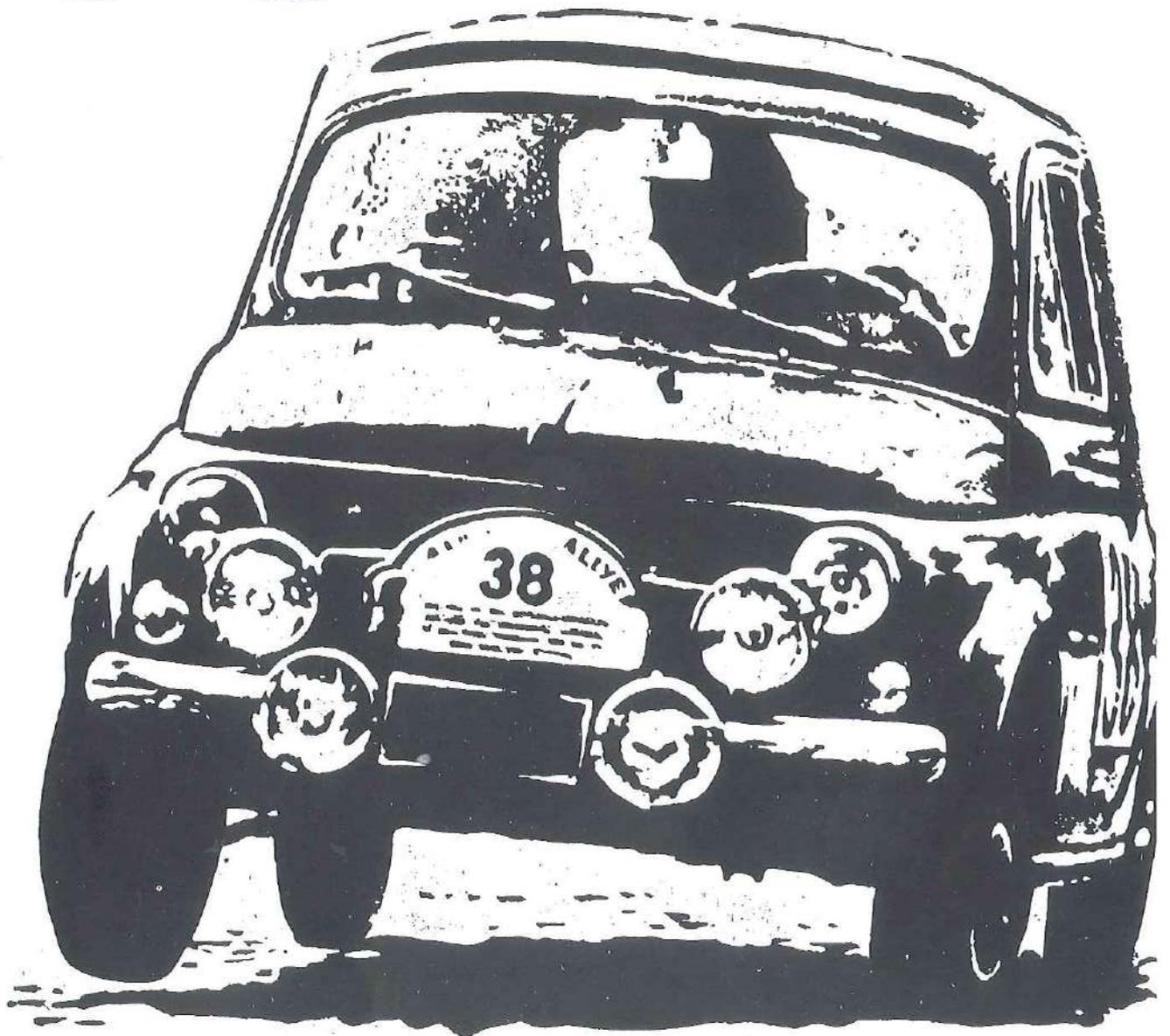


Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr. 11



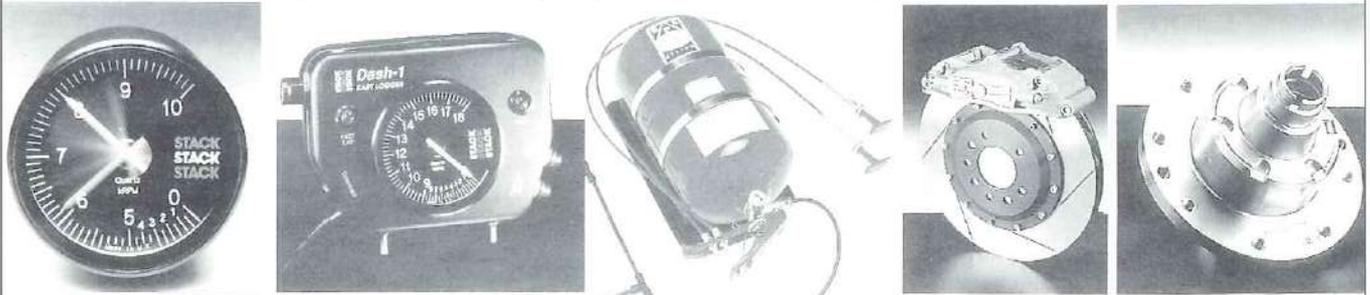
40 Jahre Steyr Puch

ISA-RACING Technik

für den Motorsport

IHR FÜHRENDE PARTNER FÜR TECHNISCHES MOTORSPORTZUBEHÖR

Rennsportteile für alle Motorsportklassen. Spezialzubehör für Sportwagen und schnelle Straßenautos.
Kompetente Fachberatung, täglicher Versand und eine große Lagerhaltung.

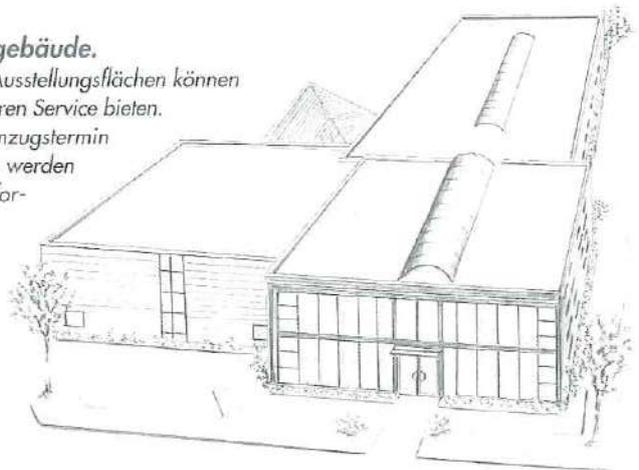


WIR ZIEHEN UM!

In Kürze beziehen wir unser neues Firmengebäude. Durch die erhebliche Vergrößerung der Lager- und Ausstellungsflächen können wir unseren Kunden einen noch besseren und schnelleren Service bieten. Wir freuen uns schon heute auf Ihren Besuch. Der Umzugstermin wird allen ISA-Kunden schriftlich mitgeteilt; ebenso werden wir Sie über die entsprechenden Fachzeitschriften informieren. **Unsere neue Anschrift lautet dann:**

ISA-RACING

August-Horch-Straße 11
Industriegebiet Kottenheim/Mayen Ost
56736 Kottenheim
ISDN: 0 26 51 - 96 25 - 0



D-02652-3061 · CH-062-7942670 · NL-0485-441354 · B-013-522125 · **ISA-RACING**

Fordern Sie unsere neuen aktuellen Kataloge an.

• Technik für den Motorport.

Auf über 200 Seiten alles für den Motorsport. Technische Beschreibungen, Tips und viele nützliche Informationen. **Ausgabe 1997 ist ab März erhältlich!** (Schutzgebühr von DM 15,- an)

• Neuheiten '97 & Produktübersicht

Das neuste brandaktuell vorgestellt!

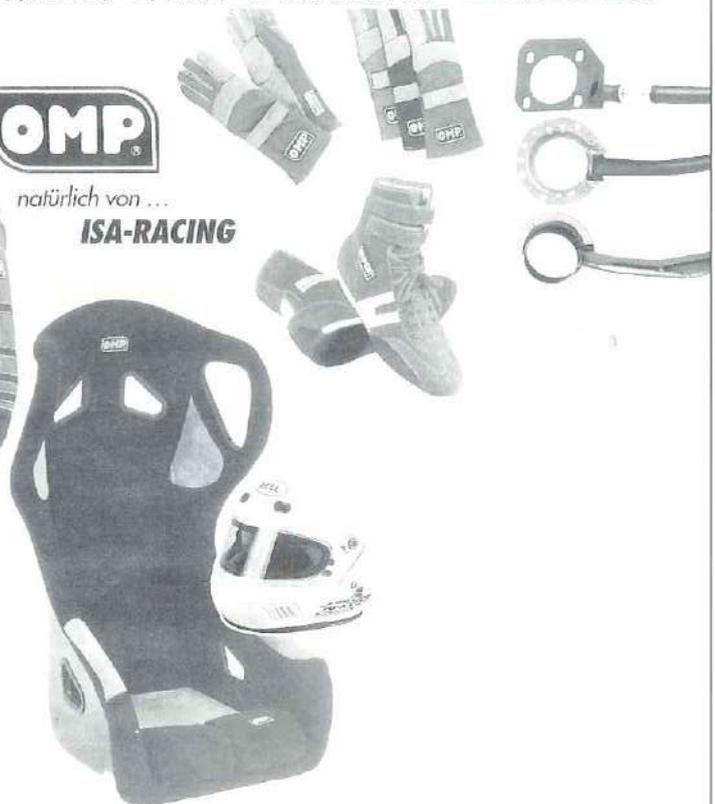
• OMP-Katalog 97

Die neuesten Artikel für die kommende Saison!



OMP

natürlich von ...
ISA-RACING



ISA-RACING

56743 Mendig, Neustraße 11
Telefon: 02652-3061, Fax: 4377



Es geht weiter aufwärts mit unserem „Freundeskreis“. Auch wenn die Umorganisation und die Verteilung der

Aufgaben noch nicht endgültig abgeschlossen sind, können wir für uns in Anspruch nehmen, wieder ein kleines Stück vorangekommen zu sein.

Mitverantwortlich für den deutlich erkennbaren Aufschwung war sicherlich die erste Teilnahme mit eigenem Stand auf der alljährlich stattfindenden Oldtimermesse "Techno Classica" in Essen. Der Andrang war gigantisch. Das von mir vorbereitete Infomaterial und die permanente Präsenz von "Steyr Hennes" (Johannes Hiltrop) und Hubert Nenninger (unser Experte für wunderschöne Ausfahrten), die geduldig und mit viel Hingabe alle Fragen der Besucher - auch die der Fiat 500 - Fahrer - beantworteten, sorgten für einen rund um die Uhr vollen Steyr Puch-Stand. Dieses Jahr dauert die Messe einen Tag länger; nämlich vom 3. - 7. April 1997. Johannes Gros und ich werden dieses Jahr bei der Messe auch wieder als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

Nur wer dabei war weiß und hat gesehen wie beliebt und begehrt unsere Puch-Autos immer noch sind - oder schon wieder werden! Also hoffen wir, daß möglichst viele von Euch den Weg nach Essen finden und unseren Stand besuchen werden. Für gute Laune und Getränke wird gesorgt. Ihr wißt, daß wir für Aktivitäten und Anregungen immer ein offenes Ohr haben.

Ausdrücklich möchte wir Euch den Termin 13.-14. September 1997 beim AC EBERN ans Herz legen. Wo wir unser Steyr Puch-Treffen 1997 abhalten werden. Dies ist eine zweitägige Veranstaltung. Am Samstag wird eine Ausfahrt mit Geschicklichkeitsslalom und am Sonntag werden Bergrennläufe stattfinden. Es ist eine wirklich gut organisierte und preiswerte Veranstaltung, die ich jedem Steyr Puch-Fahrer, der sein Auto mal wieder richtig bewegen will, wärmstens empfehlen kann. Ausschreibungen sind rechtzeitig bei Ulla Kahl anzufordern. Näheres ist auch in unserer Info, die Ulla im Mai herausgeben wird, zu erfahren. Ab sofort ist sie auch die offizielle Kontaktadresse für alle, die Fragen und Wünsche haben. Sie wird alles entsprechend an Johannes, Hennes, Hubert oder mich weiterleiten. Hier nochmals die genaue Anschrift:

Ulla Kahl
Steyr Puch Freundeskreis
Fichtestraße 15
Tel. 06192/25520, Fax 06192/27572

Wie Ihr alle wißt, haben wir letztes Jahr durch eine Umfrage, die ich hier nochmals veröffentliche, unseren Jahresbeitrag auf 50.- DM festgelegt. Da wir aber Personen haben, die weder einen Puch besitzen noch zu Veranstaltungen kommen, haben wir beschlossen, für diesen Personenkreis 25.- DM für die

"THONDORF" inklusive Porto und Verpackung zu erheben. Weiterhin möchten wir Euch bitten, kein Bargeld mehr zu verschicken und die beiliegenden Überweisungsträger zu verwenden. In diesem Zusammenhang haben wir noch eine große Bitte an Euch: Da die Kosten für die "THONDORF" und die Aufrechterhaltung unseres Steyr Puch-Freundeskreises ständig steigen, sind wir auf rasche Bezahlung der Beiträge angewiesen. Ulla Kahl und Jutta Düsterberg werden die Beiträge verwalten und kontrollieren zukünftig Einnahmen und Ausgaben, sodaß Ihr sicher sein könnt, daß ordentlich mit Eurem Geld umgegangen wird.

Konto: Ulla Kahl, Steyr Puch-Freundeskreis
 Taunus Sparkasse, Hofheim,
 Kto.Nr. 220 517 (BLZ 512 500 00)

Für den Steyr Puch Freundeskreis

Georg Hummel



Viel Trubel auf unserem Messestand



Lagebesprechung vor Messebeginn



Wer hat wohl die meisten Fragen der Fiat-500-Fahrer beantwortet?



Am Abend „geschäft“, aber glücklich!





Wir sind stolz

auf 40 hervorragende Jahre Motorsport mit über 500 Klassen- und Gesamtsiegen am Berg, auf der Rundstrecke und im Rallye-Sport. Eine Rallye-Europameisterschaft, mehrere Bergmeistertitel in Deutschland und Österreich sowie in der Historischen Tourenwagenmeisterschaft beweisen das erfolgreiche Engagement unserer Steyr Puch-Motorsportfahrer. Nicht zu vergessen sind die unzähligen Erfolge in anderen Motorsportklassen (Slalom).

Steyr Puch-Freundeskreis Deutschland



40 Jahre Steyr Puch-Automobile ...

... bedeuten auch 40 Jahre Zuverlässigkeit bei jedem Wetter. Fahrspaß pur!
Kurvenfreude ohne Ende! Und das Auseinandersetzen mit einer Automobiltechnik,
die für ihre Zeit fortschrittlich und vorbildlich war.

40 Jahre Steyr Puch-Automobile ...

... heißt auch keine Servolenkung, kein ABS, kein ASR, kein Bremskraftverstärker
oder sonstigen elektronischen SCHNICKSCHNACK.

Keine Peilantennen zum rückwärts Einparken (Mercedes),
keine elektronisch verstellbaren Außenspiegel mit Schalter L - 0 - R (Audi).
Kann mir mal jemand von Euch sagen, für was die 0-Stellung benötigt wird?
Notwendigkeit und Nutzen hieß damals die Parole.



40 Jahre Steyr Puch-Automobile ...

... heißt also, freuen wir uns auf weitere Jahre spartanische Ausstattung und Funktionalität,
auf behende Wendigkeit, einen Schuß urwüchsige Kraft aus zwei Zylindern
und auf die Gewissheit, daß uns den Spaß an unseren Steyr Puch-Autos
keiner nehmen kann.

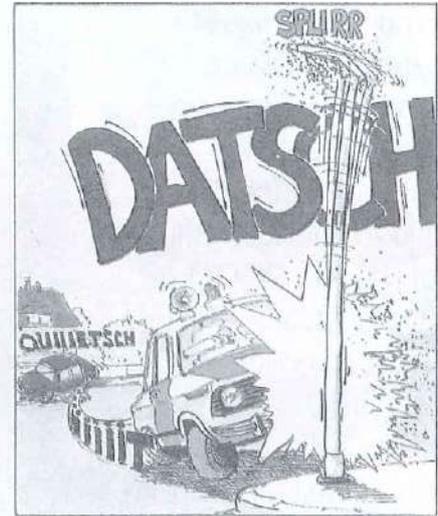
In diesem Sinne, viel Spaß beim Fahren 1997, wünscht Euch

Keilriemen-Schorsch, Karlsruhe

C · A · R · T · O · O · N

Krümmer & Co. — die Abenteuer eines Oldtimerfans

von Peter Gebauer



Gebauer '97

WEIHNACHTEN: „Ab in Schnee ... oder wat“?

Ein kleiner Teil des Steyr Puch-Freundeskreises wurde zum 2. Mal von Jutta und Hubert Nenninger auf den „Lenzenhaser bei Berchtesgaden eingeladen. Die drei Berghütten befinden sich auf ca. 2000 m Höhe. Der Aufstieg wurde, trotz unterschiedlicher Kondition, zu Fuß bewältigt. Der „Heilige Abend“ und die Weihnachtstage wurden für alle Beteiligten zum unvergeßlichen Erlebnis.

Je nach Temperament wurden Bergwanderungen unternommen oder „Schnee-Puch's“ gebaut. Ein unverzichtbares Möbel, die „Schneebar“, wurde vorgefunden und von mehr oder weniger trinkfesten Damen und Herren ausgiebig



einer echten Probe unterzogen. Die Abende waren gesellig und interessant, die Nächte bitterkalt (- 28 °) !!

Zu schnell waren die Tage gezählt, die Vorräte wurden „ausgetrunken“, die Zelte abgebrochen und der Abstieg begann.

In der Hoffnung, auf das nächste Weihnachten auf dem Lenzenhaser, wartet der Steyr Puch-Freundeskreis ab, oder auf die eigentlich danach zwangsläufige „Antarktisdurchquerung mit Jutta und Hubert !!

Johannes Hiltrop,
Recklinghausen



Auch ein „Puch“ parkte an der Bar!

Der „Bock“ des Jahres

So gelesen in dem Magazin „Youngtuner“



1000 ccm im Fiat 500



Es gibt Fragen, auf deren Beantwortung wir wohl noch sehr lange warten müssen. Vermutlich werden wir sogar das „Warum?“ nie erfahren. Hier soll es um einen Fiat gehen, der erfolgreich um so manche Rennstrecke wieselte, aber grau



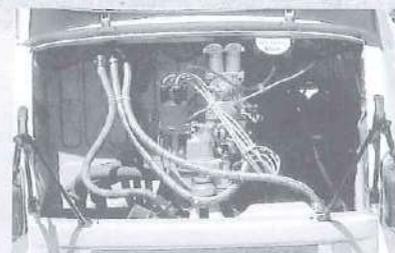
ist wie der Londoner Nebel. Warum, so fragt man sich, hat der Wagen keine kräftige Farbe abbekommen, wo doch sonst die Italiener ein Händchen für alles Bunte haben?

Wer von Euch, liebe Leser, eine gute Erklärung hat, schreibe sie uns doch einfach. Nun hat es diese graue Maus aber zum Glück faustdick hinter den Ohren. Pardon! - im Motorraum. Sie ähnelt nämlich selbst hier nur noch von weitem entfernt einem FIAT 500. Mit diesem hierzulande auch als Elefantenrollschuh bekannten Kleinwagen, der magere Leistung aus einem Zweizylindermotörchen schöpfte, ließ sich eigentlich kein Blumenpott gewin-

nen. Das änderte sich allerdings grundlegend, nachdem ein gewisser Signore



Carlo Abarth sich diese Knutschkugel vornahm. Flugs hatte der Kleine fast doppelt soviel Hubraum im Heck, nämlich 989 ccm. Vereint mit Mahle-Kolben, einer 320° Nockenwelle und



Verdoppelter Hubraum: stolze 989 ccm stecken im Heck und ließen die Gegner beim Castrol Abarth Cup hinter sich. Aus einer grauen Maus wurde „Speedy Gonzales“.

Girling und ein Fahrwerk von Koni. Klar, daß das Auto nun auch nicht mehr FIAT 500 hieß, sondern fortan auf den Namen Abarth 1000 TC hörte.

Einen solchen, Baujahr 1965, besitzt H. Jürgen Bode aus Oberhausen/Rheinland. Sein Exemplar hat noch Sitze von Sparco mitbekommen und außerdem Felgen von BBS im Format 7-Zoll. Bei der Bereifung schwört der 45jährige Fliesenleger, der seinen Youngtimer nur bei Rennen einsetzt, auf Slicks von Michelin in der Größe 16/53/13.

Als bislang größten Erfolg verbuchte er im vergangenen Jahr den 2. Platz beim Castrol Abarth Cup. Dafür hat Hans Jürgen in sein Auto bislang rund 20.000 Mark gesteckt. Wir wünschen viel Spaß und irgendwann vielleicht einmal ein Ferrari-Rot als neues Lackkleid. □



BBS-Felgen 7“ und Slicks von Michelin 16/53/13.

einem Flammrohr als Auspuff waren auf einmal beachtliche Leistungen verfügbar. Als weitere nützliche Zutaten entpuppten sich mit der Zeit Stabis, Bremsen von



THE STEYR-PUCH
650 TRI



designed
for men
with a
sporting
instinct



STEYR PUCH 700C

SCHNELLE - GROSSE - STÄRKE für 4 PERSONEN UND GROSSES GEPIÄCK



Ganz oben: Die erste Ausführung 1957. Man beachte die noch sparsame Ausstattung - keine Kurbelfenster, die kamen erst Frühjahr 1958, Frischluft kam von den Dreiecksfenstern und von den vorderen Schlitzen - keine seitlichen Zierleisten.

Oben: Das verstand man seinerzeit unter „Großraumlimousine“.

Rechts: So sahen die neuen Modelle ab 1962 aus.

STEYR-PUCH 500 D/650 T

mit Flat



Glücklich
jede
der
ihm
fährt

Steyr Puch Kleinwagen

Österreich Mitte der 50er Jahre. Bei der Steyr-Daimler-Puch AG, Österreichs größtem Fahrzeughersteller, werden immer wieder Überlegungen zum Bau eines Kleinwagens angestellt. Die Ideen kamen hauptsächlich aus Graz, war doch ein Ende des Motorradbooms absehbar. Leiter des Kleinwagenprojektes wurde Dipl. Ing. Erich Ledwinka, Sohn des bekannten Tatra-Konstrukteurs Hans Ledwinka, der dann von Steyr nach Graz übersiedelte. Zeitgemäß war die Entscheidung auf ein Heckmotorfahrzeug. Nur über die Motorisierung war man noch nicht schlüssig. Das erste Fahrzeug hatte einen von den Motorrädern abgeleiteten 2-Takt Motor. Diese Lösung befriedigte jedoch nicht und so wurde der nächste Prototyp mit einem luftgekühlten 2-Zylinder-Viertakt Boxermotor entwickelt. Weitere typische Tatra-Merkmale waren die hintere Schwingachse. Dieses Fahrzeug entsprach den Vorstellungen sehr gut, nur die Produktion der Karosserie hätte für die geplante Stückzahl (man erhoffte sich 15.000 Fahrzeuge pro Jahr zu verkaufen) zu teuer. In Steyr assemblierte man zu dieser Zeit noch Fiat für den österreichischen Markt. So kam es, daß man Einblick in die Entwicklungsarbeiten am neuen Fiat Kleinwagenprojekt dem Fiat 400, dem späteren Fiat 500 erhielt. Dieses Fahrzeug war dem österreichischen Kleinwagenprojekt sehr ähnlich. Es ergab sich die kostengünstige Möglichkeit die meisten Teile der Karosserie von Fiat zu beziehen und die bisher entwickelten Konstruktionen weiterzuverwenden. Auf Grund der engen Kooperation bei der Entwicklung zwischen Graz und Steyr wurde ein neuer Markenname geschaffen: Steyr-Puch. Für die Kleinwagen verlangte Fiat noch die Zusatzbezeichnung Modell Fiat. Gleichzeitig wurde vereinbart, daß keine Fiat 500 nach Österreich importiert werden, Steyr-Puch durfte im Gegenzug dafür viele Länder nicht mit dem Grazer Kleinwagen beliefern.

Am 30. September 1957 wurde der lang erwartete Kleinwagen in Österreich als Steyr-Puch 500 vorgestellt. In Österreich sprach man aber bald nur mehr vom Puch 500. So äußerlich äh-

nlich auch die Fiat und Steyr-Puch 500 waren, so verschieden war die Technik. Denn außer Teilen der Karosserie und der Vorderachse waren alle (wirklich alle) anderen Teile anders. Das Problem der Fiat-Techniker war es den neuen Fiat 500 unter den bestehenden Fiat 600 zu positionieren. Nur mit der kürzeren Karosserie war das nicht getan. Es wurde deshalb gespart, wo es nur ging. Damit ergab sich schon bald die Notwendigkeit zu zahlreichen Änderungen, die dann bei der Karosserie auch Steyr-Puch betrafen. Die Zwänge zum Sparen bestanden in Österreich nicht. Die Konstruktion war von Haus aus auf die alpinen österreichischen

Qualität aus Österreich. Von Dietmar Etzersdorfer

Verhältnisse zugeschnitten. Wie bei vielen Kleinwagen, die vom Motorradfirmen entwickelt wurden, griff man auf bestes Material zurück. Die Bremsstromeln waren aus Leichtmetall, das Getriebe ab dem 2. Gang synchronisiert und der Motor aufwendigst gebaut. Das Gehäuse war aus Alu, die Pleuellwelle nitriert, die Pleuellköpfe hatten hängende Ventile in halbkugelförmigen Brennräumen. Die gute Verbrennung, die kurzhubige Auslegung (64mm Hub bei 70mm Bohrung) ermöglichten hohe Drehzahlen (über 6000 U/min), die, trotz Stoßstangenantrieb, keinerlei Probleme verursachten. So eigenartig das heute klingt, drehfreudige, vollgasfeste Motoren waren zu dieser Zeit in der Minderheit. Weiters glänzte der Motor mit einem günstigen Drehmomentverlauf und sparsamen Verbrauch. Diesen gelungenen Entwurf bezeichnete Steyr-Puch selbst als Drosselmotor. Die Zukunft sollte zeigen, welche Möglichkeiten in dieser Entwicklung lagen.

Beindruckend waren auch die Fahrleistungen. Denn mit lächerlichen 16

PS konnte man problemlos mit den meisten Fahrzeugen mithalten. Auf steigungreichen kurvigen Landstraßen war der Kleine ganz in seinem Element und ließ viele große Fahrzeuge schlecht aussehen. Das beruhte auf der guten Straßenlage, der guten Getriebeabstufung und natürlich auf dem geringen Gewicht von ca. 460 kg.

1959: unter Dach

Im Frühjahr 1959 wurde das neue Modellprogramm vorgestellt. Neu war das von Steyr-Puch entwickelte Blechdach, eigentlich ein Hardtop, das nach Lösen von 8 Schrauben entfernt werden konnte. Auffällig war die starke Erhöhung über dem Heckfenster. Natürlich diente das nicht als Heckspoiler sondern erhöhte die Kopffreiheit über der hinteren Sitzbank. Die Österreicher verstanden unter einem vollwertigen Auto scheinbar eines mit festem Dach, denn fast alle Modelle wurden damit geordert. Wahlweise gab es nach wie vor das Faltdach, das fast nur mehr im Motorsport (da leichter) verwendet wurde. Heute sind die originalen Faltdächer fast nicht aufzutreiben, zur Freude der Ersatzteilhändler, denn die bieten Nachbauten an.

Die neuen Modellbezeichnungen begannen mit D (wie Dach) und umfaßten den 500 D (statt dem alten Modell 500), den 500 D1 (später DL) und den DH. Der 500 DH wurde nicht über die Händler verkauft, sondern war nur für Behörden vorgesehen und bekam den 643ccm Motor vom Haflinger. Dieser Motor war in einigen Punkten (Kurbelwelle, Lager) verstärkt worden. Diese Änderungen kamen auch den 500er Motoren zu Gute. So basierten alle Steyr-Puch-Boxermotoren ab 1959 bis zur Produktionseinstellung auf demselben Grundmotor. Der 500 D wurde zum Basismodell mit weiterhin 16 PS, der D1, später in DL (D-Luxus) umbenannt, erhielt den auf 19,0 später 19,8 PS leistungsgesteigerten 500er Motor. Dazu gab es eine andere Ausstattung mit teurerem Kunstleder, Liegesitze (das hieß, man konnte die Sitzlehne verstellen), und einiges mehr. Besonders auffällig waren extrem lange vordere Seitenblinker und neue Heck-

leuchten. Die Alugehäuse dieser Leuchten erinnern wohl nicht zufällig an Heckflossen. Alle diese Merkmale des DL konnten auch als Sonderwunsch für den 500 D bestellt werden. Neu bei allen Modellen war auch das Frontzierzeichen und eine vollständig geänderte Wagenfarbenpalette. Ende 1959 änderte Fiat geringfügig die Karosserieform. Ab diesem Zeitpunkt gab es im Frontblech keine Schlitz für



Prototyp 1955/56



Steyr-Puch 500, Baujahr 1957



500DL, 1959, 1. Serie, große Seitenbleker



die Frischluft mehr. Statt dessen wurden dort zwei Blinkleuchten montiert und die größeren Seitenbleker schrumpften auf zwei kleine runde Leuchten.

Combi, der große Bruder

1961 wurde eine vollständig neue Modellreihe vorgestellt, der 700C. Wiederum basierte die Karosserie auf einem dementsprechenden Fiat-Modell, dem Fiat Giardiniera. Steyr-Puch hat jedoch nicht die vorhandene 500 PKW-Mechanik in die größere Karosserie eingebaut, sondern betrieb enormen Aufwand. Das Getriebe wurde vom Haflinger abgeleitet und war vollsynchronisiert und länger übersetzt. Aus dem Motorbaukasten entwickelte man den damals stärksten Serienmotor mit 643 ccm und 25 PS. Damit war der Combi das schnellste Serienfahrzeug aus Graz und wurde auch gleich im Motorsport eingesetzt. Die Sitze und andere Ausstattungsmerkmale stammten vom 500

Luxusmodell. Steyr-Puch wollte weniger auf den Nutzfahrzeugmarkt abzielen, als vielmehr ein besser motorisiertes Fahrzeug mit mehr Platz anbieten. Der 10 cm längere Radstand kam voll dem Innenraum zu Gute. Für Sparsame wurde 1962 und 63 auch eine auf 19,8 PS gedrosselte 643ccm Variante als 700 E angeboten. Der Verkaufserfolg lag bei knapp über 500 Stück, so daß diese Variante bald wieder verschwand. Der 700 C wurde bis 1968 nur in kleinsten Details geändert und behielt die hinten angeschlagenen Türen bis zur Produktionseinstellung.

650 T: mehr Hubraum

Was die Behörden schon seit 1959 kaufen konnten, war ab Sommer 1962 für alle Privatkunden zu haben. Der Steyr-Puch PKW mit einem 643ccm Motor und 19,8 PS. Damit war aber die Zeit für den 500 DL abgelaufen, dessen Produktion Ende 1962 auslief. Nominell waren beide Fahrzeuge gleich stark, aber nach dem Motto „Hubraum kann durch nichts ersetzt werden“, bedeuteten 30% mehr Hubraum natürlich mehr Drehmoment. Alle PS-Angaben von Steyr-Puch sind übrigens mit großer Vorsicht zu betrachten. 16 PS 500er gingen immer besser als 18 PS-Fiat und der 650 T hatte in Deutschland „dank“ geänderter Vergaserbedüsung 22,8 PS. Ob Steyr-Puch da nicht auf die österreichischen KFZ-Versicherungsgrenzen mit 16 und 20 PS hinarbeitete?

Ab 1962 bildeten somit der 500 D und der 650 T das PKW-Verkaufsprogramm. Geringfügige Änderungen betrafen noch die Elektrik mit einem neuen Lenkstockschalter, und der geänderten Straßenverkehrsordnung entsprechend, gab es endlich Blinker in den Schlußleuchten (vorher hatte bei

den Standardmodellen das Bremslicht geblinkt!)

650 TR, die Thondorfer Rakete

Wie schon beim 650 T stand 1964 ein neues Modell in den Schaufenstern, das Spezialkunden schon vorher erwerben konnten. Ein Steyr-Puch PKW mit einem Sportmotor von 27 PS aus 660 ccm. Die ersten Namensentwürfe sahen 1962 noch einen 650 TS vor, daraus wurde dann der 650 TR. Somit bot man dem sportlichen Fahrer ein eigenes Modell, das auf die unzähligen Sporterfolge hinwies, und den Motorsportlern ein Fahrzeug, das schon für weitere Leistungssteigerungen vorbereitet war. Die Änderungen zum 650 T betrafen hauptsächlich die Verstärkung des Fahrgestells, geänderte Getriebeübersetzungen, und klassisches „Frisieren“ des Motors (wie größerer Vergaser, größere Ventile und höhere Verdichtung), die Karosserie blieb unverändert. Damit erwarb der Käufer einen robusten, uneingeschränkt straßentauglichen Kleinwagen, mit den Fahrleistungen eines Mittelklassewagens.

Ab diesem Zeitpunkt traten natürlich im Motorsport in der Klasse bis 700 ccm die Steyr-Puch nur mehr mit der Modellbezeichnung 650 TR an, wovon man sich eine zusätzliche Verkaufsförderung erwartete. Viele TR wurden deshalb für den Motorsport gekauft. Dafür waren bei den serienmäßigen TR mit 27 PS bzw. ab 1966 30PS weitere zahlreiche Modifikationen notwendig. Die Serien TR hatten als Beispiel noch eine Standardnockenwelle. Deshalb präsentierte Steyr-Puch ab 1965 den TR II. Bei diesem Modell wurden viele weitere Tuningteile eingebaut, bzw. konnten bei der Bestellung gleich als Spezialwunsch geordert werden. Als PS-Leistung dieser nur mehr einzelgenehmigten Fahrzeuge wurden (untertriebene) 34 PS bzw. mit nicht typisiertem Sportauspuff 40 PS angegeben.

Die Sporterfolge der Steyr-Puch sind nicht Gegenstand dieses Artikels, denn darüber ließen sich Bücher schreiben. Der Höhepunkt war 1966 sicher der Rallye-Europameistertitel von S. Zasa auf einem 650 TR.

1966: Gemeinsames Europa?

Mit Herbst 1966 führte Steyr-Puch, ein Jahr später als beim Fiat 500, die neue Karosserie mit vorne angeschlagenen Türen ein. Diese Karosserie entsprach äußerlich ganz dem Fiat 500. Ein kleines Faltdach ersetzte das typische Puch-Blechdach. Zahlreiche weitere Änderungen waren mit dem Erscheinen der neuen Modelle verbunden. Mit der

neuen Karosserie konnte man die Modelle 500 D, 650 T sowie 650 TR erwerben. Der Standard TR wurde jetzt mit 30 PS angeboten und auch als TR I bezeichnet, der TR II war weiterhin lieferbar, nur der Combi blieb unverändert im Programm. Auf Grund des Europameistertitels versuchte man vor allem die TR-Modelle zu vermarkten. Dafür schuf man den Namen 650 TR Europa, dieser Zusatz sollte im Sprachgebrauch aber bald alle Modelle zwischen 1966 und 68 bezeichnen. Fiat gestattete, dieses Modell in zusätzlichen Ländern anzubieten. Steyr-Puch unternahm zahlreiche Anstrengungen (Rechtslenkerversion, spezielles Armaturenbrett für den TR II ...), um mehr Fahrzeuge an den Mann zu bringen. Aber die Zeit der Kleinwagen war vorbei. Die Produktion sank auf unter 1000 Stück PKW pro Jahr. Die Kosten rechtfertigten die aufwendige Produktion nicht mehr.

1968: Rückschritt in die Zukunft

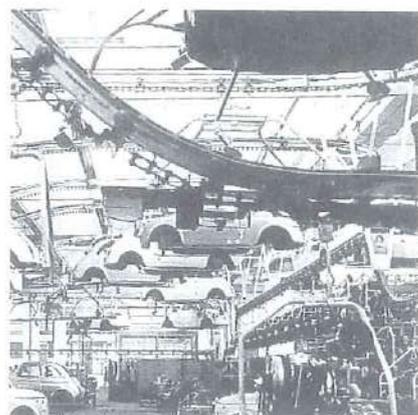
Ende 1968 stellte Steyr-Puch zwei neue



1987 - Dipl. Ing. Ledwinka (links) beim 30-Jahre-Jubiläum in Graz.

Modelle vor den 500er mit 16 PS und den 500 S mit 19,8 PS, alle anderen Modelle waren eingestellt worden. Auf den ersten Blick konnte man nur andere Felgen und Radzierkappen erkennen. Darunter steckte aber ein gänzlich anderes Fahrzeug. Steyr-Puch hatte die Produktion der PKW und Combi in Graz eingestellt, ab sofort bezog man fertige Fiat 500 F aus Italien, montierte den bekannten Steyr-Puch Motor mit dem eigenen Motordeckel. Vorne kam noch das Steyr-Puch-Zierzeichen auf das Fahrzeug - und fertig war das neue Puch-Modell. Das ganze hatte den Vorteil, daß der fertige Fiat 500 wesentlich billiger kam, als die eigene Produktion, aber auch zahlreiche Nachteile. So war die Fiat-Mechanik wesentlich empfindlicher, das unsynchronisierte Getriebe war ungünstig übersetzt und vertrug das höhere Drehmoment des Puch-Motors nicht. Sehr glücklich war die Lösung nicht und man versuchte sobald wie möglich ein neues Fahrzeug herauszubringen.

Leider trugen gerade diese zwei Modelle sehr zur Verwirrung der Steyr-



Ende der Fünfziger Jahre im Werk Graz, als die Produktion auf vollen Touren lief.



Ein 500DL von hinten - man beachte die Rückleuchten.

TECHNISCHE DATEN

Alle Daten betreffen die österreichischen Ausführungen, für die Exportmärkte wurden manchmal geringfügig abweichende Ausführungen gebaut.

	500	500 D	500 DL	700 C	650 T	650 TR	650 TRI	650TRI ¹	500	500S	126 Puch
Bohrung x Hub	70x64	70x64	70x64	80x64	80x64	81x64	81x64	81x64	70x64	70x64	80x64
Hubraum in cm	493	493	493	643	643	660	660	660	493	493	643
PS in PS	16	16	19,8	25	19,8	27	30	34	16	19,8	25
bei U/Min	4600	4600	4600	4800	4800	5500	5500	5800	4600	5000	4800
Drehmoment in mkg	3,2	3,2	3,4	4,2	4,1	4,2	4,6	5,0	3,3	3,4	4,2
bei	2800	2800	2800	3000	2800	3500	3500	3700	2800	3200	3000
Verdichtung	1:6,8	1:6,8	1:6,8	1:7,2	1:7,2	1:8,8	1:8,8	1:10,5	1:6,7	1:6,7	1:7,8
Eigengewicht in kg	460	480*	480	560	500	500	500	520	520	520	585
Vmax. in km/h	100	100	105	112	105	120	125	130	95	105	110
0 - 80 in sec.	25,0	25,0	20,0	17,0	17,0	12,6	11,3	11,0	25,0	20,0	25,0
Bauzeit	57-59	59-68	59-62	60-68	62-68	64-66	66-68	66-68	68-73	68-73	73-75
Stückzahl ²	9000	30500 (D + DL)	8600	5200	ca. 350 alle TR				3700 (500+S)		2100

Daten für 700 E: Motor wie 650 T

Daten für 500 DH: vermutlich wie 650 T

¹ ab 1962 500 kg

² Daten ohne Sportauspuff, mit Sportauspuff abweichend: 40 PS bei 6000 U/m, 5,5 mkg bei 4700 U/min, 140 km/h, 0 - 80 km/h: 9 - 10 sec

³ leider wurden seitens der Steyr-Daimler Puch AG verschiedene Modelle zusammengefaßt. Besonders betrifft das die 650 TR, die in der laufenden 650 T-Produktion sowohl mit der Fahrgestell- als auch mit der Motornummer mitnummeriert wurden. Die Produktionsziffern sind deshalb reine Schätzungen, eine Klärung wäre nur mit den Wagenstammkarten der ca. 5500 Stück umfassenden 650 T/TR Gesamtproduktion möglich. Daraus ließen sich die produzierten TR herausfinden.

in Österreich per Ende 1994 angemeldete Fahrzeuge:

500 (alle Modelle):	1632
650 T/TR:	279
700 C:	147
126 Puch:	169

Steyr-Puch als Oldtimer

Dazu befragten wir einige Spezialisten des Kleinwagenclubs.

Alle Steyr-Puch Modelle werden seit Jahren von zahlreichen Liebhabern gehegt und gepflegt.

Das typische Problem bildet der Rost, wie bei fast allen selbsttragenden Karosserien aus dieser Zeit. Die meisten Blechteile sind problemlos zu günstigen Preisen erhältlich. Spezielle mechanische Probleme sind eher selten. Die meisten Ersatzteile sind nach wie vor erhältlich. Teuer sind spezielle Motorteile und der Auspuff, der aber schon seinerzeit ca. 10% vom Fahrzeugneupreis kostete. Wie bei Billigautos üblich, wechselten viele Fahrzeuge oft den Besitzer und wurden nur mehr mangelhaft gepflegt. Umfangreichere Überholungen des Fahrzeugs sind daher oft notwendig. Der Reparaturaufwand bei kleineren Fahrzeugen entspricht dem von Großen. Es gehört des-

halb eine große Liebe dazu Kleinwagen zu restaurieren und zu erhalten. Denn billige Kleinwagen wie seinerzeit sind alle Steyr-Puch-Autos schon lange nicht mehr. Obwohl nach wie vor uneingeschränkt alltagstauglich, ist deshalb vom Alltagsbetrieb abzuraten.

Ein spezielles Kapitel stellen auch die 650 TR dar. Jeder hätte gerne einen, nur viele haben nicht überlebt. Horst Morocutti aus Wels kennt noch ca. 60 Exemplare, alle in festen Händen. Seinerzeit waren alle Steyr-Puch-Modelle (bis Baujahr 68) für den Motorsport homologiert (dieselben Regeln gelten heute wieder für den historischen Motorsport). In der Klasse bis 700ccm konnten alle Modelle mit 650-Motoren starten. Es spielte keine Rolle, ob es sich um einen umgebauten 650 T oder einen originalen 650 TR handelte. Eine Generation von Puch-Fahrern pilgerte zur Firma MOSER um dort Tuningteile zu erwerben und das Fahrzeug zu frisieren. Wer wollte, konnte die Änderun-

gen auch problemlos typisieren lassen. Die meisten Fahrzeuge waren damals Umbauten und viele haben überlebt. Sie zeugen von der Zeit, wo das Frisieren noch an der Tagesordnung war. Sofern man die mittlerweile sehr seltenen Teile findet, so kann man auch heute noch den Puch schneller machen. Nur echte 650TR sind das nicht und haben damit auch weniger Wert. Genauen Aufschluß darüber geben nur die originalen Wagenpapiere oder die Einsicht in die Wagenstammkarten bei Steyr-Puch. Rein äußerliche Feststellungen sind leider nicht möglich.

Bezüglich des Marktwertes:

Prinzipiell muß man zwischen drei Arten von Bewertungen differenzieren: Zeitwert, Wiederbeschaffungswert und Liebhaberwert. Der Zeitwert ist rein wirtschaftlich zu betrachten und liegt bei allen Modellen zwischen den Entsorgungskosten und bei betriebsbereiten

Fahrzeugen aufgrund des hohen Alters bei ös 5.000,-. Für uns Oldtimerbesitzer natürlich uninteressant, im Gegensatz zur Wiederbeschaffung, welche insbesondere bei Versicherungsfällen zur Geltung kommt. Da es für das „Puch-Auto“ in Österreich nach wie vor einen Markt gibt, kann man einen Wert aus den angebotenen und gesuchten Exemplaren ermitteln. Derzeit muß man für fahrbereite Exemplare der Typen 500, 650 und 700 mit Puch-Technik von ös 20.000,- bis 50.000,- und für 500/S ab Bj. 68 mit ös 10.000,- bis 30.000,- rechnen.

Schrott bekommt man manchmal geschenkt und restaurierte bzw. seltene Fahrzeuge erzielen auch doppelt so hohe Preise. Hier bewegt man sich in Liebhaberkreise, wo für das Modell 57, T oder den Kombi über ös 100.000,- und für echte TR und Sondermodelle vielleicht 200.000,- zu erzielen sind. Aber Vorsicht, hergerichtet ist nicht gleich restauriert und kann den Wert sogar drücken.

Puch Fahrzeuggeschichte im Ausland bei. So wurden bei Heinz Liedl noch manche Fahrzeuge mit den verschiedenen 650er Motoren versehen und in Deutschland verkauft. Auch in Österreich war und ist es (sofern man die passenden Adapterteile hat) kein Problem jeden x-beliebigen Steyr-Puch Motor in diese Modelle (und damit in einen Fiat 500) einzubauen. Davon stammen die zahlreichen Fehlmeldungen, bei jedem Steyr-Puch handelt es sich um einen Fiat 500 mit Boxer-Motor.

126 Puch, der letzte Mohikaner

Fiat stellte 1972 den neuen Fiat 126 vor. Trotz zahlreicher technischer Verbesserungen war er ein Fiat 500 mit einer typischen Fiat-Karosserie seiner Zeit. In Italien wurde der Fiat 500 als R (rinnovata, = erneuert) noch einige Jahre parallel zum neuen Modell weitergebaut. In Österreich wollte Steyr-Puch so schnell wie möglich ein neues Modell herausbringen. 1973 wurde der Steyr-Fiat 126 Puch (so die offizielle Bezeichnung) vorgestellt. Nach dem

Schema der letzten 500-Modelle bekam der 126 den bewährten Steyr-Puch-Motor (diesmal mit 643ccm und 25 PS). Scheinbar kein großer Aufwand. Doch Puch dürfte große Hoffnungen mit diesem Modell gehabt haben, so wurde der Motor letztmalig in zahlreichen Details (z.B.: geschlossene Kurbelgehäuseentlüftung, Ölfilterpatrone) geändert. Auch das bekannte Problem der Heizung bei luftgekühlten Motoren ließ die Grazer Techniker nicht in Ruhe. So kam eine Eberspächer-Standheizung zum Einsatz. Mit diesem Aufwand war aber auch ein höherer Verkaufspreis verbunden. Um dasselbe Geld konnte ein Fiat 850 oder Simca 1000 gekauft werden. Und diese Fahrzeuge boten bessere Fahrleistungen und mehr Platz.



Werbe-Idylle der Fünfziger Jahre: Sogar Helmut Qualtinger besang nach Texten von Gerhard Bronner auf einer Schallplatte den Kleinwagen aus Graz.

Nach ca. 2100 gebauten Stück wurde die Produktion 1975 wegen des schlechten Verkaufserfolges eingestellt. Nachfolger hat es nie gegeben.



AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsgesellschaft mbH



A-1090 Wien, Fuchsthallergasse 6
 Telefon 0043-1-3 10 78 65
 Telefax 0043-1-3 10 73 78

Öffnungszeiten:

Montag-Mittwoch	13 – 18 Uhr
Donnerstag	12 – 20 Uhr
Freitag	13 – 18 Uhr



Bernie Ecclestone für die „kleinen Historischen!“



Im vergangenen Jahr veranstaltete Klaus Kleber von der ABARTH-Interessengemeinschaft Deutschland eine Rennserie für historische Tourenwagen bis 1000 ccm. Unter ca. 50 Teilnehmern mit A 112, Abarth 1000 u. 850 TC, 595 SS usw. durften auch Steyr Puch mitfahren. Martin Eckert, Lothar Kahl, Mathias Duesterberg, Ralf Krieg und Georg Hummel hatten für die Rennläufe genannt.



Vorstart in Assen



ASSEN

bildete am 20.-21. April den Auftakt der Serie.

Bei ausgesprochen sonnigen und warmen Wetter gewann Mathias seinen ersten Pokal. Martin Eckert hatte leider einen Ausfall zu beklagen; Assen bringt ihm seiner Meinung nach kein Glück. Bei der "Coppa Mille" werden jedesmal zwei Rennläufe gefahren und mit Punkten nach der Platzierung gewertet.

Der nächste Termin war zu Pfingsten, 26./27. Mai, auf dem Programm stand ein Rennslalom in

RÜTHEN

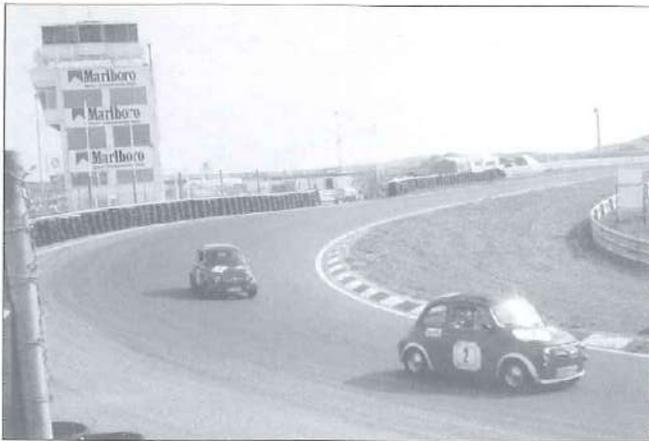
bei dem schon drei Puchs am Start waren. Martin, Lothar und Mathias hatten sich auf den Weg gemacht. Leider hat Mathias am zweiten Tag das Schicksal aller Rennfahrer mit historischem Material ereilt. Das kurvenäußere Hinterrad brach ab. Diesmal allerdings gleich mit der ganzen Bremsstrommel. Unsere anderen beiden Puch-Treter kamen wenigstens heil ins Ziel. Bis zum nächsten Rennen war, Gott sei Dank, genügend Zeit zum Reparieren und alle freuten sich auf ein sommerliches Wochenende in



Dietmar Terjung betrachtet den Schaden

ZANDVOORT

im Juni mit Strandlauf und neuem Matjes. Wieder standen drei Puchs am Start. Martin, Lothar und Mathias. Am Samstag ging noch alles gut. Allerdings hatte sich der Sommer schnell verflüchtigt und das sonntägliche Rennen fand bei kühlem Nieselregen statt. Soweit ich mich erinnern kann, gab es aber keine besonderen Vorkommnisse bei den gestarteten Puch's. Die Technik war zuverlässig. Platzierungen siehe Ergebnisliste.



Beim Oldtimer-Grand Prix am 3./4. August in

ZOLDER

hatten wir leider einen Fehlertermin. Mathias hatte sich einen Lendenwirbel gebrochen und durfte erstmal nicht mehr fahren. Nach Erzählungen unserer Sportkameraden gab es wohl nicht viel Erfreuliches zu berichten. Die kleinen Auto's waren von der Organisation auf einen Platz außerhalb des eigentlichen Fahrerlagers verlegt worden. Dies bewog Ralf Krieg zur sofortigen Abreise. Weit abgeschnitten von Gastronomie und Sozialeinrichtungen richteten wir uns ein, was die gute Laune der Teilnehmer aber nur unwesentlich trüben konnte. Außer den drei vorher genannten Fahrern waren auch noch Uli Körner, Hubert Nenninger und Schorsch Hummel am Start. Letzterer konnte zum ersten Mal in diesem Jahr einen Pokal für seinen 3. Platz in Empfang nehmen, was noch kräftig begossen wurde. Das Ergebnis ist der beigefügten Tabelle zu entnehmen, Rennen Nr.7. Im Herbst war Mathias wieder soweit hergestellt, daß einer Teilnahme am vorletzten Rennen am 13./14. Oktober in

ASSEN

nichts mehr im Wege stand. Zur Enttäuschung waren leider nur zwei Puch-Auto's am Start, die allerdings verbissen um die Punkte kämpften. Am Samstag hatte die Startnummer 4, an dem vom bekannten Oberhausener TUNER hervorragend hergerichteten Motor einen Pleuelabriß, das übliche, wie mir versichert wurde. Mit Hilfe von Zuschauern (Dietmar Terjung) und Teilnehmern (H. Dehorn) wurde die alte "Luftpumpe" wieder eingesetzt, was dann zum Erfolg führte. Schließlich galt es auch die 595er ABARTH nicht übermäßig werden zu lassen.

Der Ausklang des Jahres ist immer das "CLASSIC CLUB RACE", diesmal am 20. Oktober in

ZOLDER

In den vergangenen Jahren war Steyr Puch bei diesem wirklich schönen und interessanten Rennereignis auch als Markenclub vertreten. Wegen zu geringer Teilnahme werden die Puch's inzwischen bei den belgischen Veranstaltern zusammen mit den Abarth's genannt. Der Ausgang der Meisterschaft war zu diesem Zeitpunkt noch offen und entsprechend hart wurde auch um den Klassensieg gekämpft. Den hat sich dann Martin mit 13 Punkten Vorsprung vor Mathias wohlverdient! Zum Club Race hatten noch U. Körner und D. Frerichs genannt. Ulli kam, nachdem er bis 2 Uhr morgens vergeblich geschraubt hatte, gleich ohne Auto und Dieter mußte unverrichteter Dinge vorzeitig aufladen. Das Wetter ist im Oktober naturgemäß nicht so besonders, aber das gemeinsame Grillen am Samstagabend in einer Box mit entsprechendem Getränk ist unverzichtbarer Bestandteil dieser Veranstaltung.



Fazit: Wer Lust verspürt, seine und seines Fahrzeuges Renntauglichkeit zu testen ist bei dieser Serie gut aufgehoben. Nur Mut!!

Jutta Duesterberg, Berlin

Matthias Duesterberg nimmt vom „Chef“ die Glückwünsche entgegen.



Wertungspunkteliste: ASSEN - CHALLENGE COFFA - MILLE 96
 Klassenswertungliste: ABARTH 595...695SS 1. / 2. Wertungslauf gewertet
 Teilnehmerzahl: 10

Name	AC-Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		ASSEN	ASSEN	ASSEN	ZANDVOORT	ZANDVOORT	ZOLDER	ZOLDER	ASSEN	ZOLDER	ZOLDER
Vizza G.	1	-	-	8	12	10	10	15	0	0	
Eckert	2	0	0	12	20	20	20	20	20	15	
Körner	3	-	-	-	-	-	-	6	-	-	
Kahl	4	-	-	15	15	12	12	10	-	-	
Specht	5	15	15	4	8	0	8	8	15	10	
Smitt	6	12	12	6	6	8	0	4	12	12	
Terjung	7	-	-	10	10	-	-	-	-	-	
Duesterberg	8	20	20	20	4	15	15	-	0	20	
Krieg	9	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Hummel	10	-	-	-	-	-	-	12	-	-	

Punkttestand

nach dem vorletzten Rennen

Das waren noch Zeiten!

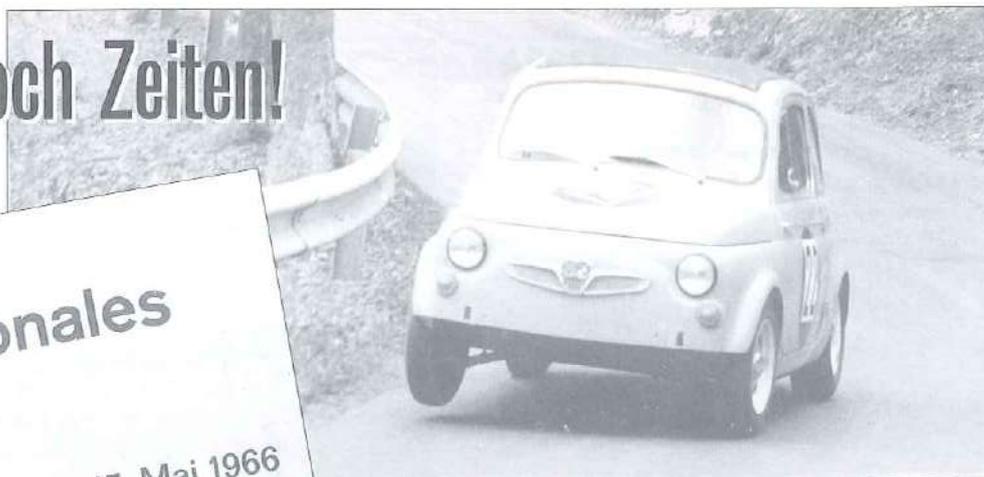
**13. inter
nationales**

15. Mai 1966

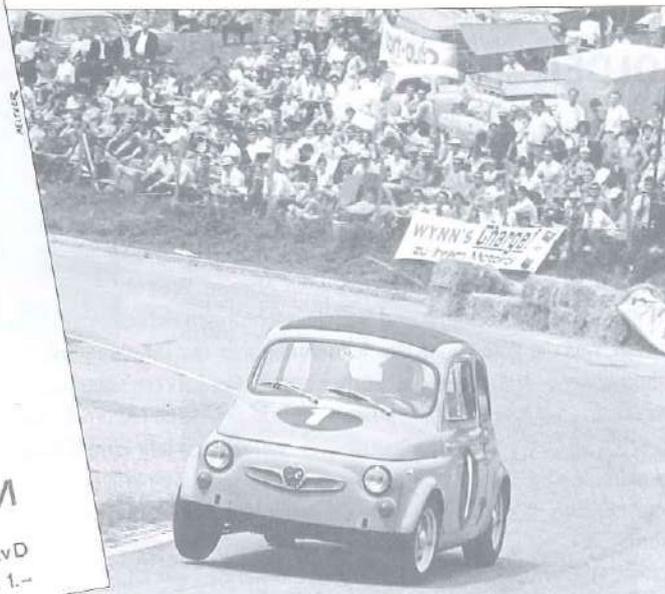


PROGRAMM

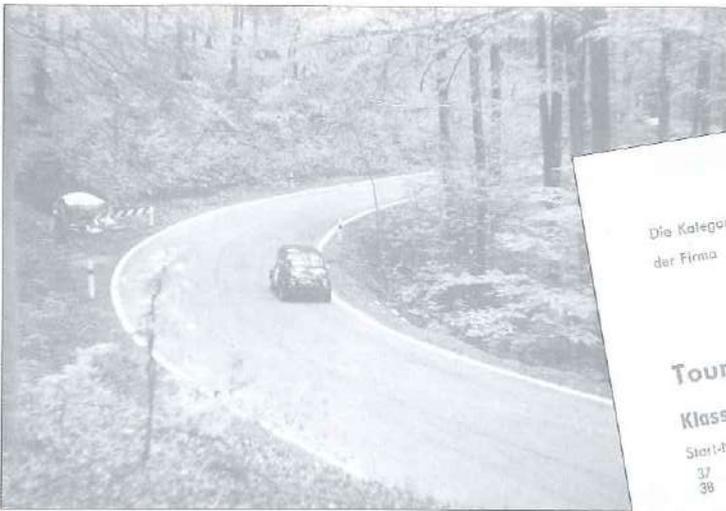
VERANSTALTER:
HEIDELBERG SPORTS TOURING CLUB E.V./AvD
Preis: DM 1.-



Günter Volle, Freiburg, in Aktion.



Michael Krankenberg, Ötigheim, auf der Ideallinie beim Schloßbergrennen 1970



Hans Obrich,
Schindnachdorf, Schweiz

Alex Hartmann, Lehr, gibt Vollgas



Die Kategorie Tourenwagen steht unter dem Patronat und fährt um den Geldpreis
der Firma **VEITHIRELLI**
TW-Bestzeit
Zweitschnellster
Drittschnellster
DM 250,-
DM 150,-
DM 100,-

Tourenwagen (Gruppe 2):

Klasse 1: Tourenwagen bis 700 ccm

Start-Nr.	Fahrer	Wagen	Platz
37	Claus „Bergor“, München	BMW	1,313
38	Dietrich Boden, Aschaffenburg	Steyr Puch	2,441 2,169
VSA-München:			
39	Franz Eichtanner, Regensburg	Steyr Puch	2,092 3,081
40	Herbert Fellhauer, Tübingen	NSU	2,154
41	Heinz Füllner, Frankfurt	BMW	2,103 2,200 4,303
42	Peter Mahr, Bingen	BMW	2,322
43	Dieter Hofmann, Heilbronn	NSU	2,151 2,411 2,481
44	Andreas Klaus, Friedberg	Steyr Puch	2,103
45	Jürgen Krüger, Mannheim	BMW	2,175 4,154
VSA-München:			
46	Günter Lehmann, Lachham	Steyr Puch	2,017 2,046 4,013
SEPP LIEBL, München:			
47	Manfred Liebl, Regensburg	Steyr Puch	2,178 2,477 4,355
48	Heinz Marthius, Heidelberg	BMW	2,085
49	Heinrich Marthius, Heidelberg	Steyr Puch	
50	Hans Obrich, Schindnachdorf, SCHWEIZ	Steyr Puch	
51	Robert Orlner, Zinsdorf	Steyr Puch	
52	Robert Paul, Wiesbaden	Steyr Puch	
53	Peter Paul, Wiesbaden	NSU	2,153 4,263
54	Martin Riebling, Schilberg	BMW	
55	Günter Rieger, Freiburg	NSU	2,222 4,596
56	Hermann Räder, Weinheim	Steyr Puch	2,103 4,298
57	Rolando Sandi, Mezzago, SCHWEIZ	Steyr Puch	
58	Dietrich Scheubner, Ludwigshafen	BMW	
59	Adolf Scheuensuhl, Nürnberg	BMW	
Werner Skibbe, Darmstadt			
ISAR RACING TEAM:			
60	Helmut Stock, München	BMW	2,127 4,257
61	Günther Valle, Freiburg	Steyr Puch	
62	Helmut Wagner, München	Steyr Puch	
MSC Kulstein, TIROL:			
63	Karl Wändlinger jun., Kulstein, TIROL	Steyr Puch	
64	Hans Zschernitz, Eittingen	BMW	
65	Vincenzo Guidi, Sandhausen	BMW	
66			

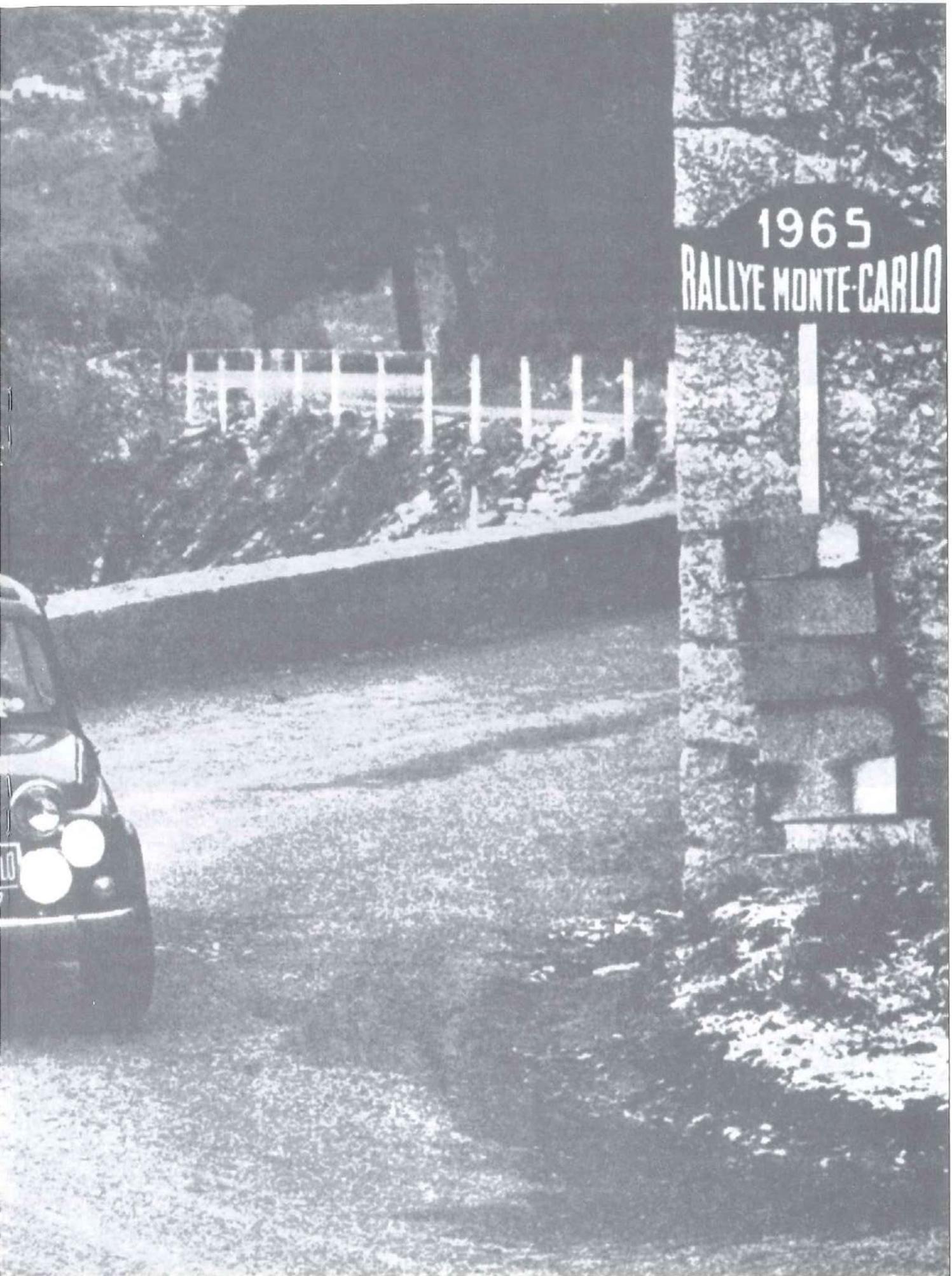


Ein Puch übt „Beinchen heben!“



Eigentlich zu kurz und zu klein ist der Steyr Puch 650 TR und dennoch einer der erfolgreichsten Rallyewagen im internationalen Feld, hier vom polnischen Meister Sobieslav Zasada gefahren.

Älteren Rallye-Fans kennen den Namen Sobieslav Zasada. Der Pole war in den Jahren 1966 und 1971 Rallye-Europameister. 1979 hängte er den Helm an den Nagel. Jetzt, 18 Jahre später, packte ihn wieder das Rallye-Fieber. Einfach nur zum Spaß startete er mit seiner Frau Ewa bei der Safari-Rallye. Das Fahrkönnen des Polen hat durch die lange Pause nicht gelitten: Zasada landete mit einem Gruppe-N-Fahrzeug auf dem 11. Gesamtplatz und belegte in der Gruppe N Platz 2.



Hubert's Ausfahrt im Juni



Auch im vergangenen Jahr hatte Hubert wieder ein schönes Steyr Puch-Wochende organisiert. Nachdem sich am Freitagnachmittag Berliner, Badener, Ruhrpottler und Bayern bei Hubert eingefunden hatten, ging es sogleich in Hubert's gut ausgerüstete Werkstatt. Es war

noch ein Motor für Huberts Bruder Alex für die morgige Ausfahrt fertig zu machen und in seinen 500 S einzubauen. Während sich die männliche Abteilung zum Schrauben und

stattliche Zahl von Schaulustigen gesammelt, die das Spektakel verfolgten und uns mit großem Hallo empfingen. Hier machten wir eine Stunde Brotzeit, was die vielen Schaulustigen zum Anlaß nahmen unsere Steyr PuchAuto's genau unter die Lupe zu nehmen. Dann ging es endlich weiter. Über Eining und Stau- bing nach Weltenburg. Dort besuchten wir das bekannte Kloster mit eigener Brauerei und gingen der Donau entlang bis zum Donaudurchbruch. Auf der rechten Seite der Donau ging es dann über schnelle, kurvige Straßen zurück zu Hubert in den Hof, wo am Abend das offizielle Grillfest anstand. Mittlerweile war auch Heinz Liedl unser "Altmeister" mit Gattin eingetroffen. Bei herrlichem Wetter, gut gezapftem Bier und feinen Speisen ging es dann bis in die Nacht voll!! zur Sache. Nachdem wieder einmal das leidige Thema "Kein Öldruck bei tiefem Ölsumpf" - Hubert und ich kennen das - durchgekaut war, blühte der Flachs und es wurde viel gelacht. Man sprach über



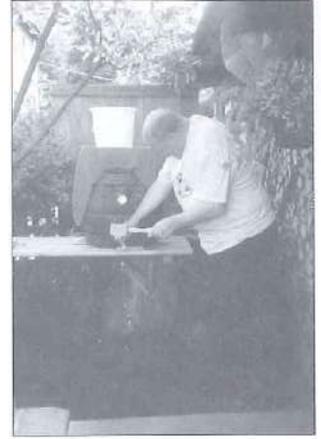
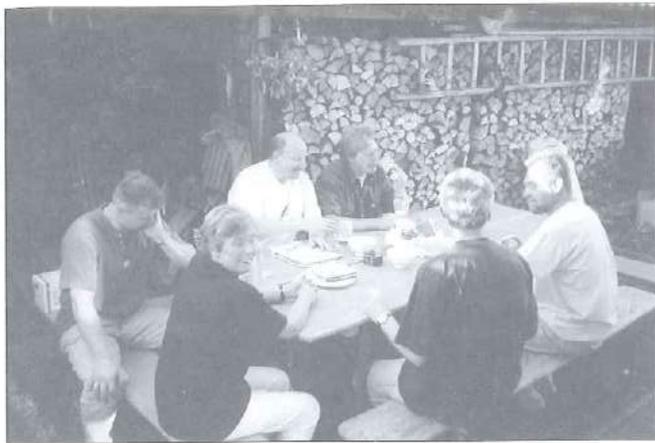
Fachsimpeln zurückzog, bereiteten die Damen im Garten Speisen und Getränke für einen gemütlichen Abend vor. Wir saßen bis spät in die Nacht und diskutierten und tranken und diskutierten und tranken....., na ja, Ihr wisst ja, wie so was meistens ausgeht.

Am anderen Morgen stand unsere Ausfahrt im Donauebiet auf dem Programm. Bei sehr schönem Wetter ging es von Reichertshofen über Vohburg, dann am linken Donauufer über Marching Richtung Hienheimer Forst (Limes und Hadrian Säule) ans Donauufer.

Dort bot sich den vielen Ausflüglern entlang der Donau das einmalige Schauspiel einer geballten Steyr Puch-Donauüberquerung per Floß oder besser gesagt kleiner Fähre. Nachdem alle sechs Puchauto's millimetergenau auf dem Kahn verfrachtet waren, wurde mit dem Fährmann ein Pauschalpreis ausgehandelt. Dann hieß es Leinen los. Mit gemischten Gefühlen überstand auch unser Nichtschwimmer "Steyr Hennes" die Überfahrt. Am anderen Donauufer hatte sich zwischenzeitlich eine

alte Steyr Puch-Größen und deren "Macken" (z.B. Sigi Sengel brauchte früher mehr Dächer als Motoren) und daß es für ein Puchauto bei Bergrennen keine Kurven sondern die Ideallinie nur aus Geraden bestand. Mit etwas schweren Beinen ging man dann zur Mitternachtsstunde zu Bett. Eine Abordnung besorgter "Freundeskreisler" ließ es sich aber nicht nehmen, mich zu Fuß in den Nachbarort zu eskortieren, wo ich ein Zimmer gebucht hatte. Mein entwendeter Fahrzeugschlüssel wurde





mir am Sonntagmorgen beim Frühstück zurückgegeben. Wohlgestärkt machten wir uns dann zum Slalom auf den Weg, wo uns Heinz und Helfer uns empfangen. Hinzu kamen zum Slalom noch ein paar bayrische Slalomfahrer allen voran Sigggi Schrankl unsere Slalomlegende mit seinem Spezialpuch. Weil viele von uns einen weiten Heimweg hatten, ließ uns der Regensbur-

Bedanken möchte ich mich im Namen aller Teilnehmer bei Jutta, Hubert und Alex usw. für das gelungene Wochenende und hoffe, daß vielleicht dieses Jahr wieder eine "Nenninger Ausfahrt" stattfindet.

Georg Hummel, Karlsruhe



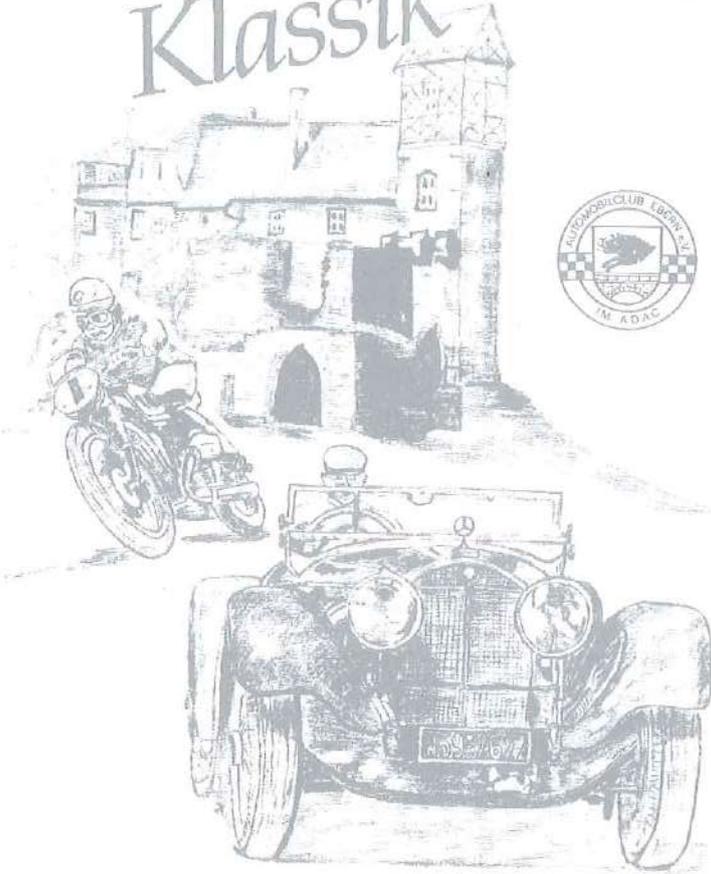
ger Veranstalter zu erst starten. Alle Steyr Puch-Treter waren mit Begeisterung bei der Sache; manche fuhren den Kurs ab der Hälfte der Strecke in umgekehrter Richtung. Ja, ja die Aufregung!! Andere bemühten sich um stilgerechte Dreher. Die Schadenfreude und der Spott waren so manchem von uns sicher. Leider liegt mir bis heute keine Ergebnisliste vor sodaß ich meinen Bericht hier beenden muß.

5 Bilder: Chronologie einer Überfahrt.

P.S.: Sollten einigen Teilnehmern dieses Wochenendes Ungenauigkeiten in meiner Schilderung aufgefallen sein, bitte ich um Nachsicht (Erinnerungsvermögen!)



EBERN Klassik



7./8. September 1996

Vom 7.9. - 8.9.1996, traf man sich nun schon zum 7. mal bei der

„EBERN KLASSIK“

unterhalb der Burg Lichtenstein.

Wie immer hatten die Mannen um Gott-hard Schleicher vom AC Ebern wieder sehr gute Arbeit geleistet und durch eine hervorragende Organisation glänzt.

Am Samstag ging es bei der Ausfahrt durch das schöne Frankenland. An der ausgewählten Strecke standen viele Zuschauer und spendeten den vorbei fahrenden Teilnehmern reichlich Beifall. Nach Wiedereintreffen im Fahrerlager fand am Abend im großen Festzelt ein gemütliches Beisammensein mit Livemusik statt. Da alle Puchauto's gehalten hatten, konnten wir den Abend so richtig genießen.

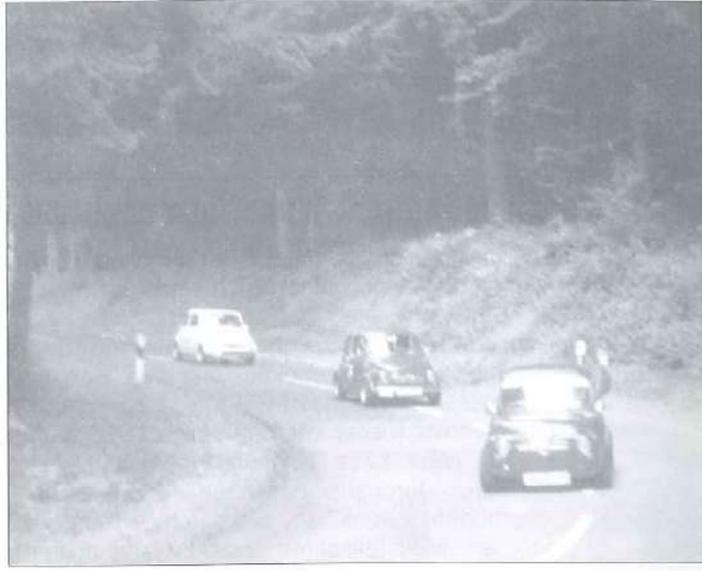
Am nächsten Morgen ging es mit dem Training für die Bergläufe los, am Nachmittag fanden die Rennen statt. Wilfried Vetter aus Pforzheim war zum ersten Mal aktiv mit frisch restaurierten Steyr Puch 650 T dabei. Er belegte gleich auf Anhieb einen guten dritten Platz und wird sicherlich wieder kommen.

Die Teilnahme unserer Steyr Puch-Treter war mit 9 Fahrzeugen erstaunlich hoch. Wir stellten auch zahlenmäßig die am meisten repräsentierte Marke, wobei es Mathias Duesterberg und die Nenninger-Brüder den Berg hinauf richtig Krachen ließen - sehr zur Freude der Zuschauer.

Ich hoffe, daß wir auch dieses Jahr wieder viele Puch's in Ebern sehen werden. Gott-hard Schleicher und seine Helfer und die Zuschauer haben es wirklich verdient.

Unterstützen wir sie durch unsere Teilnahme.

Georg Hummel, Karlsruhe



Haflinger-Schwemme im hügeligen Odenwald



Die Wurzeln seiner Leidenschaft reichen weit zurück: Als kleiner Junge durfte Michael Steiger im Haflinger seines Veters mit zur Wildfütterung fahren. Das hat er nie vergessen. Kaum 18 geworden, schaffte auch er sich so einen österreichischen Klettermaxe an und düste damit durch den heimischen Odenwald. Im Lauf der Jahre fanden sich etliche Nachahmer in Steiger's

Heimatort Reichelsheim und den umliegenden Gemeinden, die auf den Haflinger als Arbeitstier für die Land- und Forstwirtschaft schworen. Obgleich Steyr Puch den Haflinger seit mehr als 20 Jahren nicht mehr baut, erfreut er sich im hügeligen Odenwald heute noch großer Beliebtheit. Zwischen Neckarsteinach, Idar-Oberstein, Ober-Ramstadt und Wersau sind derzeit 43 Exemplare des von 1958-1974 produzierten Geländegängers registriert, womit der Odenwald zweifelslos die höchste Haflinger-Dichte in ganz Deutschland aufweist.

Um Wartung, Reparaturen und Ersatzteile des Winzlings, der vom einem 650 cm³ kleinen Zweizylinder-Boxermotor angetrieben wird, kümmern sich zwei Fachleute, Helmut Delp, Landmaschinenmechanikermeister aus dem Lautertal, und der Autosattler Friedel Mink haben sich auf den Haflinger spezialisiert.

Gemeinsam mit ihrer ländlichen Kundschaft werden sie dafür sorgen, daß die Haflinger im Odenwald auch in den kommenden Jahrzehnten nicht aussterben.

Automobilreferent Willi Budzynski teilt mit:

Liebe Sportsfreunde, nachdem der Frühling vor unseren Garagenloren steht, möchte ich Euch einen guten und rutschfesten Start in die Saison 1997 wünschen. Die Veranstaltungstermine habt ihr erhalten. Wer 1997 starten möchte, bitte rechtzeitig melden und den Planungsbogen nicht vergessen einzusenden.

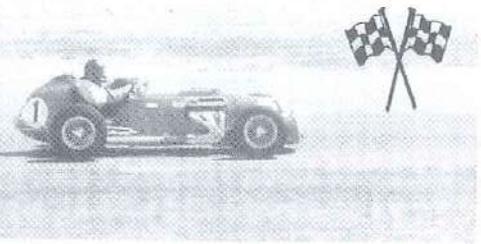
Es kommt immer wieder vor, daß einige Leute anrufen und sagen: Ich habe keine Nennungsunterlagen bekommen. Dieses kann durchaus passieren. Erhalte ich keinen Planungsbogen zurück, so setze ich voraus, daß kein Interesse an einer Teilnahme besteht. Nennungsunterlagen werden nur an Teilnehmer gesandt, die Planungsbogen heringegeben haben.

Viele von Ihnen beschwerten sich, daß keine Beiträge über unser Aktivitäten in der Autogruppe in den vergangenen VFV-Infos erscheinen. Bitte schreibt und macht Fotos, der Redakteur ist dankbar für jeden Beitrag. Wer fühlt sich angesprochen? Bitte melden!!! Wir können nur selber was ändern, wenn wir auch etwas unternehmen. Meckern und Nörgeln hilft uns nicht weiter. Das Nenngeld bleibt auch für 1997 mit DM 170.- bestehen und ist verglichen mit anderen Veranstaltungen, dank der ehrenamtlichen Helferschar äußerst günstig.

Also liebe Freunde, auf geht's, schreibt mal etwas über Euer Hobby, so ganz locker vom Hocker, ich warte drauf. K.Reese, siehe Impressum.

Unser Sponsor, die Firma „Stahl-Oel“ wird uns auch in dieser Saison mit der Unterstützung mit Pokalen und Siegerkränzen erhalten bleiben.

Willi Budzynski
erwischt!
Karl Reese
schoß das Bild
1995 in Most.



Ausschreibungs-Änderungen in der VFV-Autogruppe

1. Es werden grundsätzlich nur noch Tourenwagen, GT-Fahrzeuge und Sportwagen bis Baujahr 1975 und Formelwagen bis einschließlich Baujahr 1973 zugelassen.
2. Der Nennungsschluß ist 21 Tage vor der Veranstaltung. Nachnennungen werden mit einer Gebühr von DM 50. belegt.
3. Das Nenngeld der Nennung als Scheck beizufügen oder zeitgleich mit der Nennung zu überweisen. Kopie des Überweisungsbeleges ist der Nennung beizufügen.
4. Die Startnummern gelten auch für die Saison 1997
5. Tageslizenzen, für Teilnehmer die noch keine H-I lizenz für Gleichmäßigkeitsläufe besitzen, können bei mir erworben werden. Es ist jedoch zu empfehlen eine Jahreslizenz bei der ONS zu beantragen.
6. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß Lawrence Suffryn nicht mehr dem VFV angehört und auch keinerlei Funktionen im VFV wahrnimmt.

VFV GL-Autogruppe – Willi Budzynski

Hamern 64, 48727 Billerbeck, Tel. & Fax. 02543-25210



Moderne Lebensart in traditioneller Umgebung

In Altstadt, am Fuße des Vogelsberges, findet man ein Kleinod besonderer Güte: Den Gasthof Zum Schwarzen Adler. Hinter der restaurierten Fassade des denkmalgeschützten Hauses aus dem Jahre 1662 verbirgt sich ein kleines und komfortables Hotel mit einem gemütlichen Lokal. Hier, wo einst schon Napoleon genächtigt haben soll, werden Gastfreundschaft und individueller Service groß geschrieben. Der österreichische Kaiser verlieh dem früheren Besitzer einst für besondere Verdienste das Nutzungsrecht des K. u. K-Wappens. So sind dieser Namen und das Wappen für die heutigen Besitzer Anspruch und Verpflichtung zugleich.

Das individuelle Hotel

Schwarzer Adler

in Altstadt
bei Frankfurt
Vogelsberger Straße/
Ecke Obergasse

Anfahrtsskizze:



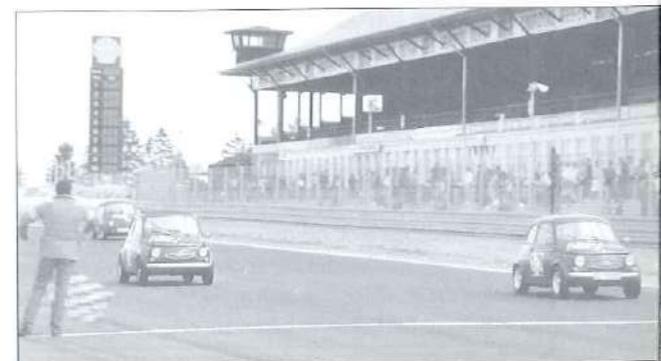
Das Hotel "Zum Schwarzen Adler" unterstützt den Steyr Puch-Freundeskreis, solltet ihr Euch im Raum Frankfurt aufhalten, bitten wir um entsprechende Berücksichtigung. Unsere Weihnachtsfeier wird am 1. November 1997 um 19 Uhr ebenfalls dort stattfinden.

LEGENDEN WERDEN NICHT ALT...



„UNS UWE“, EIN JUNGGEBLIEBENER WURDE 60
HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM GEBURTSTAG 

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM GEBURTSTAG 
„UNSER PUCH“ WURDE 40!



Eine Rennsaison mit einem Steyr

Ein paar Worte zu den Aktivitäten der VFV-Autogruppe, die sechs Veranstaltungen 1996 zu bieten hatte, welche ein "PUCHERL" ausgehalten hatte. Diese Veranstaltungen werden nur als Gleichmäßigkeitsläufe ausgeschrieben. Aber kann sich ein PUCH daran halten? Also ging's zur Sache.

Am 5.4.96 traf sich die Autogruppe zum ersten Mal zur Einstellfahrt am Nürburgring. Dieses war eine Tagesveranstaltung für kleines Geld; man konnte viel fahren und ausprobieren. Mit Martin Eckert und Lothar Kahl waren allerdings nur 2 Puch-Auto's erschienen. Da es eiskalt war und viel regnete, besorgte unser neuer Präsident der VFV-Autogruppe eine Box und organisierte reichlich Kaffee und heiße Fleischbrühe - so konnte man es dann den einen Tag aushalten.

Am 4./5. 1996 fand nun die Veranstaltung in Assen statt, wieder nur zwei Puch's, diesmal Mathias Duesterberg und Lothar Kahl. Dies sollte nun der erste Wertungslauf der VFV-Autogruppe sein. Dies ging leider schief, da die Zeitnahme nicht funktionierte. Selbst die Startaufstellung mußten die zwei dazugehörigen Puchfrauen organisieren. Also der erste Lauf gleich ohne Wertung und das bei viel Regen und Eiseskälte.

Am 4./5.6. stand das Rennwochenende in Colmar Berg auf der Good-year Teststrecke auf dem Programm. Endlich mal schönes Wetter, dachte ich. Aber am Samstag mal wieder viel Regen und Schlamm im Fahrerlager. Auch hier waren in einem großen Starterfeld nur Lothar und Martin am Start. Martin fuhr wie ein Besessener, nahm die Kurven nur auf zwei Rädern und raubte den PS-stärkeren Oldies die Schau. Der Erfolg stellte sich dann auch prompt ein. Er wurde Zweiter im Gesamtklassement. Lothar fiel leider in der letzten Runde mit Defekt aus. Martin Eckert holte gleich die ersten Punkte.

Nun kam das berühmte Doppelwochenende (5./6. u. 13./14.7.96) Most und Horice in der CZ. Präsident Willi baute ein riesen Camp auf. Man konnte meinen, er verläßt sein Billerbeck für immer und macht sich in Most ansässig. Most war eigentlich von Puchfahrern immer gut besucht. Wieder nur zwei Puch's. Doch plötzlich, eins, zwei, drei Kalle (der aus Berlin) war dabei. Wo bleiben die anderen Puch's? Hubert, Martin, Georg, Johannes und Hennes u.s.w. es könnte doch bei den Puch-Tretern viel mehr Spannung sein. Jeder gegen Jeden! Most-Resonanz mal wieder drei Puch-Auto's am Start. Mathias fiel leider mit gebrochener Achswelle (wo sind die vielen PS her?) aus, wollte aber in Horice am nächsten Wochenende wieder dabei sein. Most hieß auch wieder Sturm und Regen (wir hatten noch nie schlechtes Wetter in Most), Zelte und Material flogen durch die Luft, man konnte sich nur mit diversen Getränken über oder unter Wasser halten. Willis Camp machte natürlich auch einen Abflug, ausgerechnet dort waren aber die ganzen Siegerutensilien in Pappkartons untergebracht. Jutta Duesterberg und ich haben am nächsten Tag alle durchgeweichten Kartons entfernt, die darin befindlichen Gläser sortiert, Siegerkränze so gut wie möglich getrocknet und damit alles zur Siegerehrung klar gemacht. Wieder ein Puch auf dem Siegertreppchen, diesmal Lothar auf Platz 1. Dann ging es auf die gemeinsame Woche in Horice los. Kalle und Lothar waren dabei, auch die dazugehörigen Frauen. Man glaubt es kaum, aber es waren wieder nur Friesennerz und Gummistiefel angesagt. Selbst die Ausflüge, die man unternahm, Prag, Steinbrüche, usw., es war alles nur bei Regen zu genießen, oder man hatte auch bald die



- Puch bei der VFV AUTOGRUPPE

Schnauze voll und gab sich am Abend gefrustet dem Bier hin. Dann überraschte uns ein Telegramm aus Berlin. Mathias lag mit Wirbelbruch in Berlin im Krankenhaus und konnte also nicht kommen. Man telefonierte hin und her und machte sich Sorgen um unseren "Langen". Jutta beruhigte uns: "DÜSI wird schon wieder". Am Tag darauf, erschien Hubert Nenninger mit seinem schönen hellblauen Puch, kam aber nicht zum Einsatz auf diesem, der "Nordschleife" sehr ähnlichen Kurs (nur nicht so lang). Lothar belegte hier im Gesamtklassement den 2. Platz, in seiner Klasse den 1. Platz. Endlich kam auch er zu Punkten, glücklich fuhr er mit Frau, Pokalen und Siegerkränzen nach Hause. Auch Kalle hatte sein Erfolgserlebnis in Horice, 2. Platz und seine Gilla ist nun überzeugt, Kalle muß wieder fahren! In Berlin wird schon getuschelt, Kalle rüstet heimlich für die kommende Saison auf.

Am 27./28.7.96 traf sich die VFV- Autogruppe in Gaschney im Elsaß zu einem Bergrennen. Gaschney, ein Skigebiet in den südlichen Vogesen, eine Traumlandschaft. Endlich Sonne und angenehme Temperaturen. Als wir ankamen, war Martin Eckert und Familie schon da. Große Begrüßung, auf einmal Rufe "ein Wohnmobil brennt". Ingrid hatte es wohl Paulinchen nachgemacht, aber Martin hatte geistesgegenwärtig die "Hütte" mit einem Autofeuerlöscher gelöscht. Es Conny und es Kelly (seine Töchter) staunten nur, wie Papa dies so schnell in den Griff bekommen hat. Ein paar Sekunden länger und alles wäre zu spät gewesen. Mama Ingrid hatte jetzt Zeit übers Wochenende zum Putzen. Willi kam im neuen Outfit mit Sunbeam, dann Martin und Lothar mit Puch. Martin fährt nicht so gerne Bergrennen, Lothar bis zur bitteren Neige, also wieder Goldkranz und Pokal für den ersten Platz, Martin wurde Zweiter. Leute, dies ist eine Superstrecke für unsere Puch-Auto's, für 1997 wünsche ich mehr Puch's am Start! Auch der Veranstalter sorgte für gute Stimmung bis in die Nacht hinein, mit Oldiemusik und Bierzelt. Fast hätte ich es vergessen, unser Schorsch war auch da, leider ohne Auto.

Das letzte Rennen der Saison fand am 24./25.8.96 in Zolder statt. Das Wetter war wieder mäßig, in der Nacht Regen und tagsüber Sonne. Zwei Puch's am Start. Diesmal Ulli Körner und Lothar dabei. Dies ist auch eine sehr schöne Rennstrecke für unsere " Rennsemmeln". U. Körner fiel leider wegen Kolbenschaden beim letzten Rennen aus. Lothar holte für die Gesamtwertung Punkte in der VFV-Wertung. Lothar wurde auch in unserer Klasse Gesamtsieger bei der VFV-Autogruppe.

Dies war wieder mal eine tolle Rennsaison für unsere Puch-Auto's, was auch Martin und Mathias, die auch noch bei der "Coppa Mille" fahren, bestätigen können.

Nun stand noch die Siegerehrung des VFV in Schotten auf dem Programm. Die Veranstaltung fand in sehr guter Atmosphäre statt. Der VFV hatte sich sehr viel Mühe gegeben und hat uns Allen noch einen sehr schönen und geselligen Abschluß bereitet. Die Siegerehrung hatte einen würdigen Rahmen.

Die Saison beim VFV hat sehr viel Spaß gemacht, auch bei schlechtem Wetter. Ich hoffe, daß wir uns im neuen Jahr alle wiedersehen, hoffentlich dann wieder mit größerer Steyr Puch-Beteiligung.

Ulla Kahl, Hofheim, Frankf.



FRANK ist Tod !

Leider haben wir einen gern gesehenen und beliebten Menschen und Sportfahrer durch Krankheit mit Todesfolge verloren. Unseren lieben "FRANKY" mit seinem Mini Marcos, ein glühender Verehrer unserer Puchert und der kleinen Klassen. Sein Kampfgeist auf der Rennstrecke, sein trockener Humor im Fahrerlager und sein Einsatz als Rechtsanwalt für die Belange des Motorsport's, werden uns fehlen.

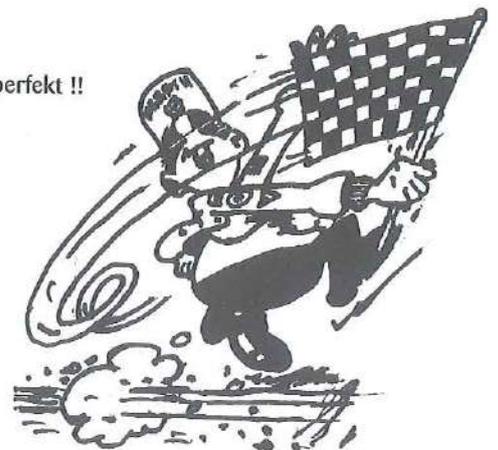
RACE for FRANKY - wir werden an Dich denken !

Steyr Puch *Historik-Racing-Team*

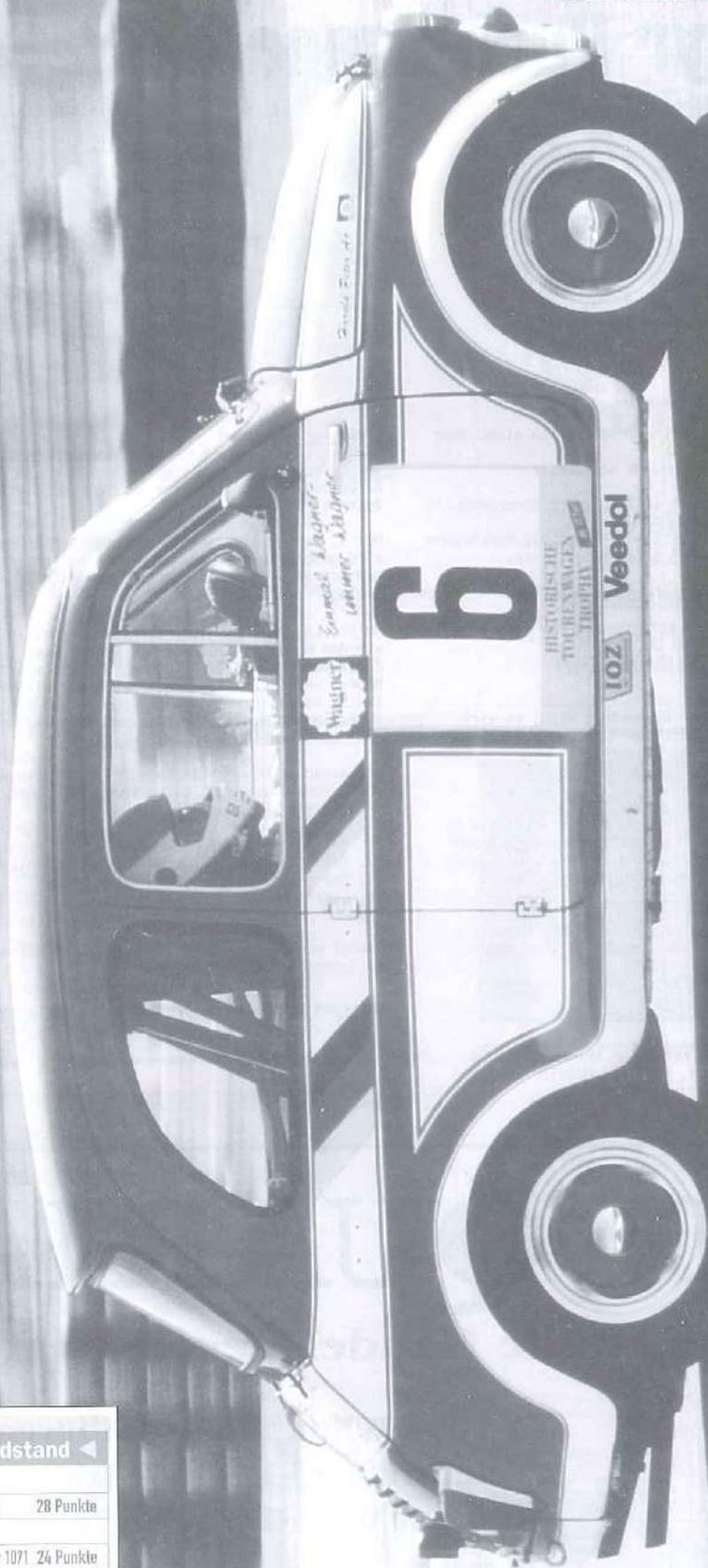
8.3. 1997	Nürburgring Einstellfahrten - Abarth-IG-Deutschland, ONS-Lizenz erforderlich.
19.-20.4. 1997	Assen Coppa Mille
24.4. 1997	Nürburgring VFV-Autogruppe, Einstellfahrten
27.4.1997	Weisenkirchen in der Wachau/A. Seiberer Bergpreis bis 1300 ccm
3.-4.5.1997	Zandvoort Coppa Mille
9.-11.5. 1997	Assen VFV-Autogruppe
24.5. 1997	Regensburg Teilemarkt für Steyr Puch-Automobile auf dem Gelände von Heinz Liedl anschließend Diskussion "Steyr Puch-Freundeskreis" in der Walba
31.5.-1.6. 1997	Tulln, Österreich Oldtimermesse, Sonderausstellung "40 Jahre Steyr Puch Automobile"
14.6.-15.6. 1997	Twente Coppa Mille
21.-22.6. 1997	Nürburgring Oldtimer Festival, Sonderlauf Coppa Mille, TERMIN noch nicht perfekt !!
27.-29.6. 1997	Most VFV-Autogruppe
5.-6.7. 1997	Horice VFV-Autogruppe
19.-20.7. 1997	Sachsenring VFV-Autogruppe
26.-27.7. 1997	Gaschney, Elsaß VFV-Autogruppe
2.-3.8. 1997	Zolder Coppa Mille
August/September '97	Steyr Puch-Treffen bei Peter Kröber, ISA Racing in Mayen, Eifel. TERMIN noch nicht perfekt !!
14.-15.9.1997	Ebern - AC Ebern Touristik und Bergrennläufe - Steyr Puch-Treffen
4.-5.10. 1997	Assen Coppa Mille
12.10. 1997	Zolder Classic Club Race
8.-9.11.1997	Nürburgring Coppa Mille, Sonderlauf VLN

Ansprechpartner für Ausschreibungen:

Abarth Challenge,	Klaus Kleber
Classic Club Race:	Fon, Fax 02151/31 33 71 oder Abarth-Stand auf der Techno Classica
VFV-Autogruppe:	Willi Budzinsky, Fon, Fax 02543/2 52 10
AC-Ebern:	Lothar Kahl Fon 06192/2 55 20, Fax 06192/2 75 72



2 STEYR PUCH in der "Hist. Tourenwagen Trophy" erfolgreich



In der internationalen Motorsportszene waren mit Harald Peter und Michael Volle zwei Puch-Treter erfolgreich unterwegs. 7 Meisterschaftsläufe im In- und Ausland, die jeweils über eine Distanz von 75 km gefahren wurden, standen auf dem Programm dieser Serie.

Harald Peter (im Bild) siegte in Hockenheim, Spa-Francorchamps und zweimal am Nürburgring, in Lahr wurde er zweiter und dritter in Assen und nochmals am Nürburgring.

Michael Volle holte sich den Sieg bei seinem Heimrennen in Lahr, wurde zweiter in Hockenheim und Assen und dreimal auf dem Nürburgring. In Spa-Francorchamps belegte er den dritten Platz.

BMW - Siege gab es für Eckehard Spelsberg auf der Nordschleife des Nürburgrings und für Walter Wiedekind im niederländischen Assen. Die Entscheidung in der Meisterschaft fiel erst im letzten Rennen der Saison auf dem Nürburgring. Bei miserablen Wetter siegte Harald Peter vor Michael Volle und holte sich damit den Titel in der "Historischen Tourenwagen Trophy".

Hervorragend war auch das Abschneiden der beiden Steyr Puch-Fahrer im Zuverlässigkeitspokal. Von 65 eingeschriebenen Fahrern in dieser Serie waren es am Ende der Saison nur 3 Teilnehmer !!, die alle Läufe in Wertung beendeten. Zu ihnen gehörten beide Steyr Puch-Piloten. Wiederum ein Beweis für die Zuverlässigkeit der Steyr Puch-Automobile - sofern er gut vorbereitet wird !!

Endstand

Klasse 1 bis 700 Kubik		
1. Harald Peter / Steyr Puch 650 TR	28 Punkte	
Klasse 2 bis 1150 Kubik		
1. Dave Ramsbotham / Morris Cooper 1071	24 Punkte	
Klasse 3 bis 1300 Kubik		
1. Rainer Klockenhoff / Austin Cooper S	62 Punkte	
Klasse 4 bis 1600 Kubik		
1. Heinrich Botz / Alfa Giulio Sprint GT	71 Punkte	
Klasse 5 bis 2500 Kubik		
1. Detlev / Hans-Josef Biermann / BMW 1800TI	31 Punkte	
Klasse 6 über 2500 Kubik		
1. Freddy Gätzing / Ford Mustang	40 Punkte	

Was machen unsere Nachbarn?

Steyr Puch-Szene Österreich!



Modellbau - Eck:

1) Nachdem von Vitesse der Puch als Europamodell wahrscheinlich nicht mehr kommen wird, haben wir die Initiative ergriffen!
Wir können daher folgendes anbieten (Auslieferung ab Mai/Juni):

Modellbausatz in Resine (Kunststoff) im Maßstab 1/43 des Puch Europamodells
500 D, 650 T, 650 TR
nach modernster Technik gefertigt, mit den richtigen Rädern, mit Aufklebern für den Schriftzug nach Wahl, Scheibenwischern, Spiegeln etc. etc.

Der Zusammenbau ist kein Problem, auf Wunsch liefern wir auch gegen Absprache gerne das fertige Wunschmodell!

Der Bausatz wird komplett ca. ÖS 550,- oder DM 80,- kosten

ACHTUNG !!!!!

Dies ist eine einmalige Aktion, die nicht mehr wiederholt wird, es wird wahrscheinlich 150 Bausätze geben, die limitiert und durchnummeriert sind! Bestellungen werden nach dem Datum des Eingangs behandelt!

2) Wahrscheinlich habt Ihr alle eines oder mehrere Modelle von Vitesse zu Hause stehen, dafür kann ich Euch einen "Nachrüstset" bestehend aus den richtigen Rädern sowie Fotoätzteilen und Schriftzügen anbieten. Der Preis dafür ist noch nicht bekannt, wird jedoch nicht allzu hoch sein!

3) Ebenfalls für den Fiat 500 in 1/18 von Solido wird es einen Umbausatz geben, der aus einer Puch-Motorhaube besteht sowie den richtigen Rädern, Frontzeichen und Schriftzügen.
Wenn Ihr Probleme mit dem Dach haben solltet, gibt es auch dafür eine Lösung!!

Auch wenn Ihr Euch noch etwas gedulden müßt, könnt Ihr Eure Bestellung sofort aufgeben, dann seid Ihr bei den Ersten, wenn die Modelle ausgeliefert werden!



**STEYR PUCH CLUB
SALZBURG**

A-5016 Salzburg, Postfach 313

Liebe Puch-Freunde!

Unser Puch 500 wird wie wir alle wissen 40 Jahre alt und daher gibt es natürlich eine große Feier im Zuge der Oldtimermesse in Tulln in Niederösterreich!

Der 1. Öst. Kleinwagenclub übernimmt die Organisation der großen Halle, wird gemeinsam mit unserem Club eine Sondernummer der Austroclassic gestalten (daran wird schon kräftig gearbeitet) und wir werden eine kleine "Extra-Einlage" liefern.

Am Freitag, 30. Mai 1997 treffen wir uns in Teesdorf (Baden bei Wien), wo wir den Handlingkurs gemietet haben! Dies ist eine kleine enge winkelige 2 Kilometer lange Rundstrecke, die wir von früh bis abends für uns alleine haben und Ihr könnt Euch denken, daß wir uns da schon einiges einfallen lassen werden! (Verbrauchsmessungen und Gleichmäßigkeitsprüfungen für die 500er, Beschleunigungsduelle und Rennbewerbe für die schnelleren 650er! Mehr wird noch nicht verraten!

Die Ausschreibungen für Teesdorf und Tulln werden im März versendet werden, falls jemand von Euch guten Ideen hat, oder auch mitarbeiten möchte, ist er herzlich willkommen!!

29. Mai	Donnerstag, Feiertag	
30. Mai	Freitag	Teesdorf, mit anschließendem Clubstammtisch
31. Mai	Samstag	Tulln Messe
1. Juni	Sonntag	Tulln Messe

Soweit einmal als Voraus - Info, alles Weitere steht dann in der jeweiligen Ausschreibung.

Anfragen per Telefon oder Fax bitte an: Horst Morocutti
Kaiser Josef Platz 1
A-4600 Wels
Tel. 07242/72439 privat und Fax
65382 Büro

AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsgesellschaft mbH



A-1090 Wien, Fuchsthallergasse 6

Telefon 0043-1-3 10 78 65

Telefax 0043-1-3 10 73 78

Öffnungszeiten:

Montag-Mittwoch 13 – 18 Uhr

Donnerstag 12 – 20 Uhr

Freitag 13 – 18 Uhr

Alpenglühén



Herzlichen Glückwunsch an Franz Holzer, der in der Klasse Spezialtourenwagen bis 1150 ccm, den Titel im Steierischen Bergally-Cup 1996 gewann.

Der Bergallyecup in Österreich, eine Sprintmeisterschaft für Tourenwagen und GT, geht 1997 in seine 17. Saison. Im vergangenen Jahr pilgerten rund 4000 Zuschauer zu den einzelnen Veranstaltungen. Gründe für die steigende Popularität gibt es manche: Ein gesundes Umfeld, Piloten aus der Rundstrecken- und Rallyeszene, die stets für ihre Fans da sind, Georg Gadolla, der den Cup als ambitionierter Präsident gut zu vermarkten weiss und Gottfried Kogler, der ihm als Fahrervertreter dank guter Kontakte zu Sponsoren immer hilfreich zur Seite steht. So ist es ihnen gelungen, Castrol Austria neben Remus Sportauspuff für das Haupt-sponsoring zu gewinnen.

An die 60 Fahrer werden in den diversen Klassen, von der seriennahen Gruppe N bis zur Gruppe H über 2000 ccm, in der nicht weniger als 17 Wagen erwartet werden, an den Start der zwölf Läufe gehen.

TERMINE BERGRALLYECUP

- 23. 3. Gschmaier bei Ilz
- 6. 4. St. Anna am Aigen
- 20. 4. Koglhof bei Birkfeld
- 4. 5. Paldau bei Feldbach
- 18. 5. St. Peter am Ottersbach
- 1. 6. Waldbach bei Hartberg
- 15. 6. Oberschützen/Oberwart Burgenland
- 29. 6. Seggau bei Leibnitz
- 17. 8. Edelsgrub bei Graz
- 7. 9. Lödersdorf bei Feldbach
- 14. 9. Neudorf bei Passail
- 5.10. Auersbach bei Feldbach

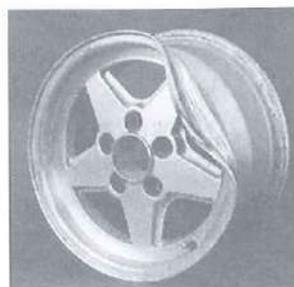
ÖSTERREICHS GRÖSSTE OLDTIMER VERANSTALTUNG



OLDTIMER MESSE TULLN

31. Mai + 1. Juni 1997
9.00 - 18.00 Uhr

MESSEGELÄNDE TULLN
OLDTIMERSCHAU, CLUBPRÄSENTATION,
TEILEMARKT AN BEIDEN TAGEN



KOTTNIG'S FELGENKLINIK

Behebt Schäden oder löst spezielle Felgen-Probleme (verbreitern) von Steyr Puch-Stahlfelgen

Altmannsdorfer Anger 61
A-1120 Wien
Tel. 804 21 22
Fax 804 03 46

Der Steyr-Puch Club Salzburg wünscht ein pannenfreies und erfolgreiches neues Jahr.

Steyr-Puch Clubtreffen 1997

- 08.03.97 18.00Uhr Gasthof Seewirt
- 12.04.97 13.00Uhr Garagenfest Sipbachzell
- 01.05.97 12.00Uhr Grillfest Ohlsdorf
- 31.05.97 19.00Uhr Tulln Oldtimermesse
- Juni/Juli Lungau, genaueres noch offen
- 15.08.97 12.00Uhr Spanferkelparty GH Seewirt
- 12.10.97 12.00Uhr GH Kirchenwirt Puch/Sbg.
- 22.11.97 18.00 Uhr Weihnachtsklubabend

Weitere Termine sowie Details zu den einzelnen Clubtreffen findet Ihr in den jeweiligen Ausgaben unserer Clubzeitung.

Wir freuen uns auf Eure zahlreiche Teilnahme.

1	Januar	Februar	März
9	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	MDMDFSS 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
9	April	Mai	Juni
7	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
	Juli	August	September
	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
	Oktober	November	Dezember
	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	MDMDFSS 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



Unser Steyr Puch-Freundeskreisler Christian Bauer, aus Österreich, hat in den Salzburger Club-Nachrichten Folgendes veröffentlichen lassen:

Wer von uns kennt das Problem nicht?

Da wird ein Puch angeboten mit den tollsten Getriebeübersetzungen und sogar einem 9er Trieb. Nur, es fehlt einfach die Zeit oder auch die Möglichkeit, das Getriebe an Ort und Stelle auszubauen, zu kontrollieren und die Versprechungen zu überprüfen!

Mit einer ganz simplen Methode läßt sich hier jedoch Abhilfe schaffen. Der Ausbau von Getriebe und Motor ist dabei nicht nötig! Man geht folgendermaßen vor:

Den Wagen einseitig hochheben und am Radlauf sowie am Reifen mit einem Klebestreifen eine Marke anbringen. Nun wird der Motordeckel und dann die Zündkerzen entfernt. Auf der Riemenscheibe wird ebenfalls eine Markierung angebracht (eventuell die Zündmarkierung verwenden). Jetzt wird mit der Drehkurbel in Drehrichtung des Motors solange gedreht und dabei die Umdrehungszahl der Riemenscheibe gezählt, bis das angehobene Rad genau 10 Umdrehungen gemacht hat. Die beiden Markierungen am Reifen und am Kotflügel müssen übereinstimmen.

Nach der Formel:

$$U_{\text{Motor}} = \frac{U_{\text{Rad}} \times \text{Ges. Übersetzung}}{2} \Rightarrow \text{Ges. Übersetzung} = \frac{U_{\text{Motor}} \times 2}{U_{\text{Rad}}}$$

können jetzt für die einzelnen Gänge die Übersetzungsverhältnisse errechnet werden.

Die folgende Tabelle zeigt die Werte für die gängigsten Übersetzungen. Auf diese Art und Weise läßt sich ohne Zerlegen und Ölpannscherei, in kürzester Zeit und an jedem Ort, feststellen, was wirklich eingebaut ist. Niemand muß mehr die Katze im Sack kaufen!!

Euer Christian Bauer

Gang \ Typ	500 Serie	TR Europa	Sport	Berg	Rallye
1.	41:11=3,75 96,4	40:13=3,08 75,2	40:13=3,08 75,2	40:13=3,08 75,2	40:13=3,08 65
2.	37:17=2,18 56	34:19=1,79 43,7	34:19=1,79 43,7	37:17=2,18 53,2	37:17=2,18 46
3.	30:23=1,30 33,4	30:23=1,30 31,7	30:23=1,30 31,7	33:20=1,65 40,26	33:20=1,65 34,8
4.	25:28=0,89 22,9	25:28=0,89 21,7	26:27=0,96 23,4	29:24=1,21 29,5	29:24=1,21 25,5
7er Trieb	●				
8er Trieb		●	●	●	
9er Trieb					●

... Übersetzung
... $U_{\text{Kurbelwelle}}$

entspricht Moserkatalog



Geschwindigkeitstabelle bei entsprechender Reifengröße

(Ca.-Werte)

Gänge	7:36 = 5,14*				8:39 = 4,88				9:38 = 4,22			
	155x70	165x70	165x60	Racing	155x70	165x70	165x70	Racing	155x70	165x70	165x60	Racing
3,73 = 41:11	35	38	33	35	37	40	35	38	38	46	41	43
3,08 = 40:13	42	46	41	43	45	48	43	45	52	56	50	52
2,18 = 37:17	60	65	57	60	63	68	60	64	73	78	70	74
1,79 = 34:19	73	80	71	75	77	83	74	78	89	96	85	90
1,65 = 33:20	79	85	76	80	83	90	80	84	96	104	92	97
1,48 = 31:21	88	95	85	90	93	100	89	94	107	116	103	108
1,35 = 31:23	97	104	93	97	102	110	98	103	117	122	113	119
1,30 = 30:23	100	108	96	101	106	114	101	107	122	132	117	123
1,21 = 29:24	108	116	103	109	114	122	109	115	131	141	126	132
1,12 = 28:25	116	125	112	117	122	132	117	124	142	153	136	143
1,04 = 27:26	125	135	120	126	132	143	126	133	153	164	146	154
1,00 = 27:27	130	140	125	132	137	148	132	139	160	171	152	161
0,96 = 26:27	136	147	130	137	143	154	137	144	165	178	159	167
* 0,89 = 25:28	147	158	141	148	154	166	148	156	178	189	171	180

Reifenumfang (Toleranz ± 2,5%)

145 x 70 = 1560 cm

155 x 70 = 1595 cm

165 x 70 = 1720 cm

165 x 60 = 1535 cm

Dunlop Racing = 1610 cm

FORMEL:

$U_{pm} \times \text{Reifenumfang} \times 0,06$ (Toleranzwert)

Gesamtübersetzung * (z.B. 0,89 x 5,14)

Schwarzes Brett

Verkaufe eine komplette Serienauspuffanlage, inkl. Wärmetauscher/Krümmer in gutem, rostfreien Zustand mit passendem Ansaugrohr und Vergasser für Steyr Puch 500 S (Fiat Chassis/Getriebe), Preis VB, günstig. Claus Lederer, Oeffinger Str. 8, 70736 Fellbach, 0711/514221.

Steyr Puch 500 D, 9/63, Bürzeldach, teilweise zerlegt, gute Restaurationsbasis. Nur zusammen mit allen Teilen: Mahle-Schmiedekolben 82.96 mm, passende Zylinder neuwertig, TR-Köpfe 38/34 mm, bearbeitet, für Doppelzündung. Satz Pleuel 3/1, Slalomnocke 103°, 370 Spreiz., Ansaugrohr f. 36er Zenith, 2 Motoren 500 u. 650 ccm, Satz Motorbleche verzinkt, 1 Motorgehäuse extra. Satz Konidämpfer gelb, originalverpackt, 2 Fusina-Schalensitze neu, viele Kleinteile. Festpreis 8200.--DM. Rainer Hübsch, Volbehrstr.6, 90491 Nürnberg, 0911/5980422.

Verkaufe Steyr Puch 700 C, Bj.67, TÜV 10/98, 48.000 km, beige, guter Originalzust. VB 10.000.--, Klaus Eggert, Veilchenweg 5, 59394 Nordkirchen, 02596/1351 o. 4434.

WETTBEWERBSFAHRZEUG mit Straßenzulassung, 500 D, Bj.61, Zustand 2, Rennmotor 60 PS, alle Goodies! TR-Straßenmotor 42 PS, maßangefertigter Trailer, viel Zubehör. VB 25.000.--DM. Dr. Dieter Frerichs, Pommernweg 27, 22952 Lütjensee, 04154/7221 abends.

Verkaufe Tuningteile von A-Z, alles was man für einen schnellen Puch braucht!! Rohkarosse 500 S, alles neu eingeschweißt, grundiert mit Typenschein, Dachgestänge für Puch Bj. 57-65. Suche 4. Gang 29:24. Christian Bauer, Wien, 0043/222-4795083.

Suche Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Öltemperaturanzeige original für Puch, eine runde Originalstoßstange hinten, Überrollbügel gebraucht m. Anbauteilen. Wilfried Vetter, Hirsauer Str. 215, 75180 Pforzheim, 0721/72570.

Verkaufen Steyr Puch-Teile neu und gebraucht, größter Stock in Österreich, Fahrzeuge: 700 C, rot, neu aufgebaut. 500er, Bj.58, teilrestauriert. 500 D, Bj. 65, restauriert. Diverse Typenscheine. Suchen Auspuff 500 S. Roland u. Robert Horninger, A-4694 Ohlsdorf, 0043/7612-47442.

Suche für Steyr Puch 500 D Felgen 4" o. 4,5" Felgen, Monte Carlo, TR-Motor 40 PS. Michael Bleckmann, Doncaster DN4, 6 SB, Partridge Flattroad, 0044/1709-882272, priv. 0044/1302-537477, Mobil 0044/410917397, spreche deutsch.

Suche original Drehzahlmesser, Motorhaube, Frontemblem, Dachkolben 81,5 mm, Typenschild f. 650 TR/500 S, Monte Carlo-Auspuff. Ulf Häring, Hauptstraße 39, 51545 Waldbröl, 02291/6772.

Verkaufe wg. Todesfall Steyr Puch 500 S, Bj. 70. Karosseriearbeiten u. Lackierung 1995 f. 9000.--DM fertiggestellt. Näheres unter Telefon 07527/5577 Oder Fax 5558.

Verkaufe verschiedene Motoren v. 650 - 780 ccm, Kolben und Zylinder einbaufertig für 780 ccm mit Serienkurbelwelle, Kolben und zylinder 650 gebraucht, Doppelvergaser 32 NDIX, Saugrohre, Felgen 4" u. 4,5", Renn-Puch nach FIA-Anhang K mit oder ohne Motor. Hans Gerner, A-Braunau, 0043/7722-63056 Tag o. 67168 Abend.



Steyr Puch „Buggy“, rot, Bj. 64, 20 PS, 0 km., 1. Hd., kein Dach, rote Ledersitze, 1a-Zustand, DM 10.000,-. Tel. A=0043/3135/52430 oder 0664/2016366

**Steyr Puch
Buggi**

DM 10.000,- Tel. 0043/3135/52430

Schwarzes Brett

Zu verkaufen: Haflinger-und Zweirader-satzteile für Puch.

Suche 650 TR in gutem Zustand. Günter Schwarzwälder, Postfach 22, 7858 Weil am Rhein-Haltingen, 07621/62181.

GRAZ hat's !!

Steyr Puch 500 - 700 und Haflinger-Teile und Handel. Totaler Abverkauf!! Zinser räumt!! 20 Puchautos, 20 Getriebe, 20 Motoren, jede Menge Puchkarossen. Steyr Puch Haflinger, Allrad-Geländeauto, Bj.60, 22 PS, 4-Sitzer mit Planenverdeck, ÖS. 55000.--, neues Frontblech für Haflinger. Alois Zinser, Triester Straße 375, 8073 Feldkirchen b. Graz, 0043/3135-52430, Fax -52754.

Verkaufe diverse Steyr Puch-Ersatzteile gebraucht aber gut. Klaus Barth, Lichtenfels, 09571/ 72638.

Suche Haflinger-Teile und "Gleichgesinnte" wg. Interessenaustausch. Stefan Walter, Landstraße 6, 76275 Ettlingen, 07243/98707.

Suche Drehzahlmesser bis 160 km/h oder wer hilft bei Umbau (Folie). Josef Maier, Pass Str. 1, 79674 Todtnau, 07671/1717.

Verkaufe für 500 D, Motor und Getriebe - 40000 km gelaufen. Preis VB. 1.800.--DM. Karl Lackner, Langnau 2, 79211 Denzlingen, Tel. 07666/5960.

Suche alle "THONDORF" außer 1993 oder wer kopiert mir die Hefte gegen Entgelt. Walter Lember, Kappelweg 2 a, 97799 Roßbach, 09746/530.

Verkaufe neuen 650 T Motor 0/km gelaufen, Preis 3.200.--DM. Johannes Gros, Stimbergstr. 278 a, 45739 Oer-Erkenschwick, 02368/ 52660.

Suche 650 T oder besser noch TR, in gutem Zustand, nicht verbastelt !! Auch im Rallye-Trim, bin interessiert dieses im "historischen Rallyesport einzusetzen. Wer ist mir dabei behilflich? K.-H. Hintz, Liedtkeweg 11, 45219 Essen.

Suche für 500 D, Bj. 59, 2 Scheinwerfer vorne, Frontemblem quadratisch !!, original Hupenknopf in Lenkradfarbe mit Chromring, 2 x runde original Steyr Puch-Stoßstangen, 1x Steyr Puch-Schriftzug am Armaturenbrett

"Steyr Puch 500" und für Motorhaube. Thomas Wegener, Neukircher Mühle 1 c, 45239 Essen.

Verkaufe Pinzgauer 710 M 4x4, guter Zustand, 2 Jahre TÜV, Preis VHB. und Faun-Kraka, TÜV 6/98, Preis VHB. Harald Ludwig, Müdener Str. 22, 29362 Hohne, 05083/1430.

Verkaufe folgende Neuteile:

Winkelhebel, Pleuellager std., Hauptlager std., Ölpumpe-Rep.satz, Dynastarter-Rep.satz, Kurbelwellen, Motorgehäuse, Kolben und Zylinder 80,5 mm, Pilzventile, Nockenwellenlager, Dichtungen, Gummitteile, Pleuel, Ölpumpe kompl.

Gebrauchtteile: Kurbelwellen, Pleuel, Motorgehäuse, Nockenwellen, Vergaser Weber 36 DCNF.

Suche: "THONDORF" Heft 1-7, Ölfilter-schraubhalter vom 126er, Gußauspuffkrümmer, 500 S Schwungräder (nicht 126er) mit Schraube. Franc Müller, Münsterfelderstr. 130, Tel. bis 10 Uhr und ab 22 Uhr 02251/62843 sonst AB oder Fax 02251/6811.

Ersatzteilbeschaffungsservice:

Ich suche und beschaffe für Sie Steyr Puch-Teile, Komplettfahrzeuge, Karossen und Literatur.

Zu verkaufen: 2 Europakarossen restauriert, rollfertig, zum aufbauen. 650 TR 1, Ex-Shell-Pokalauto, Ex-Liedl-Auto mit Originalbrief, Fahrzeug muß restauriert werden, Motor komplett in Teilen, VHB 7000.--DM.

Georg Hummel,
Bismarckstraße 18, 76133 Karlsruhe,
Telefon und Fax: 0721/23867

Kleinst-Cabrio

Einen Cabriumbau für den Fiat 500 zum Selbermachen bietet die Firma Yesterday Cars. Seit neue-



stem gehört zu dem Bausatz auch ein verbessertes Verdeck. Information mit Fotos dazu erhält man gegen einen mit zwei Mark frankierten Rückumschlag. Die Adresse: Firma "Yesterday Cars", K.-H. Kösling, Ordensstraße 2c, 50129 Bergheim.

Auch das sind Steyr Puch-Fahrzeuge!



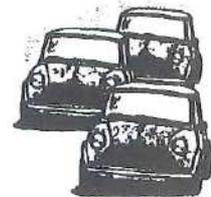
INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbH

INTROPA SPED.-GmbH. CCS, Geb. 639 B, 60549 Frankfurt

Tel: 069 / 69 27 25
FAX: 069 / 69 30 99



**Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oltimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten Plätzen der Erde.**



**TESTEN SIE UNS !
wir laufen „ immer rund „
sind schnell und zuverlässig
wie Ihr „ Klassiker „**



Makrolon Kunststoffscheiben

mit Bauartgenehmigung
in 3 und 5 mm Stärke.

Für alle Fahrzeuggruppen.

z. B. Golf Heck u. hint. Seite
in 3 mm 400,- DM, in 5 mm 500,- DM

Versand täglich

BK-Autoglas

Liststraße 14 71336 Waiblingen
Tel. 07151/22022 Fax 07151/22020

A. BAUER MOTORSPORT

- Motorenbau, Fertigung, Instandsetzung von Sport- u. Rennmotoren aller Klassen
- Zylinderkopffießband, Rollenleistungsprüfstand (Wirbelstrom) zur Optimierung
- Elektronische Einspritzsysteme/Motor-Management
- Motorenteile, Fahrwerke, Bremsen
- 1997: 10 Jahre A. Bauer Motorsport
Nutzen Sie diese Erfahrung für Ihren Erfolg
- Formel Euro Cup '96: Vizemeister Frank Schierig (Ralt-Opel)
Herzlichen Glückwunsch !!!
auch allen weiteren Kunden zu Ihren Erfolgen

Bräunleinsberg 19 • 91242 Ottensoos
Tel. 0 91 23 / 8 22 32 • Fax 0 91 23 / 8 25 85



Schorsch's Traum vom TEAM

SAIERS TUNING

Siegfried Spiess

Zeiss-Straße 5
Industriegebiet Ost
neben der A 81
71254 Ditzingen
Telefon (0 71 56) 9 56 10
Telefax (0 71 56) 95 61 10