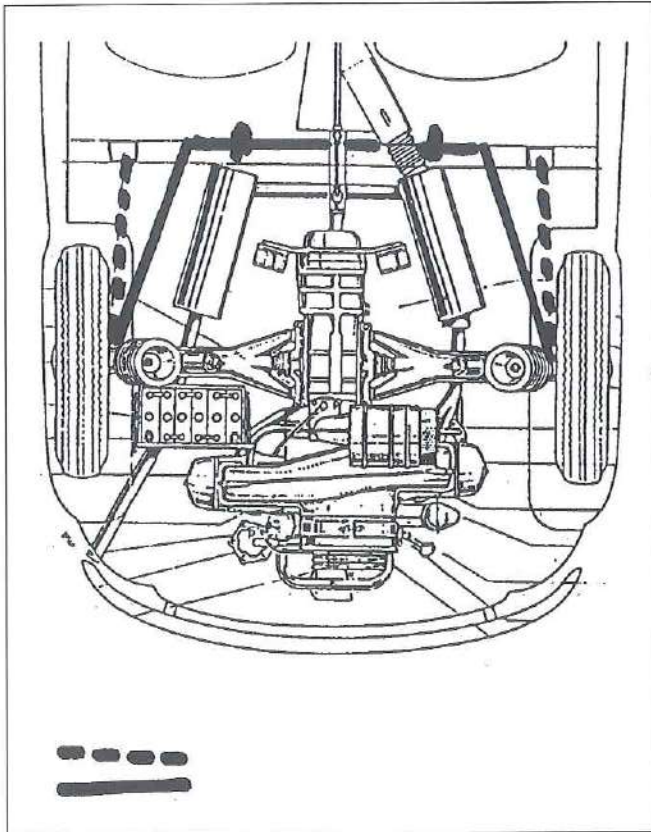
Abarth Challenge, Klaus Kleber
Classic Club Race: Fon, Fax 02151/3133 71
oder Abarth-Stand
auf der Techno Classica
Johannes Grohs
Fon 02368/5 26 60, Fax 5 96 80

VFV-Autogruppe: Willi Budzinsky
Fon, Fax 02543/252 10

AC-Ebern Lothar Kahl
Fon 06192/2 55 20
Fax 06192/2 75 72



Tips und Anregungen...Tips und Anregungen...Tip



Fahrwerkstips zur Hinterachse (Steyr Puch 650)

Nachdem in der letzten Thondorf (Nr. 9) über die Vorderachse geschrieben wurde, bekommt jetzt die Hinterachse „ihr Fett weg“. Grundsätzlich „Es ist alles nix Neues, auch nicht nach all den Jahren“.

Das Tieferlegen der Hinterachse ist nur durch kürzen oder ändern der Spiralfedern möglich. Für Sporteinsätze bot das Werk seinerzeit drei verschiedene Spezialobjekte an. (10", 11" + 12" Draht) bezogen auf \varnothing mit unterschiedlicher Länge. Der 10" Draht war die längste und dünnste Feder, sie drückte sich beim Einbau fast ganz zusammen, war sehr weich. Der 12" (TR-Serie) war zu hart, man mußte den Draht zu sehr kürzen um auf Höhe zu kommen. Dadurch wurden Fangbänder nötig, um ein Herausrutschen der Feder beim Ausfedern zu vermeiden. Der 11" Draht ist ein gesunder Kompromiß für Rundstrecke und Straße. Ich lasse ihn in unterschiedlicher Höhe (250/255) anfertigen, von links nach rechts 5 cm sonst steht der Wagen schief!

Da die Pendelachse sehr viel Eigenleben entwickelt, auch parallel zur Fahrtrichtung, steht eigentlich nur ein Stabilisator (ohne Zugstrebe) zur Diskussion, der sich an den Achshälften bzw. am Wagenboden abstützt. Der Stabi (im Unterschied zur Schubstange) arbeitet sowohl als Strebe als auch als Ausgleichsfeder, mit dem Unterschied der flexiblen Aufhängung am Wagenboden. Die Pendelachse wird dadurch nicht verspannt und arbeitet gleichmäßig in den Lagern. Durchgesetzt hat sich ein \varnothing von 17 mm im

Hinblick auf Festigkeit und Gewicht. Zusätzlich wird die Motor/Gestriebeeinheit an der hinteren Motortraverse abgestützt (TR Serie). Stoßdämpfer ob von Koni oder von Bilstein, Spax oder Sachs arbeiten als 2-Rohr-Dämpfer (Zug- und Druckstufe) und haben auf die Feder keinen Einfluß in Bezug auf Höhe der Achse, im Gegensatz zur Vorderachse. Das war's.

Nachdem ich schon zum zweitenmal über Fahrwerkstechnik geschrieben habe, hoffe ich in der nächsten „Thondorf“ über Reifen, Felgen, Sturz und Spurveränderungen schreiben zu können. In diesem Sinne

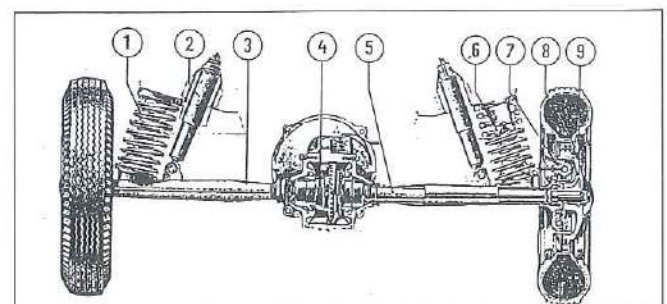
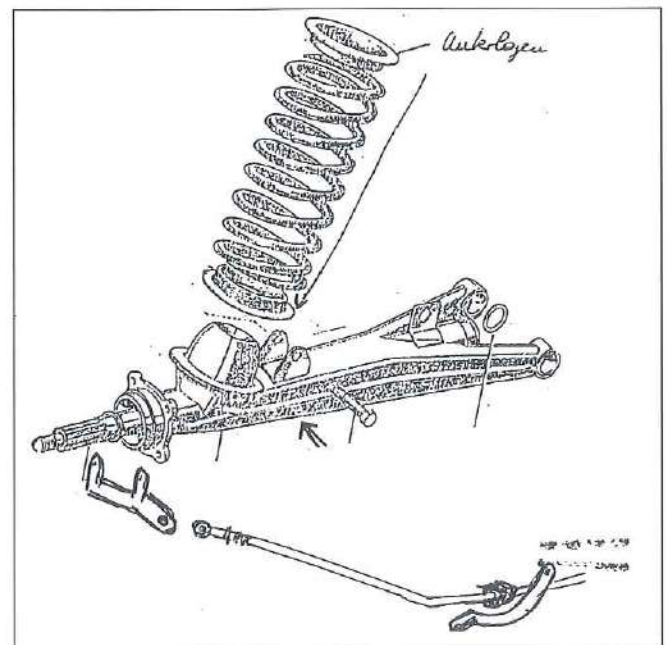
Johannes Hiltrop

Einbauanleitungen:

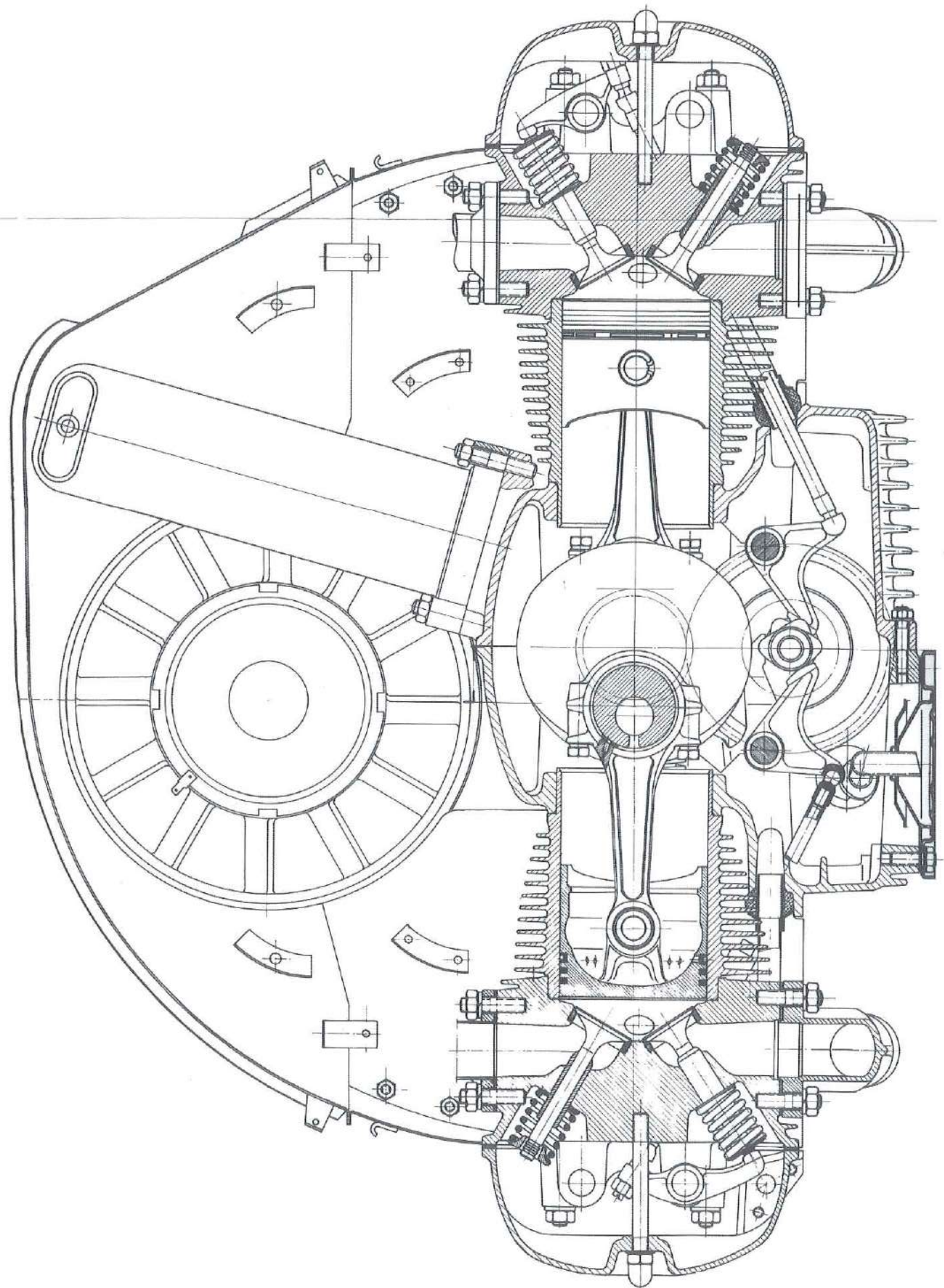
An den Illustrationen können Sie den Anbau der Teile erkennen. Im Gegensatz zur Vorderachse, kann man den Stabilisator hinten ohne Umstände einhängen, er sollte keine Spannung haben um den Freigang der Hinterachse zu gewährleisten.

Anlenkungspunkte	Am Karosserieboden	in Gummi
	Am Rad	mit Umbaugelenken
		oder mit
		Spurstangenköpfen

Beim Tausch der Federn, sollte man darauf achten, daß die Gummiteiler zur Fixierung nicht vergessen werden.



OVD Hofmann	Versicherungsbüro Spiegel/Tellid Direct	Mannheimer	Versicherungsbüro Gotzian/Generali	Württembergische																																																																																
Auto ist älter als 18 Jahre. Ein zweites Fahrzeug steht zur Verfügung.	Auto muß älter als 25 Jahre sein. Ein zweites Auto steht im Haushalt zur Verfügung.	Auto muß vor dem 1. Januar 1970 gebaut worden sein (nach Absprache sind auch jüngere Fahrzeuge möglich). Ein zweites Fahrzeug muß im Haushalt zur Verfügung stehen.	Auto muß älter als 20 Jahre sein. Ein zweites Fahrzeug im Haushalt ist nicht erforderlich.	Auto ist mindestens 20 Jahre alt. Ein zweites Fahrzeug steht im Haushalt zur Verfügung.																																																																																
Ja, kann von beliebigem Sachverständigen erstellt werden.	Nein	Ja, aktuelles Gutachten eines anerkannten Sachverständigen muß vorliegen.	Gutachten nach Classic-Data-Richtlinien für Fahrzeuge ab 60.000 Mark Wert erforderlich. Darunter genügt eine Kurzbewertung.	Ja, wird vom eigenen Sachverständigen kostenlos erstellt.																																																																																
<p>Fahrzeuge</p> <table border="0"> <tr><td>bis 23 PS</td><td>180,55 DM</td></tr> <tr><td>bis 34 PS</td><td>205,74 DM</td></tr> <tr><td>bis 45 PS</td><td>266,46 DM</td></tr> <tr><td>bis 55 PS</td><td>333,96 DM</td></tr> <tr><td>bis 60 PS</td><td>354,20 DM</td></tr> <tr><td>bis 75 PS</td><td>396,75 DM</td></tr> <tr><td>bis 90 PS</td><td>429,99 DM</td></tr> <tr><td>bis 115 PS</td><td>468,05 DM</td></tr> <tr><td>bis 150 PS</td><td>485,30 DM</td></tr> <tr><td>bis 193 PS</td><td>552,35 DM</td></tr> <tr><td>darüber</td><td>607,89 DM</td></tr> </table> <p>Die Prämien differieren je nach Regionalklasse. Bei älteren Fahrzeugen sind Rabatte möglich. Bei Abschluß einer Kaskoversicherung mit einer Prämie von mindestens 500 DM (für ein oder mehrere Fahrzeuge): Haftpflichtpauschale von 200 DM.</p>	bis 23 PS	180,55 DM	bis 34 PS	205,74 DM	bis 45 PS	266,46 DM	bis 55 PS	333,96 DM	bis 60 PS	354,20 DM	bis 75 PS	396,75 DM	bis 90 PS	429,99 DM	bis 115 PS	468,05 DM	bis 150 PS	485,30 DM	bis 193 PS	552,35 DM	darüber	607,89 DM	<p>Fahrzeuge</p> <table border="0"> <tr><td>bis 23 PS</td><td>164,00 DM</td></tr> <tr><td>bis 34 PS</td><td>199,00 DM</td></tr> <tr><td>bis 45 PS</td><td>250,90 DM</td></tr> <tr><td>bis 55 PS</td><td>307,20 DM</td></tr> <tr><td>bis 60 PS</td><td>323,10 DM</td></tr> <tr><td>bis 75 PS</td><td>360,20 DM</td></tr> <tr><td>bis 90 PS</td><td>392,80 DM</td></tr> <tr><td>bis 115 PS</td><td>428,90 DM</td></tr> <tr><td>bis 150 PS</td><td>449,90 DM</td></tr> <tr><td>bis 193 PS</td><td>521,70 DM</td></tr> <tr><td>darüber</td><td>632,10 DM</td></tr> </table> <p>Die genannten Prämien beziehen sich auf die Region Bonn, andere Regionalklassen können bis zu 14 Prozent nach unten und bis zu 27 Prozent nach oben abweichen.</p>	bis 23 PS	164,00 DM	bis 34 PS	199,00 DM	bis 45 PS	250,90 DM	bis 55 PS	307,20 DM	bis 60 PS	323,10 DM	bis 75 PS	360,20 DM	bis 90 PS	392,80 DM	bis 115 PS	428,90 DM	bis 150 PS	449,90 DM	bis 193 PS	521,70 DM	darüber	632,10 DM	<p>Haftpflichtjahrespauschale bei Abschluß einer Kaskoversicherung für ein oder mehrere Fahrzeuge mit mindestens 575 DM Prämie (287,50 DM bei entsprechender Abmachung mit Markenclub):</p> <p>Fahrzeuge bis Baujahr 1945: 161 DM</p> <p>Fahrzeuge bis Baujahr 1969: 230 DM</p>	<p>Fahrzeuge</p> <table border="0"> <tr><td>bis 23 PS</td><td>161,00 DM</td></tr> <tr><td>bis 34 PS</td><td>183,80 DM</td></tr> <tr><td>bis 45 PS</td><td>239,10 DM</td></tr> <tr><td>bis 55 PS</td><td>300,30 DM</td></tr> <tr><td>bis 60 PS</td><td>318,70 DM</td></tr> <tr><td>bis 75 PS</td><td>357,10 DM</td></tr> <tr><td>bis 90 PS</td><td>387,10 DM</td></tr> <tr><td>bis 115 PS</td><td>421,70 DM</td></tr> <tr><td>bis 150 PS</td><td>437,20 DM</td></tr> <tr><td>bis 193 PS</td><td>495,40 DM</td></tr> <tr><td>darüber</td><td>546,00 DM</td></tr> </table> <p><i>Beitragsrückerstattung bei zeitweiliger Abmeldung.</i></p>	bis 23 PS	161,00 DM	bis 34 PS	183,80 DM	bis 45 PS	239,10 DM	bis 55 PS	300,30 DM	bis 60 PS	318,70 DM	bis 75 PS	357,10 DM	bis 90 PS	387,10 DM	bis 115 PS	421,70 DM	bis 150 PS	437,20 DM	bis 193 PS	495,40 DM	darüber	546,00 DM	<p>Vorkriegsfahrzeuge: (bis 1940) 156,80 DM</p> <p>Veteranenfahrzeuge: (bis 1964)</p> <table border="0"> <tr><td>bis 90 PS</td><td>160,40 DM</td></tr> <tr><td>bis 150 PS</td><td>248,10 DM</td></tr> <tr><td>darüber</td><td>278,40 DM</td></tr> </table> <p>Klassikerfahrzeuge: (älter als 19 Jahre)</p> <table border="0"> <tr><td>bis 45 PS</td><td>333,50 DM</td></tr> <tr><td>bis 90 PS</td><td>424,00 DM</td></tr> <tr><td>bis 150 PS</td><td>476,90 DM</td></tr> <tr><td>darüber</td><td>537,40 DM</td></tr> </table> <p>Halbjähriger Betrieb mit Beitragsrückerstattung möglich.</p>	bis 90 PS	160,40 DM	bis 150 PS	248,10 DM	darüber	278,40 DM	bis 45 PS	333,50 DM	bis 90 PS	424,00 DM	bis 150 PS	476,90 DM	darüber	537,40 DM
bis 23 PS	180,55 DM																																																																																			
bis 34 PS	205,74 DM																																																																																			
bis 45 PS	266,46 DM																																																																																			
bis 55 PS	333,96 DM																																																																																			
bis 60 PS	354,20 DM																																																																																			
bis 75 PS	396,75 DM																																																																																			
bis 90 PS	429,99 DM																																																																																			
bis 115 PS	468,05 DM																																																																																			
bis 150 PS	485,30 DM																																																																																			
bis 193 PS	552,35 DM																																																																																			
darüber	607,89 DM																																																																																			
bis 23 PS	164,00 DM																																																																																			
bis 34 PS	199,00 DM																																																																																			
bis 45 PS	250,90 DM																																																																																			
bis 55 PS	307,20 DM																																																																																			
bis 60 PS	323,10 DM																																																																																			
bis 75 PS	360,20 DM																																																																																			
bis 90 PS	392,80 DM																																																																																			
bis 115 PS	428,90 DM																																																																																			
bis 150 PS	449,90 DM																																																																																			
bis 193 PS	521,70 DM																																																																																			
darüber	632,10 DM																																																																																			
bis 23 PS	161,00 DM																																																																																			
bis 34 PS	183,80 DM																																																																																			
bis 45 PS	239,10 DM																																																																																			
bis 55 PS	300,30 DM																																																																																			
bis 60 PS	318,70 DM																																																																																			
bis 75 PS	357,10 DM																																																																																			
bis 90 PS	387,10 DM																																																																																			
bis 115 PS	421,70 DM																																																																																			
bis 150 PS	437,20 DM																																																																																			
bis 193 PS	495,40 DM																																																																																			
darüber	546,00 DM																																																																																			
bis 90 PS	160,40 DM																																																																																			
bis 150 PS	248,10 DM																																																																																			
darüber	278,40 DM																																																																																			
bis 45 PS	333,50 DM																																																																																			
bis 90 PS	424,00 DM																																																																																			
bis 150 PS	476,90 DM																																																																																			
darüber	537,40 DM																																																																																			
0,4 Prozent des Marktwerts Zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer. Bei älteren Fahrzeugen sind Rabatte möglich.	Nein	Bis Baujahr 1945: 0,48 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge bis Baujahr 1969: 0,86 Prozent des Marktwerts	0,6 Prozent des Marktwerts Zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer. <i>Beitragsrückerstattung bei zeitweiliger Abmeldung.</i>	Vorkriegsfahrzeuge 0,36 Prozent des Marktwerts Veteranenfahrzeuge 0,41 Prozent des Marktwerts Klassikerfahrzeuge 0,52 Prozent des Marktwerts <i>Beitragsrückerstattung bei zeitweiliger Abmeldung.</i>																																																																																
1 Prozent des Marktwerts Zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer. Bei älteren Fahrzeugen sind Rabatte möglich.	Nein	Fahrzeuge bis Baujahr 1945: 1,03 Prozent des Marktwerts Fahrzeuge bis Baujahr 1969: 1,15 Prozent des Marktwerts Vollkaskoschutz gilt an 90 Betriebstagen im Jahr, die aber nicht angemeldet oder nachgewiesen werden müssen.	1,5 Prozent des Marktwerts Zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer. <i>Beitragsrückerstattung bei zeitweiliger Abmeldung.</i>	Vorkriegsfahrzeuge: 1,37 Prozent des Marktwerts Veteranenfahrzeuge: 1,70 Prozent des Marktwerts Klassikerfahrzeuge: 2,98 Prozent des Marktwerts <i>Beitragsrückerstattung bei zeitweiliger Abmeldung.</i>																																																																																
Haftpflicht für 1 Fahrzeug: 305 DM Für bis zu 10 Fahrzeuge: 390 DM Zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer.	Nein	Haftpflicht für 1 Fahrzeug: 350 DM Für 2-3 Fahrzeuge: 450 DM Für 4-5 Fahrzeuge: 550 DM Ab 6 Fahrzeuge: 700 DM	Die Haftpflichtprämie berechnet sich nach dem PS-stärksten Fahrzeug. Voraussetzung für den Abschluß einer Vollkasko ist, daß für alle Fahrzeuge eine Teilkasko abgeschlossen wird.	Haftpflicht für alle Fahrzeuge: 537,40 DM Teil- und Vollkasko berechnen sich nach dem wertvollsten Fahrzeug. Für nicht im Betrieb befindliche Fahrzeuge: Garagenversicherung zu 50 % der TK-Prämie.																																																																																



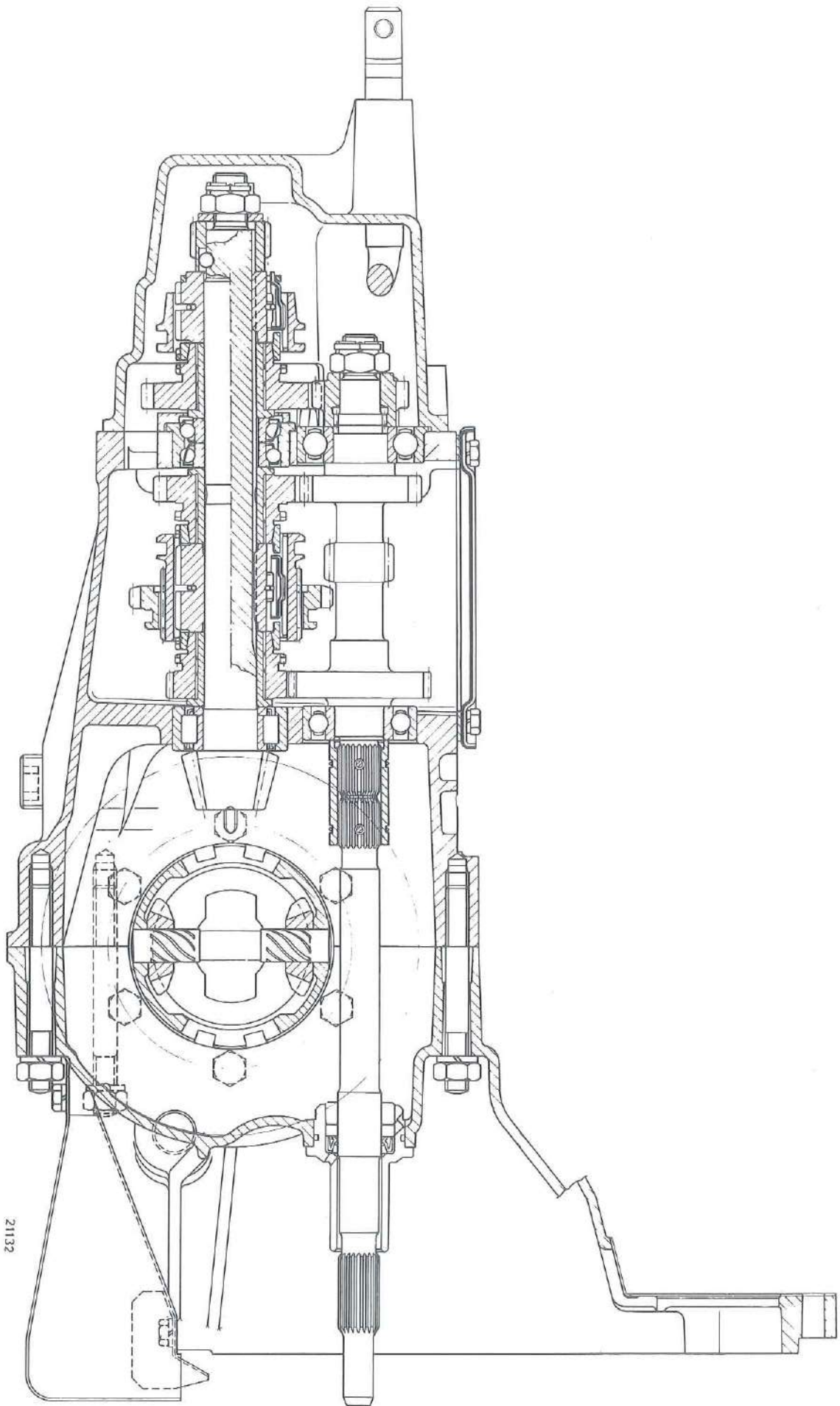
BEZEICHNUNG	mm
Durchmesser der Zylinderbohrungen } Klasse I Klasse II	79,990-80,00 80,000-80,010
Aussendurchmesser der Zylinder in der Zentrierstelle im Kurbelgehäuse	84,91-84,964
Durchmesser der Zylindersitze im Kurbelgehäuse	85,000-85,054
Paarung zwischen Zylinder und Sitz im Kurbelgehäuse: — Einbauspiel	0,036-0,144
Durchmesser der Nockenwellenlagerbüchsen-sitze: — Lager auf der Steuerungsseite — Lager auf der Schwungradseite	43,020-43,045 22,015-22,036
Durchmesser der Pleuellagerschalensitze	49,000-49,016
Stärke normaler Pleuellagerschalen	1,993-2,007
Untermass-Stufen der Ersatz-Pleuellagerschalen	0,25-0,50-0,75, 1,00
Durchmesser der Pleuelbüchsen-sitze	22,000-22,021
Innendurchmesser normaler Pleuelbüchsen (*)	20,014-20,021
Spiel zwischen Kolbenbolzen und Pleuelbüchse weiß und schwarz — Einbauspiel	0,017-0,024
Passung zwischen Pleuelbüchse und ihrem Sitz	stets Überdeckung
Spiel zwischen Lagerschalen und Pleuellagerzapfen: — Einbauspiel	0,045-0,070
Höchstzulässige Abweichung von der Achsparallelität des Pleuelkopfes und Pleuellauges: — in 120 mm Abstand vom Pleuelschaft gemessen	± 0,20

(*) Bei eingesteckter Büchse auszubohren.

BEZEICHNUNG	mm
Durchmesser normaler Ersatzkolben, senkrecht zur Kolbenbolzenachse gemessen:	
<ul style="list-style-type: none"> - 50 mm vom Kolbenboden 	<ul style="list-style-type: none"> Klasse I 79,945-79,955 Klasse II 79,955-79,965
Übermass-Stufen der Ersatzkolben	0,5-1,0
Durchmesser der Kolbenbolzenbohrung	19,998-20,004
Höhe der Kolbenringnuten:	
<ul style="list-style-type: none"> - 1. Nute 2,54-2,56 - 2. Nute 2,53-2,55 - 3. Nute 5,015-5,035 	
Durchmesser normaler Kolbenbolzen	weiß schwarz
	20,000-20,003 20,003-20,006
Stärke der Kolbenringe:	
<ul style="list-style-type: none"> - 1. Rechteckring 2,478-2,49 - 2. Minutenring 2,478-2,49 - 3. Ölabbstreifring 5,978-5,99 	
Übermass der Kolbenringe	0,5-1,0
Spiel zwischen Kolben und Zylinderbohrung (senkrecht zur Normalachse des Kolbenbolzens, 50 mm vom Kolbenboden gemessen):)	
<ul style="list-style-type: none"> - Einbauspiel 0,035-0,055 	
Passung zwischen Kolbenbolzen und Kolbenaugen	0,001-0,007
Passung zwischen Kolbenringen und Kolbennuten (senkrecht):	
<ul style="list-style-type: none"> - 1. Rechteckring: Einbauspiel 0,045-0,077 - 2. Minutenring: Einbauspiel 0,035-0,062 - 3. Ölabbstreifring 0,025-0,052 	
Stoss-Spiel der Kolbenringe in der Zylinderbohrung:	
<ul style="list-style-type: none"> - 1. Rechteckring: Einbauspiel 0,30-0,45 - 2. Minutenring und 3. Ölabbstreifring: Einbauspiel 0,30-0,45 	
Höchstzulässiger Gewichtsunterschied zwischen den Kolben	± 2,5 g

BEZEICHNUNG	mm
Durchmesser normaler Hauptlagerzapfen	48,924-48,934
Innendurchmesser der Hauptlagerbüchsen	49,01-49,026
Untermass-Stufen der Ersatz-Hauptlagerbüchsen	0,25-0,5 5
Passung zwischen Hauptlagerzapfen und Lagerbüchsen	0,076-0,102
Durchmesser normaler Pleuellagerzapfen	44,95-44,96
Durchmesser der Pleuellagersitze	49,000-49,016
Stärke normaler Pleuellagerschalen	1,993-2,007
Untermass-Stufen der Ersatz-Pleuellagerschalen	0,25-0,50-0,75-1,00
Paarung Pleuellagerschalen-Pleuellagerzapfen: — Einbauspil	0,045-0,070
Höchstzulässige Unrundheit der Haupt- und Pleuellagerzapfen nach dem Abschleifen	0,010
Höchstzulässige Konizität der Haupt- und Pleuellagerzapfen nach dem Abschleifen	0,005
Rechtwinkligkeit der Mitnehmerfläche der Schwungradbefestigung zur Kurbelwellenachse: — Höchstzulässige Toleranz: zu ermitteln mit einem Messgerät, das seitlich in ca. 25 mm Abstand von der Rotationsachse der Welle angesetzt wird . . .	0,025
Schwungrad: — Parallelität zwischen Auflagefläche der Kupplungsscheibe und Anschlussfläche des Kurbelwellenflansches: höchstzulässige Toleranz — Rechtwinkligkeit der genannten Flächen zur Drehachse der Kurbelwelle: höchstzulässige Toleranz	0,10 0,10

BEZEICHNUNG	mm	
Durchmesser der Ventilfehrungssitze im Zylinderkopf	Ein	13,000-13,018
	Aus	14,500-14,518
Ersatz-Ventilfehrungen im Zylinderkopf	Ein	13,500-13,518
	Aus	15,000-15,018
Aussendurchmesser der Ventilfehrungen {	Normal-Ventilfehrungen	E 13,05-13,06
	Ersatz-Ventilfehrungen	A 14,56-14,57
		E 13,55-13,56
		A 15,06-15,07
Übermass des äusseren Durchmessers der Ersatz-Ventilfehrungen	0,5	
Innendurchmesser der in den Zylinderkopf eingepressten Ventilfehrungen . . .	E	8,005-8,020
	A	9,405-9,420
Passung zwischen Ventilfehrungen und ihren Sitzen im Zylinderkopf: Überdeckung beim Einbau	E	0,032-0,060
	A	0,038-0,070
Durchmesser der Ventilschäfte	E	7,955-7,97
	A	9,355-9,37
Passung zwischen Ventilschäften und ihren Föhrungen: — Einbauspiel	E	0,035-0,065
	A	0,035-0,065
Neigungswinkel der Ventilsitze im Zylinderkopf	45° ± 5'	
Neigungswinkel der Ventilteller	45 ± 5'	
Durchmesser der Ventilteller {	Einlass	35
	Auslass	32
Höchstzulässiger Ventilschlag bei einer vollen Umdrehung auf dem Ventilschafft (Messuhr in der Mitte der Kontaktfläche angesetzt)	0,02	
Breite der Ventilsitze (Kontaktfläche) im Zylinderkopf	1-1,2	
Innendurchmesser der Ventilsitze im Zylinderkopf {	Einlass	31,5
	Auslass	28,5
VENTILFEDERN		
Bestellnummer	501-1-0573	
Höhenprüfwert der Feder bei einer Belastung von 23 ± 1,5 kg	32 mm	
Höhenprüfwert der Feder bei einer Belastung von 47 ± 2,5 kg	25 mm	



21132

BEZEICHNUNG	mm
Innendurchmesser der Nockenwellenlager – beide Seiten gleich	24,000-4,021
Durchmesser der Nockenwellen-Lagersitze im Kurbelgehäuse: – Riemenscheibenseitig – Schwungradseite	34,000-34,025 31,000-31,025
Passung zwischen Ölpumpe-Kurbelgehäuse – Riemenscheibenseitig – Nockenwellenlager-Kurbelgehäuse	0,009-0,050 0,009-0,050
Durchmesser der Kipphebelwellenlagerbohrung	13,992-14,010
Durchmesser der Kipphebelwelle	13,994-14,017
Spiel zwischen Kipphebelwelle und Lagern: – Einbauspiel	0,016-0,025
Durchmesser der Kipphebelbohrungen	14,032-14,050
Spiel zwischen Kipphebeln und Kipphebelwelle: – Einbauspiel	0,015-0,056

VERGASER

Typ	Weber 32 ICS
Durchmesser	32
Lufttrichter	27
Hauptdüse	135
Korrekturdüse	280
Mischrohr	F 17
Leerlaufdüse	55
Leerlaufdüse	1,75
Beschleunigerdüse	60
Rücklaufdüse	90
Beschleunigerpumpenhub	10 mm
Ventilfeder für Starterventil	160 g. bei 7 mm
Schwimmernadelfeder	1,5
Schwimmergewicht	25 gr
Belüftung für Schwimmergehäuse	2 x 8 mm
Zentrierrohr	4,5
Belüftung für Korrekturdüse	4,3
Bypaß	3 Bohrung 2 ϕ 1,7 ϕ 1,7 ϕ
Einstellung des Schwimmerstandes (siehe Blatt II-d)	
Abstand von der Deckelauflagefläche (in senkrechter Stellung) ohne Dichtung bei geschlossenem Ventil	2 mm

ÖLPUMPE

Zahnrad Axial	0,050-0,104
Zahnrad Radial	0,045-0,146

FEDER DES ÜBERDRUCKVENTILS

Bestellnummer	501-1-0748
Federlänge in Einbaustellung bei 5,1 \pm 0,2 kg Belastung	13 mm
Öldruck max.	4,5-5,5 Atü
Öldruck Leerlauf	1,5-3 Atü

BEZEICHNUNG	Pos. Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugs- moment kpm
Befestigungsschraube zur Schwungmasse	508.1.02.002.2	M 24 x 1,5 x 38	50 Cr. V 4	34
Befestigungsschraube zur Riemenscheibe	501.1.0219	M 22 x 1,5	37 MnSi 5	14
Pleuelschraube	501.3.03.004.1	M 8 x 1	12,9	3
Gehäuse-Hauptmuttern	24776	M 10 Din 934	6	4
Zylinderkopf-Muttern	900.2009	M 8 Din 934	10	2,5
Hutmuttern zum Zylinderkopfdeckel	900.2008	M 8 Din 1587	6	1,5
Befestigungsschraube zum Gebläselauftrad	508.106.015.1	M 12 x 1,5	5	5,5
Befestigungsmutter zum Auspuffkrümmer	900.1111	M 8 Din 934	MS	1
Muttern zum Ölkühler	700.1.08.035.1	M 8	5	1

Lieben Sie Oldies?



**Dann sollten Sie den VFV,
den Veteranen Fahrzeug Verband,
kennen (-lernen)!**

1959 gegründet, zählt er mit 2400 Einzelmitgliedern und Clubs zu den großen und einflußreichen Veteranenvereinigungen Deutschlands. Ob Hochrad, Motorrad, Automobilveteran, Traktor oder Lokomobile, alle Fahrzeugkategorien sind bei uns vertreten. Enge Kontakte verbinden uns mit den Vereinigungen in den Nachbarländern und mit Europas Museen.

Club- und Mitgliederservice wird beim VFV großgeschrieben, das bedeutet für Sie als Mitglied und Partner:

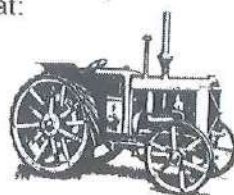
- Kostenfreie Zusendung der VFV-Informationen als Verbandszeitschrift.
- Kostenlose Inserate in der VFV-Info, Auflage z.Z. 3000 Exemplare.
- Beratung bei technischen Problemen, bei Bedarf technische Unterlagen für Sie.
- Restaurierungsseminare im Winterhalbjahr für unsere Mitglieder an verschiedenen Orten in Deutschland, um Restaurierungspraxis und Fachwissen zu vermitteln.
- Unterstützung unserer Clubs bei Austragung von Veteranentreffen und -veranstaltungen mit notwendigen Unterlagen und Ausschreibungsformalitäten.
- Haben Sie Zulassungsprobleme bei Oldtimern, so erhalten Sie von uns kostenlos Tips und notwendige Dokumentation, um Ihr Fahrzeug über die Hürden zu bringen.
- Regelmäßige Stammtische und Treffpunkte, in Deutschland allein z.Z. 50, wo Freunde des VFV „Benzin reden“.
- VFV-Meisterschaft für historische Renn- und Supersportfahrzeuge auf permanenten Rennstrecken.
- Registrierung Ihres Fahrzeuges im VFV, damit weniger Ärger bei evtl. Diebstahl etc. sowie Zulassungsvereinfachung bei internationalen Veranstaltungen.

Das ist nur ein Ausschnitt aus unseren Aktivitäten. Unsere Markenspezialisten stehen bei technischen Fragen für Sie bereit.

Wollen Sie mehr wissen? Schreiben, faxen oder rufen Sie uns einfach an:

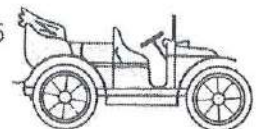
Zentrales Sekretariat:

Frau Elvira Trapp
Riedstraße 10 a
61137 Schöneck 2
Tel. 0 61 87 / 73 92
Fax 0 61 87 / 70 85




Geschäftsstelle:

Herr Karl Reese
W.-Rathenau-Straße 105
64560 Riedstadt
Tel. 0 61 58 / 8 55 01
Fax 0 61 58 / 8 71 14





WER AM ÖL SPART, KANN LÄNGER URLAUB MACHEN.

 Da freut man sich auf Sonne und Sand und endet auf dem Seitenstreifen. Wem das mit vier Personen und 300 Kilo Gepäck passiert, hat nicht nur Pech gehabt, sondern vielleicht auch das falsche Öl. Denn solche Urlaubstouren bedeuten nicht nur Streß für den Fahrer, sondern sind auch eine Tortur für jeden Motor. Wenn bei Dauerbelastung die Tempera-

turnadel steigt, ist es gut, daß man sich auf Castrol verlassen kann. Denn ein Öl, das für härteste Anforderungen im Motorsport entwickelt wurde, gibt auch maximale Sicherheit im Alltag. Damit Urlaubstouren das bleiben, was sie sein sollen: reine Erholung. Und falls Sie Ihren Urlaub wirklich verlängern wollen, geben Sie einfach mehr Gas. Dann sind Sie schneller da.



Castrol. Das muß drin sein.

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



Schnellster Kassier Österreichs (STEYR-Puch-Club Salzburg)