

Thondorf

Steyr Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr. 12



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.

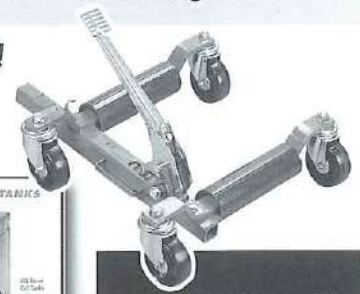


PROGRAMMAUSZUG

ATL	Sicherheitstanks
AP-RACING	Bremsanlagen
AP-RACING	Kupplungen
BELL	Helme + Zubehör
CORBEAU	Rennsportsitze
DMS VARLEY	Trockenbatterien
EARLS	Leitungen + Anschlüsse
GOODRIDGE	Leitungssysteme
HEWLAND	Getriebe + Zubehör
HORNE	Reifenheizdecken
ISA	Laptimer
LONGACRE	Radlastwaagen
LONGACRE	Stoppuhren
OMP	Käfige + Überrollbügel
OMP	Overalls, Sitze, Zubehör

PELTOR	Intercomsysteme
PENSKE	Stoßdämpfer
PREMIER	Sicherheitstanks
SABELT	Sicherheitsgurte
SETRAB	Ölkühler
SPA	Löschanlagen
SPAL	Ventilatoren
SPEEDLINE	Racingfelgen
STACK	Datenaufzeichnung
STACK	Displaysysteme
STACK	Drehzahlmesser
TERRAPHONE	Gegensprechanlagen
TERRATRIP	Rallyecomputer
TILTON	Pedalsysteme
WILLANS	Sicherheitsgurte

Besuchen Sie uns im Internet!



Fordern Sie unseren neuen **GESAMT-KATALOG** gegen **DM 15,- Schutzgebühr** an.

Bei Vorlage der **Lizenz-Nr.** **kostenfrei!**

ISA-RACING

56736 Kottenheim • August-Horch-Str. 11

Telefon: 0 26 51- 96 25-0, Fax: 96 25-10 • www.isa-racing.de • eMail: info@isa-racing.de

Zur Situation

Es ist viel in Bewegung geraten im vergangenen Jahr. Besonders unsere Messeaktivitäten (mit größerem Stand) sind mittlerweile zu einem echten Highlight geworden. Der Andrang war wieder riesengroß und wir hatten alle Hände,

Ohren und Mänder voll zu tun um jedem Interessierten gerecht



Gelände von Heinz Liedl stattfand, brauchen keine Worte mehr verloren zu werden - er ist schon zur Tradition geworden. Wie immer hatte sich eine Menge Steyr Puch-Motorsportler eingefunden, und bei Bier und Wurst um Sekunden am Biertisch gekämpft. Da werden Kurven zur Geraden! Ihr seht also, die Szene lebt. Nur die Beteiligung könnte noch etwas besser werden. Denn, was uns auf motorsportlichen Gebiet gelungen ist, wo wir

Unsere Jahresabschlußfeier fand im vergangenen Jahr im "Schwarzen Adler" in Altenstadt bei Frankfurt statt. Harmonievolle Stimmung, gutes Essen und jede Menge Benzingespräche waren angesagt. Jutta Duesterberg hatte uns ein paar alte, interessante Steyr Puch -Videos präsentiert. Als Gäste waren unsere Sponsoren, bei denen wir uns für ihre Unterstützung in der vergangenen Saison an dieser Stelle nochmals herzlichst bedanken wollen gekommen. Ebenfalls auf unserer Einladung erschienen unser Automobilreferent des Fahrzeug-Veteranen-Verbandes Willi Budzinski und der Organisator der "Historischen Renngemeinschaft", Ralf Hecker. Beide haben uns schon so manchen Rennstart ermöglicht. Ihr seht also, daß wir viel Engagement aufbringen, um jedem "Freundeskreiser" etwas bieten zu können. Wir versichern euch, daß auch dieses Jahr eine Menge los sein wird. Dies könnt ihr auch unserem Terminkalender am Ende unserer "Thondorf" entnehmen. Und denkt bitte daran, jedes Bild und jeder Bericht von eurem Steyr Puch sind wichtig und tragen zum Gelingen unserer Zeitung bei.



zu werden. Die Schar der unbekannteren Steyr Puch-Freunde ist zu unserer Überraschung immer noch sehr groß. So sind in diesem Jahr nochmals einige "Thondorf"-Leser wieder neu hinzugekommen. Wer die vielen strahlenden Augen der neuen und alten Steyr Puch-Fans gesehen hat, der weiß wie beliebt unsere Oldtimer-Exoten sind. Diese Tatsache gib uns, dem "Harten Kern" des Steyr Puch-Freundeskreises auch die Motivation zum Weitermachen und zu gesteigerten Aktivitäten. Ein weiterer Höhepunkt war unser Jahrestreffen mit Ausfahrt und Prüfung beim AC Ebern in der Nähe von Bamberg, rund um die Burg Lichtenstein. Der Veranstalter hatte wie immer ein tolles Oldtimerfest organisiert. Wir waren mit ca. 20 Fahrzeugen vertreten und auch dort war das Interesse an unseren Autos immens groß. Über unseren Teilemarkt, der wieder auf dem

inzwischen immer eine ansprechende Zahl von Teilnehmer stellen, das sollte uns auch auf dem Gebiet der Touristikausfahrten gelingen. Nur, dafür fehlt uns noch ein Organisator! Wer Lust hat und sich das zutraut, bitte melden.

Nehmt also aktiv teil, und belebt den Steyr Puch-Freundeskreis durch Eure Mitarbeit.

FÜR DEN FREUNDKREIS
GEORG HUMMEL



In eigener Sache



in den vergangenen beiden Jahren ist mir immer häufiger aufgefallen, daß in unserem Freundeskreis gerade die Personen, die das größte Steyr Puch-Wissen besitzen oder über den größten Ersatzteilbestand verfügen, gewisse Eigenschaften an den Tag

legen, die dem Fortbestand und der Pflege unseres Fahrzeugbestandes nicht gerade förderlich sind..Ich möchte an dieser Stelle nicht von Ersatzteilterrorismus oder von absichtlicher Informationsverweigerung sprechen, aber manch neuer "Freundeskreisler" oder Steyr Puch-Interessent kommt sich in unserer Sippe oftmals verlassen vor. Das sollte sich schleunigst ändern! Das beweisen die vielen Telefonate, die ich mit den verschiedensten Puch-Fans geführt habe. Es nützt uns überhaupt nichts, wenn jemand sein Fahrzeug nicht fertig restaurieren kann, weil irgendjemand aus der Szene Ersatzteile hat, diese aber blockiert (Preis!! Egoismus!!). Es nützt uns auch nichts, wenn jemand in den "Historischen Motorsport" einsteigen, sich einen Puch aufbauen möchte und nicht an die nötigsten Tuning-Informationen oder Teile herankommt. Sollten wir in diesem Stile weiterverfahren werden wir mit 60 Jahren alt und ergraut vor unseren "Spielzeugen" sitzen - aber ganz alleine!! Also, liebe Steyr Puch-Experten und Ersatzteilhorte mehr Offenheit und Großzügigkeit ist gefordert, denn gerade die Neueinsteiger

brauchen unsere Hilfe. Nur so, werden alle Freude an unserem Hobby und an unseren "Alpen-Carreras" haben.. Aus diesem Grund habe ich einen ersten Schritt getan. In Zusammenarbeit mit einigen Firmen ist es mir gelungen, spezielle Getriebeteile (Hauptwellen und Gangräder), Pleuel und Kolben, Keilriemenscheiben und Lüfterräder nachfertigen zu lassen. Es wird nur hochwertiges Fertigungsmaterial verwendet. Ich hoffe, die Teile bis zum Liedl-Teilemarkt in Regensburg anbieten zu können. Als Nächstes werden Synchronringe und Antriebswellen dazukommen. Damit hoffe ich, in Zukunft einen Beitrag zur Erhaltung unserer Fahrzeuge leisten zu können. Alle, die sich durch diese Zeilen angesprochen fühlen, mögen meine Anregung als Kritik im positivem Sinne sehen. Letztendlich, sind wir auf jeden Einzelnen angewiesen. Nur gegenseitige Hilfsbereitschaft wird den Fortbestand des "STEYR PUCH - FREUNDES KREISES" sichern. In diesem Sinne wünsche ich allen viel Spaß beim Schrauben und Fahren (und Fluchen).

GEORG HUMMEL



Dienstag, 9. September 1997/FT

BAUNACH-, ITZ- UND LA

„Bergritt“ auf Wehrmachtsgespann

Automobilclub hält am Wochenende zum achten Mal „Ebern Klassik“ bei Herbelsdorf ab

HERBELSDORF/EBERN. Zum achten Mal treffen sich Oldie-Fahrer aus ganz Deutschland zur Bergprüfung des AC Ebern am Sonntag, 14. September, um im Rahmen einer Gleichmäßigkeit am Lichtensteiner Berg Sieger und Plazierte zu ermitteln.

Annähernd 100 Fahrzeuge werden diese Prüfung absolvieren, wobei die Fahrzeuge – oft in liebevoller Kleinarbeit von ihren Eignern bis ins De-

tail sorgfältig restauriert – besonders am Sonntag in vollem Einsatz den Zuschauern präsentiert werden.

Dreh- und Angelpunkt ist das Fahrerlager im Pfarrweisacher Ortsteil Herbelsdorf, von wo aus die Oldies am Samstag nachmittag zu einer Ausfahrt durch den Landkreis starten. Der Abend im Festzelt dient dem Erfahrungsaustausch und den obligaten „Benzingesprächen“.

Nach der technischen Abnahme am Sonntag morgen gehen die Teilnehmer ab 9.30 Uhr zu den zwei Trainingssitzungen auf die 2,7 km lange Bergstrecke. Nach der verdienten Mittagspause senkt sich um 13 Uhr für den ersten Fahrer die Startflagge für die beiden Wertungsläufe, wobei die Differenz aus beiden Läufen in Strafpunkte umgelegt wird. Hierbei geht es nicht um Höchstgeschwindigkeit sondern um das Erreichen gleicher Zeiten bei freigewählter Geschwindigkeit.



Zum Steyr-Puch Treffen waren fast 20 Puchs erschienen, sogar Dietmar Terjung bewegte seinen wunderschönen grünen Renner an den Zuschauermassen vorbei bergauf, an die einzigartige Kurventechnik von Heinz Liedl reichte das Ergebnis jedoch noch nicht heran.

Von Adler über BMW, DKW, Ducati, Feuergeist, EMW, Norton, NSU, Triumph bis Zündapp reicht das Aufgebot der 30 Motorräder wobei besonders die Gespanne von Zündapp „der grüne Elefant“ sowie ein Wehrmachtsgespann zu erwähnen sind.

Von Abarth bis Zündapp Janus ist im großen Starterfeld der Automobile fast alles vertreten, was vier Räder hat(te). Ob erfolgreiche Sportwagen von Alfa Romeo, Lancia, Porsche, Jaguar, Lotus und Mercedes SL oder Alltagsautos aus den 50er und 60er Jahren wie VW Käfer, BMW 2000 CS, Glas, Fiat, NSU TT und einer Meute „Alpenflöhe“ vom Typ Steyr-Puch – diese Interessengemeinschaft hält hier ihr Deutschland-Treffen ab – ist viel sehenswertes Gerät am Start.

Die Besucher von Ebern Klassik haben nicht nur die einmalige Gelegenheit die Fahrzeuge „in Aktion“ auf der Bergstrecke“, sondern auch in Ruhe im Fahrerlager in Augenschein zu nehmen. Die Strecke befindet sich an der B 279 zwischen Ebern und Pfarrweisach.



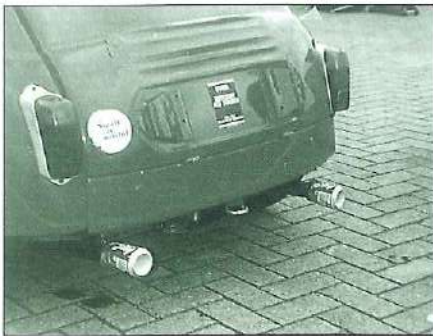
Regensburger Teilemarkt



Bei strahlendem Sonnenschein fand am letzten Mai-Wochenende in Graßlfing der allseits beliebte und immer wieder interessante und schöne Teilemarkt statt. Abends gabs die üblichen Benzin- und Tuninggespräche am Ufer der Donau, wozu sich auch die alten Hasen des Steyr Puch Rennsports eingefunden hatten.



Für das Wochenende in **ASSEN** am 19./20. April waren zwei Rennläufe



zum Coppa Mille geplant. Mathias hatte den Winter über verschiedenes geschraubt und wollte vor dem ersten Renneinsatz wenigstens einmal auf den Prüfstand. Der befindet sich bei der Firma Knobloch in Kassel, das ist auf dem Weg von Berlin nach Holland kaum ein Umweg. Die Prüfung war dann auch ziemlich schnell vorbei, der Motor fest, der Puch wieder eingeladen, und wir konnten ein wunderschönes Wochenende bei Frühlingswetter im Harz verbringen.



Im Nachhinein ein überaus glücklicher Umstand, die von den holländischen Veranstaltern vorgesehene und auch streng durchgeführte Phonmessung soll

nicht ganz so nach den bei anderen Rennen üblichen Richtlinien ausgefallen sein. Einige haben jedenfalls gleich wieder aufladen und nach Hause fahren dürfen.

Am 3./4. Mai in **ZANDVOORT** waren wieder zwei Rennläufe zum Coppa Mille auf unserem Kalender, leider war ich nicht dabei. Mathias ist mit Karl-Heinz Splanemann aus Berlin dorthin gefahren, und die beiden hatten, glaub' ich, ein vergnügliches Wochenende.

Klaus Kleber war es gelungen, beim Jan Wellem Pokal am **NÜRBURGRING** vom 20.-22. Juni einen Sonderlauf für die Kleinen, also die Abarths, zu bekommen. Weil die Steyr-Puch Renner gern gesehene Gegner in der Abarthszene sind, durften wir mitfahren. Das erste Training war bereits auf Freitag früh angesetzt, man sollte also schon am Donnerstagabend im Fahrerlager sein. Am Ring vor allem garantiert rechtzeitiges Erscheinen die besten Plätze, die uns zugewiesen waren direkt am Ende der Stefan-Bellof-Straße, vor dem Sanitätsgebäude. Noch war das Wetter schön, man konnte draußen sitzen und gucken, was so alles ankommt. Freitag morgen sollte dann die technische Abnahme erfolgen, für alle versteht sich. Das Chaos war mal wieder perfekt: die einen wollten zum Vorstart, die anderen zum Technikgebäude, beides zusammen traf sich irgendwo in einer verstopften

Fahrerlagergasse. Zur Krönung fuhr noch ein Besucher-PKW Carlo Vizza über die Füße, eine darauffolgende Massenschlägerei konnte nur mühsam abgewendet werden.



Auf der Rennstrecke gabs beim Training auch etwas Geknäuel, jemand hatte sich kurz vor der Fahrerlagertribüne rausgedreht, und die nachfolgenden Kämpfer hatten Probleme, ihre Überholvorgänge rechtzeitig abubrechen oder die gelbe Flagge zu beachten oder so ähnlich. Das Wetter verschlechterte sich allmählich, und Peter Kröber in seinem ISA-Racing Verkaufsstand nutzte die Gunst der Stunde zum Verkauf der guten OMP-Rennplatz-Regenjacken. Beim Rennen am Samstag nachmittag hats dann Hubert in seinem schönen babyblauen Puch erwischt: ausgangs der Coca-Cola-Kurve wollte er einem nachfolgenden Racer kameradschaftlich Platz machen und verließ seine Ideallinie. Diese freundliche Geste wurde leider nicht belohnt, nach anfänglichem Schwänzeln hat sich der Kleine vollends auf die Seite gelegt und rutschte ein gutes Stück der Start- und Zielgerade entlang. Der Streckensprecher kommentierte gutgelaunt: das ist alles nicht so schlimm, für die kleinen Wagen gibt es ja noch alle Ersatzteile, da wird ein wenig ausgebeult und die Frontscheibe erneuert, und dann fährt der morgen wieder. Ganz so optimistisch hat Hubert das nicht gesehen, die Seite war ziemlich platt, und wenn er nicht schon ziemlich blaß aus dem Rettungswagen gestiegen wäre, hätte er spätestens beim Anblick seines Wagens die Farbe aus dem Gesicht verloren.



Wie schon erwähnt, das Wetter wurde zusehends schlechter, und obwohl es beim Jan-Wellem-Pokal immer viele schöne Rennen zu sehen gibt, ist der Platz unter tropfenden Regenschirmen auf der Fahrerlagertribüne wenig gemütlich.



Ein Trost ist immer der Düsseldorfer Abend mit Altbier bis zum Abwinken, Benzingesprächen und sonstigem Unsinn. Am Sonntag war dann die Siegerehrung für Lothar Schroer, Uli Körner und Mathias im Dorint Zelt.

Am 28./29. Juni fand die VfV-Motorsportveranstaltung in **MOST /Cz** statt. Auch bei diesem Termin war ich leider nicht dabei, Mathias war auch schon am Samstag wieder zu Hause, irgendwas mit Getriebe oder dem Antrieb war ziemlich faul und nicht zu beheben. Pech.

Am 05./06. Juli in **HORICE/Cz** es hätte so schön sein können, aber meistens kommt es anders, als man denkt. In Berlin bei strahlend schönem Wetter im Konvoi mit Hubert, der seinen blauen Puch nach dem kleinen Zwischenfall am Nürburgring bei Mathias gerichtet hatte (inklusive Neulackierung), durch die Lausitz in Richtung Czechin losgefahren, war an der Grenze bei Zittau schon mal Schluss. Um von Deutschland nach Czechin zu gelangen, muß man

dummerweise 1000 m durch Polen fahren. Dazu fehlten uns natürlich die nötigen Papiere wie grüne Versicherungskarte, Kautions für die Renner usw., und wir sind wieder umgedreht zum nächsten Grenzübergang. Da ging wie gewohnt alles glatt, kurz vorm Ziel gabs noch eine kleine Unterbrechung wegen unerlaubten Schnellfahrens, gegen ein erstaunlich kleines Bußgeld hat man uns dann aber doch weiterfahren lassen. Der Campingplatz in Dachova war recht gut besucht, und der gesellschaftliche Teil, ohne den eine jede Rennveranstaltung nur halb so viel Spaß macht, wurde in altbewährter Weise bewältigt. Leider setzte dann aber der berühmte Regen ein, der später für die als Jahrhundertflut bezeichnete Überschwem-

mung des Oderbruchs verantwortlich gemacht wurde. Bei so viel Wasser von oben kann einem schon der Spaß am Renngeschehen vergehen, nasse Wiese ist auf die Dauer für jeden mehr oder weniger ätzend.

Am 19./20. Juli stand ein Termin am **SACHSENRING** bei Zwickau an. Dieses Wochenende werden wir alle nicht so schnell vergessen. Die Strecke ist als Auto- und Motorradteststrecke im letzten Jahr neu gebaut worden, die alte Rennstrecke hat zwar eine Anbindung, ist aber bei dieser Veranstaltung nicht mitgenutzt worden. Das Ganze war von vornherein als Demonstrationslauf geplant, und jeder

Fahrer wurde zu fairen und gleichmäßigen Testfahrten aufgefordert. Im Training ging auch alles gut, die Strecke ist recht anspruchsvoll, bergauf und bergab, viele enge Kurven, sehr glatter Belag. Leider fing es irgendwann fürchterlich an zu regnen, es war jener Regen, der uns schon in Horice unter Wasser gesetzt hatte. Das Fahrerlager war auf einem asphaltierten Parkplatz am Hang, unter den Vorzelten und den Autos lief das Wasser in braunen Sturzbächen hindurch. Beim Rennen am Sonntag, auch wieder bei strömendem Regen, ereignete sich ein ziemlich übler Unfall, Dieter Specht drehte sich mit seinem weißen Abarth 595 rückwärts heftig in eine Begrenzungsmauer. Der Abschleppwagen brachte nach Ende des



Laufs Wagen und Fahrer zurück ins Fahrerlager, trotz sofortiger Benachrichtigung des Sanitätsdienstes dauerte es leider eine ganze Weile, bis Dieter die offensichtlich notwendige Hilfe zuteil wurde. Nach Untersuchung und Elektrokardiogramm konnten wir ihn und sein Gespann mit nach Hause nehmen. Seine Frau brachte ihn noch in derselben Nacht ins Krankenhaus, Diagnose: Hirnblutung. Inzwischen ist er -Gott sei Dank- wieder vollständig hergestellt und freut sich auf die nächste Saison. An Puchs teilgenommen haben: Lothar Kahl, Hubert Nenninger, Karl-Heinz Splanemann, Martin Eckert und Mathias Duesterberg.



Um einiges erfreulicher war eine Trainingswoche in **PEENEMÜNDE** auf Usedom vom 7. bis 14. August. Veranstalter war Ralph Hecker, ein überaus unterhaltsamer Sachse, der die Formel Easter Szene betreut.

Ein Teil des ehemaligen Wehrmächtsflugplatzes aus den 40er Jahren ist vom Motorsportclub Peenemünde gepachtet, der alljährlich an einem Augustwochenende ein Motorradrennen veranstaltet. Der Belag ist nicht ganz so, wie man es sich wünscht, von Vorteil ist aber,



daß man außerhalb des Wochenendes jederzeit auf die Strecke zum Testen konnte. Davon wurde von den Puchfahrern Lothar, Hubert, Uli und Mathias und Klaus Kleber mit seinem Abarth allerdings wenig Gebrauch gemacht. Leider war nämlich das Wetter so schön und heiß (endlich!), daß wir entweder mit dem Fahrrad im Wald unterwegs oder am weißen Ostseestrand zum Baden waren. Hubert hatte etwas Pech mit der Technik, nach Ausfall des "guten" Motors baute er in einer Nachtaktion seinen Ersatzmotor ein, um diesen am nächsten Tag sauer zu fahren. Alles in allem aber wie ein paar Tage wie Urlaub, ausgesprochen erholsam.



GASCHNEY / ELSASS 26./27. Juli '97. Eines muß man feststellen, sie haben die Ruhe weg, diese Elsässer.

Ganz im Gegensatz zu uns. Am Freitagabend nach der Arbeit den Anhänger geholt, Puch gewaschen, Ölstand geprüft, getankt, aufgeladen, festgezurr. Dann Klamotten gepackt und startbereit abgestellt. Samstag morgen um 5 Uhr aufgestanden (was ein Streß), Tasse Kaffee zum wach werden, Haustiere versorgt. Aufsitzen und ab ging die Post; bei Karlsruhe über den Rhein, hetz, hetz, die französische Autobahn gen Süden, an Straßburg vorbei, dann Colmar, rechts ab nach Munster, jetzt noch drei Dörfer dann Gaschney, denn um neun Uhr sollen die ersten Trainingsläufe beginnen.



Gaschney ist nicht wie erwartet eine Ortschaft, sondern ein Ski-Gebiet, das über eine kurvenreiche, 8 km lange Straße, stetig bergauf, zu erreichen ist. Wo sie endet, befindet sich ein großer Parkplatz, ein Skilift, ein geschlossenes Sporthotel und eine Kneipe. Rundherum viel Gegend, die Nordvogesen.

Der Parkplatz war dicht belagert mit Wohnmobilen, Zelten, Anhängern und Zugfahrzeugen. Das also war das Fahrerlager. Sozusagen als Fels in der Brandung fungierte das Bierzelt, wo man Speis und Trank zu sich nehmen konnte.

Die Motorrad-Freaks waren noch am Basteln, da wurde geschraubt, Vergaser eingestellt, betankt und probegefahren. Gibt es eigentlich ein schöneres Geräusch als das ungedämpfte Auspuffgeräusche einer gequälten Zweitaktma-

schine? Und die gute Luft der Nordvogesen kam über dem Parkplatz sicher an Großstadtniveau heran.

In einem relativ eng begrenzten Teil des Platzes fanden wir die Automobilisten. Mit Ulla und Lothar hatten wir uns verabredet, mit von der Partie waren noch Norbert Haupt mit seinem Melkus, die Herren Budzinsky vom VfV, mit Hildegas Indy Racer und Ford Escort Mk 1, sowie Karl Köhne mit seinem Formel 3 McNamara.

Weitere Fahrzeuge: Ginetta G 4, MEP Citroen, Porsche 356, Alpine A 110, Porsche 911 S, MG A, Renault Gordini, Alfa Romeo GTA, Mercedes 250 SL, insgesamt ca. 25 Autos.

Die Trainingsläufe begannen erst am Nachmittag, so war genug Zeit zum Entspannen und zur Unterhaltung. Zwei Trainingsläufe wurden gefahren, dann waren die Samstagsaktivitäten erledigt.

Am Sonntagvormittag wurde aus Zeitmangel nur noch ein Trainingslauf gestartet. Schorsch Hummel stieß noch zu uns und hatte bald mit seinen launigen Sprüchen die Lacher auf seiner Seite. Die Wertungsläufe waren dann gegen 13.30 und 17 Uhr, immer mit dem Blick zum Himmel, daß es hoffentlich nicht regnet.



Obwohl die Strecke viel Spaß machte und auch die Zuschauer voll bei der Sache waren, ist es doch schade um die vielen Leerzeiten. Mit einer strafferen Organisation wäre schon viel geholfen.

Krönender Abschluß war dann die Siegerehrung, denn es wurden Pokale sowohl vom VfV, Willy Budzinsky, als auch vom Veranstalter verliehen.

Letztendlich waren hoffentlich alle zufrieden und man verabschiedete sich mit der Vorfreude auf die "Ebern Klassik 97" im September, die zugleich auch Jahreshaupttreffen des Steyr-Puch Freundeskreises sein wird.



August 97, Wilfried u. Regina Vetter bei der diesjährigen **EBERN - KLASSIK** am 12. und 13. September war auch das Jahrestreffen des Steyr-Puch Freundeskreises, 40 Jahre Steyr-Puch mussten schließlich gebührend gewürdigt werden. Dafür ist das schöne Frankenland mit seinen sauber geputzten Fachwerkhäuserdörfern, einer großen Wiese in Herbelsdorf mit einem wunderbaren Bierzelt und lauter Oldtimer-Enthusiasten ganz bestimmt der richtige Rahmen. Es waren dann auch tatsächlich 13 Puchs der Einladung gefolgt -sogar Dietmar Terjung hatte seinen grünen aus der Garage geholt-, die Aufstellung zum Gruppenfoto auf der Wiese erforderte einige Regiearbeit. Die Ausfahrt am Samstag bei strahlendem Sonnenschein über die fränkische Fachwerkstraße war wie immer ein Genuß der besonderen Art, mussten doch einige Geschicklichkeitsaufgaben gelöst werden. Abends das übliche ungezwungene Beisammensein zum Austausch von

Benzinweisheiten und Genuß mehr oder weniger bekömmlichen Getränken, irgendwas soll mit dem Bier nicht gestimmt haben.



Sonntags startete die Bergprüfung, dem Streckensprecher war sein Staunen über die vielen kleinen Rennzweige an der Stimme anzuhören ("muß irgendwo ein Nest sein"), man hat ihn dann aber über die Ursache aufgeklärt. Altmeister Heinz Liedl hat in seinem roten Puch den Mitstreitern gezeigt, wo am Berg die Ideallinie liegt. Am Ende standen mit Hubert und Heinz zwei Puchfahrer auf dem Treppchen, Gratulation!

Die Organisation um Gotthart Schleicher war offensichtlich mit allem zufrieden, unser guter Sportkamerad Wilfried Vetter hatte eine Kiste badi-schen Wein für die Streckenposten gestiftet und wir sind mit dem Gefühl nach Hause gefahren, jederzeit dort willkommen zu sein.



In Frankreich, genauer gesagt in der Picardie, liegt die Rennstrecke von **CROIX-en-TERNOIS**, der Form wegen Micky-Maus-Kurs genannt, dort fand die beiden vorletzten Läufe zum Coppa Mille am 28. September statt. Lothar Schroer, Martin und Mathias kämpften tapfer und mit großem Einsatz um die Punkte. Das Wetter war

noch recht schön, und wenn man den Besuch in dieser abgelegenen Gegend zu einem kleinen Anschlußurlaub am Meer nutzt, hat sich die Veranstaltung gelohnt.

Den Abschluß bildete am 12. Oktober das CLASSIC-CLUB-RACE in **ZOLDER**, eine Veranstaltung, bei der man schon ein wenig wetterfest sein muß. Samstag



abends bereitet man sich traditionell in einer Fahrerlagerbox auf die kommenden Ereignisse vor, mit Grillsteaks und Bier, Erzählungen der vergangenen Rennen und Punkterechnen, es wird nämlich am Ende immer noch richtig spannend. Am Sonntag läuft dann ein dichtgedrängtes Programm, und durch die Anwesenheit vieler Markenclubs gibt es auch im Fahrerlager einiges zu sehen. Das Wetter war so lala, dieses Jahr war man schon dankbar für den kleinsten Sonnenstrahl, als die Kleinen fahren durften, wars sogar noch trocken. Am Start waren auf Steyr-Puch Uli Körner, Lothar Schroer, M. Duesterberg, Harald Peter, Lothar Kahl, Schorsch Hummel und Martin Eckert. In der Pause zwischen zwei Rennen besuchte uns ein Reporterteam einer neugegründeten französischen Oldtimer-Sportzeitschrift, um ein umfangreiches Interview mit Mathias, dessen rechtsgesteuerter Puch ihnen besonders aufgefallen war, zu führen. Seitdem weiß ich, was Kurbelwelle auf französisch heißt.

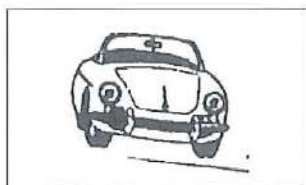
Beim zweiten Rennlauf blieb Mathias allerdings mit Stromausfall stehen, der Kondensator war abgebrochen. Am Ende wurde Lothar Schroer verdienter Gesamtsieger der kleinen Klasse des



Coppa Mille, Mathias zweiter und Martin vierter. Alles in allem ein gelungener Saisonabschluß dank Klaus Kleber von der Abarth IG Deutschland, der diese hervorragende Rennserie bestens organisiert.



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh



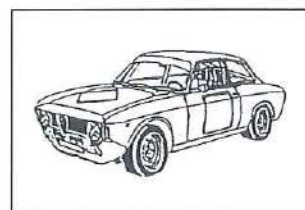
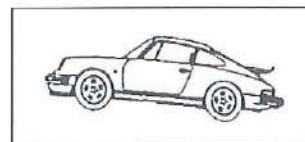
Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oldtimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

wir laufen „immer rund“
sind schnell und zuverlässig
wie Ihr „Klassiker“

Tel.: 069-692725

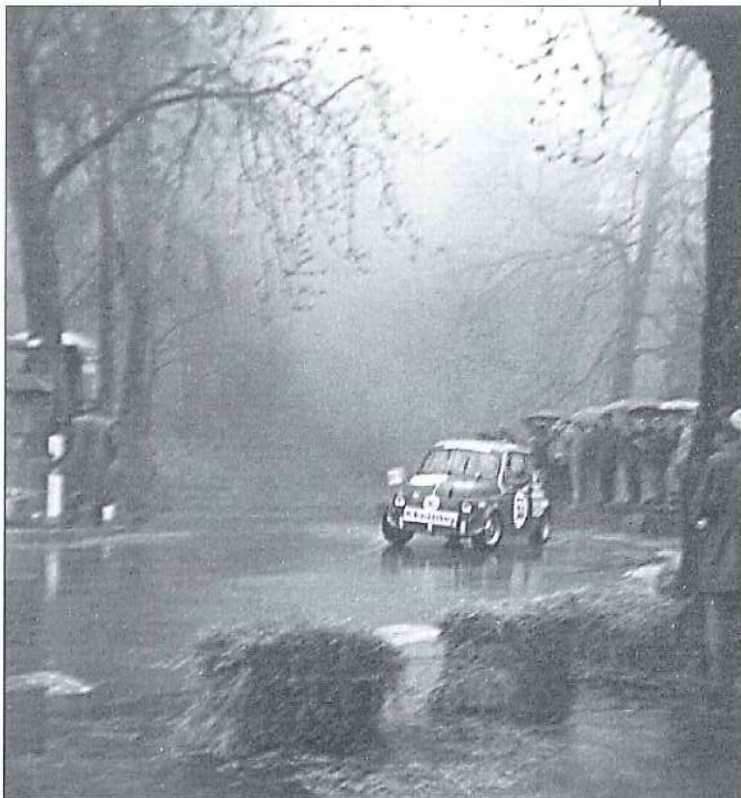
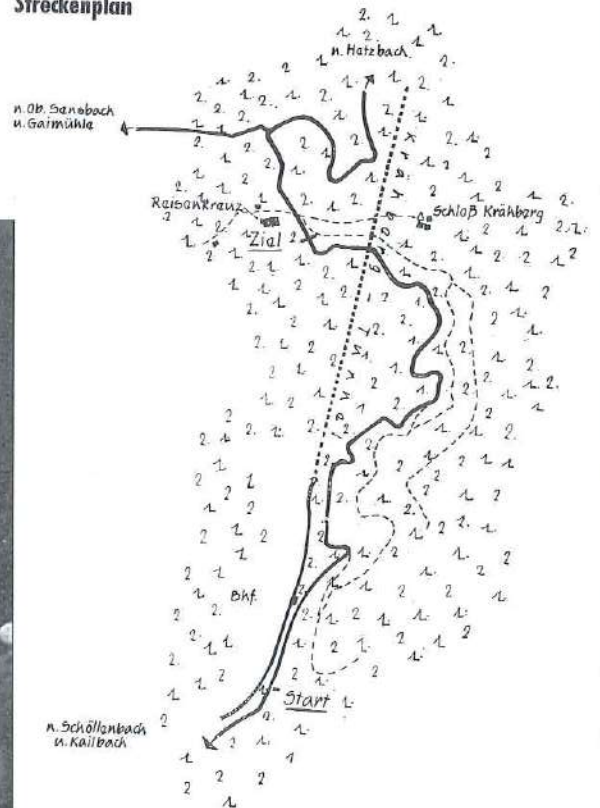
Fax: 069-693099





Alte Kämpfer im selbstlosen Einsatz...

Streckenplan



Das waren noch Zeiten ...

Platz	Bewerber Fahrer	Wohnort	Fahrzeug-Typ	1. Lauf	2. Lauf	Gesamt-Zeit
Tourenwagen 700 bis 1000 ccm						
26	Bruns, Hans-Gert	Hirzenheim	DKW F 12	1:42.6	1:52.9	3:35.5
27	Duchene, Hans-Jürgen	Bensheim	DKW Junior	1:37.5	1:52.6	3:30.1
X	Günther, Dieter	Usingen	Austin Cooper	2:57.6	2:53.4	5:51.0
29	Heilmann, Karl-Heinz	Bod. König	Opel Kadett	2:42.9	2:48.9	5:31.8
30	Karg, Paul	Zell	DKW F 12	2:42.9	2:49.4	5:40.2
31	Lutz, Werner	Nieder-Klingen	Fiat 850 Coupé	2:33.2	2:57.0	5:30.2
32	Nösel, Friedrich	Darmstadt-Eberst.	Saab	2:48.2	2:44.4	5:32.6
33	Pfäffle, Rudi	Mühlhausen	DKW F 12	2:54.1	2:56.6	5:50.7
34	Siebert, Wolfgang	Kassel	DKW F 12	2:54.1	2:56.6	5:50.7
35	Scuderia-Parc Ferme Grosser, Gerd	Heidelberg	Fiat Abarth			
		HD.-Kirchheim	DKW F 12			
X	Wollrapp, Ludwig	Thalheim	BMC Cooper	2:49.6	2:45.5	5:35.1
X	Walzinger, Dieter	Wuppertal-Barm.	Austin Cooper	2:49.6	2:45.5	5:35.1
	Kruck, Wolfgang	Karlsruhe	Abarth 1000	2:49.6	2:45.5	5:35.1
38	Wichterl, Peter	Nürnberg	Opel Kadett	2:49.6	2:45.5	5:35.1
X	Auto Neuser	Frankfurt	Fiat 850 Coupé	2:49.6	2:45.5	5:35.1
	Krause, Helmut	Hungen				
40	Lehmann, Walter	Langfeld				
41	Neubert, Adolf					
X	42 HANS					



M. Krankenberg



H.-J. Siebert



... und die Folgen!

Rechts von der Mitte

Ein etwas ungewöhnlicher Titel, zugegebenermaßen, aber mein Vorwort als Englischlehrer löst das Rätsel sofort. Die Engländer, oder Thomas (Geisbüsch)' Puch, die Verschollenen auf der Insel - das alles hatten wir ja schon.



Doch wenn ein Engländer einen der verschollenen echten TR in England so ganz nebenbei in einer Fiathauspostille ausgräbt, dann ist das schon eine neue Story wert. Ich lasse also meinen Freund David Helliwell aus London ganz einfach mal erzählen. Was dann in den Klammern noch dabei steht ist delikatsensibel und grün: mein eigener Senf.

Es war 1967 als ich als Student in London einen Mini Cooper S mein eigen nannte (Die neue deutsche Rechtschreibung ist übrigens uns beiden schießegal), und das S stand auch schon dafür, für das es gedacht war. Auf meinem Weg zum College wurde ich eines Tages von einem Fiat "500" überholt. Ich konnte den Fiat nicht mehr kriegen. (Am Telefon sagt David, daß er "im verkehrten Gang" gewesen sei. Ha!)

Ich beschloß, mir bei nächster Gelegenheit so ein Ding zu kaufen. So kaufte ich wenig später einen Abarth 595 SS, nur um kurz darauf zu ent-

decken, daß das Wahre eigentlich ein Steyr-Puch 650 TR II sein müßte.

Über die Jahre sah ich dann schon einige Puchs in Anzeigen auftauchen, aber sie schwebten immer in für mich

unerreichbaren Preisregionen. 1987 mietete sich ein Freund von mir eine Werkstatt in einem Bogen einer Eisenbahnbrücke. (Muß was typisch Englisch sein, denn da ist David heute wieder gelandet. Nur weiß ich nicht, ob es der gleiche Bogen ist.) Der Bogen war Teil einer kleinen Fiat-Niederlassung gewesen und voller Fiat Teile. Unter den Teilen fand sich ein kleines Coupé ohne Motor und ohne

Typen- bzw. Markenaufschriften. Aber es war offensichtlich ein Auto auf Fiat 500 Basis.

Natürlich schnüffelte ich darin herum und was fand ich im Kofferraum? Ein Typenschild! Ein deutsches! Konnte das ein Puch sein? Leider nicht. Es war ein NSU-Fiat Weinsberg Coupé. Ich kaufte es für hundert Pfund. (Wie wir ja alle wissen, sind die Weinsberger ja auch bei uns nicht gerade häufig, aber dann auch noch ein rechtsgelenkter!!!) Ich habe dann das Autochen restauriert und ins Museum eines Freundes gestellt. Vor ungefähr drei Jahren packte mich dann wieder das Puch-Fieber. So beschloß ich, meinen Weinsberg gegen einen TR zu tauschen, wußte aber nicht, wie ich die Sache anpacken sollte. Ich nahm Kontakt auf zum Haflinger Club, die mir die Adresse von Richard Norman gaben. Richard hatte zwei Haflinger und wollte auch einen Puch haben, natürlich einen TR. Er gab mir Adressen von Leuten auf der Insel und in Deutschland, von denen er annahm, sie könnten hilfreich sein. Nach den schlauen Büchern waren 34 Puchs nach England exportiert worden. Ich weiß von drei originalen rechtsgelenkten TR, einem aus Portugal und drei



Rechts von der Mitte

500ern. Einer der drei ist jetzt der meine. Ich habe aber auch noch einen sehr originalen 500er mit TR-Motor. Es könnten noch mehr hier sein, aber von denen weiß ich (noch) nichts.



Aber zurück zur Geschichte. Ich probierte die Deutschland-Connection aus und geriet als einen der ersten an Andreas Furmann. Er war offensichtlich für einen Tauschhandel die geeignetste Person, wurde doch von ihm gesagt, er habe 30 oder 40 Puchs zu Hause eingelagert. Nach vielen Telefonaten, Briefen und Gefaxe mietete ich einen Anhänger und startete in Richtung Deutschland, den Anhänger an meinen Golf gekuppelt und einen "fellow-enthusiast" auf dem Beifahrersitz. (Das kann sich jeder selbst übersetzen. Da kommt für mich sowas raus wie "einer mit derselben Macke".) Freitag um Mitternacht war Start, Ankunft war um 20 Uhr am folgenden Tag. Als erstes entdeckten wir, daß wir eine Woche zu früh dran waren. (Ja ja, die Zeitverschiebung.) Irgendwie trafen wir Andreas aber doch an und tauschten den Weinsberg gegen einen 500er mit zwei Vorbesitzern im Brief und einen zusätzlichen 650 T Motor. Das Auto mußte zwar restauriert werden, aber es war nie nachlackiert worden, so daß man wenigstens sah, was Sache war.

Als ich immer tiefer in die Materie eindrang, entdeckte ich, daß ich viel besser einen TR Motor hätte kaufen sollen, da es billiger war, als einen aus Teilen aufzubauen. So geriet ich dann an

überzog gnadenlos mein Konto und fuhr sofort los. Als ich ankam, waren jede Menge Anrufe aufgelaufen, von denen manche viel, manche wenig über meinen TR wußten, aber ich war zuerst da. In der Folgezeit habe ich drei von den Anrufern zufällig mal getroffen. Sie hatten tiefe Bißwunden "down under". Das Auto war offiziell importiert worden und an einen Fiat Händler in den Midlands geliefert worden im Jahre 1966. 1973 wurde es an den zweiten Besitzer verkauft und ist seit September 1974 nicht mehr auf der Straße gewesen. Ich habe es zum Laufen gebracht und bin bisher 5 Meilen damit gefahren. Im Moment beginnt die Restaurierung, und es ist die erste, das heißt, daß das Auto absolut original war, was man auf den Bildern ja unschwer erkennen kann. Ich hoffe, es im nächsten Sommer fertig zu haben.



Peter Brysch, der mir einen TR Motor besorgte, eine Monte und noch viele andere Dinge. Die Restaurierung des 500ers war ein lang dauernder Vorgang, und ich beanspruchte häufig die Hilfe des AUTOQUARIATS. Dank eines Artikels in der "Thondorf" brachte ich sogar die richtige Mischungsformel für mein "perlgrau" zusammen und die Leute von Herberts konnten mir das dann herstellen.

Zu der Zeit, als mein 500er mehr oder weniger fertig war, sah ich in der Zeitschrift der "Fiat Owners" eine Anzeige, die besagte, daß ein 650 TR II zu verkaufen wäre. Ich konnte es nicht glauben. Ich rief den Besitzer an,

(Damit endet der Bericht von David Helliwell und ich kann eigentlich nur noch hinzufügen, daß es nur ein Auto gibt, das noch rarer ist, als die Handvoll (originaler) Rechtsgelenkter, und das ist ein rechtsgelenktes Deutschlandauto. Ich sag' aber nicht, wem das gehört.

Ja, und der graue ist natürlich jetzt zu haben, denn so gut geht's dem David immer noch nicht. Aber das trifft ja für die meisten von uns zu. Peter Brysch)

Anm. d. Red.: das kann nur an der gemeinsamen Leidenschaft liegen.



Gesammeltes zum Schmunzeln

Das neue Puch-Motorrad

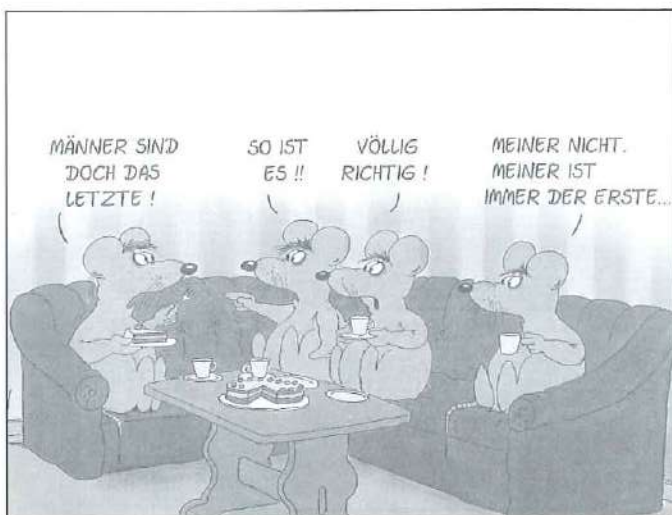
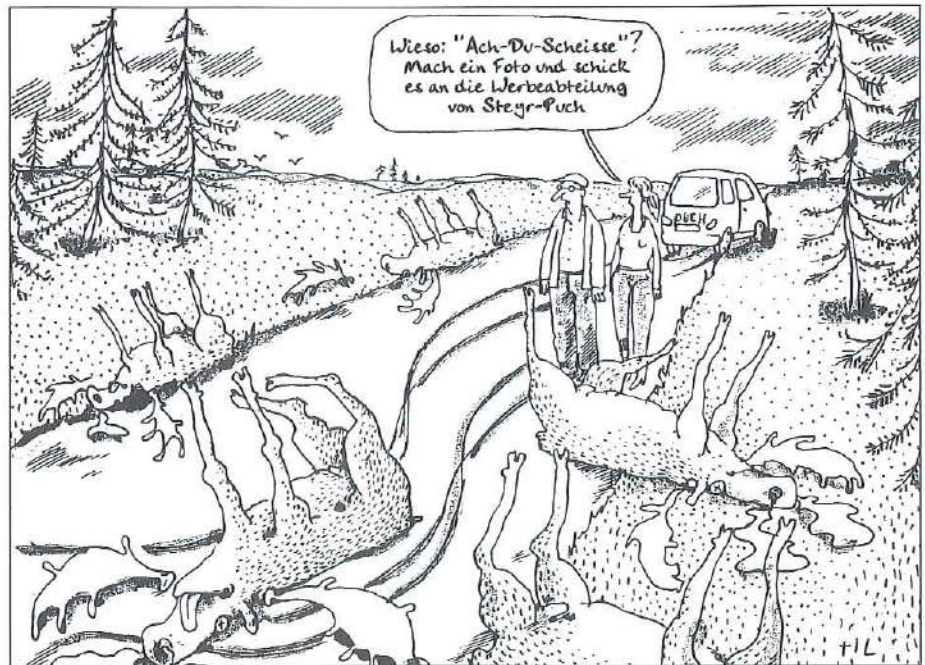
das modernste, technisch vollkommendste und preiswerteste Motorrad der Welt, mit einfachster Handhabung, bauen die Austro-Daimler-Puchwerke, Graz.

Betreiber für Börsach, Haltingen und Umgebung

Gg. Schwarzwälder, mech. Werkstätte Haltingen

Weil a. Rh., den 10. Mai 1930.

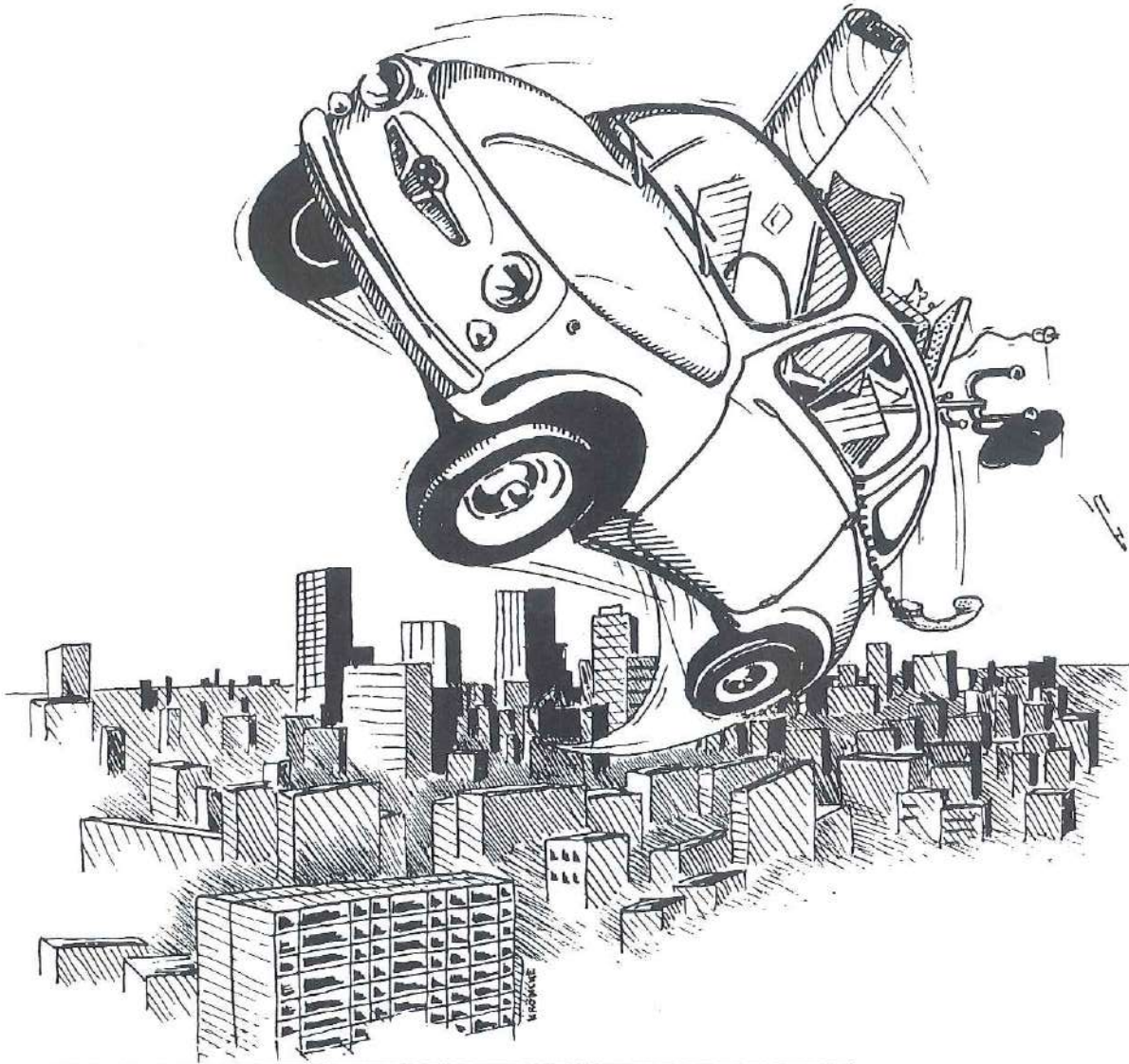
Bürgermeisteramt.



AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsges.m.b.H.

Ersatzteile für klassische Fahrzeuge von
Steyr-Puch, Fiat, Autobianchi und Lancia



AUTOQUARIAT

A-1180 Wien, Antonigasse 44-46

Telefon 01 - 4095191

Telefax 01 - 4095191 20

e-mail autoquariat@aon.at

neue
Öffnungszeiten
Montag - Freitag
10 - 12³⁰
13 - 18³⁰

Bankverbindungen: Österreichische Postsparkasse (BLZ. 60 000) Kto.Nr 93.002.565
Bank Austria (BLZ. 12 000) Kto.Nr. 101-116-594/00
Creditanstalt (BLZ. 11 000) Kto.Nr. 0970-54050/00

DVR-Nummer: 0662607; Firmenbuch: FN 52388-t, HG Wien; Ust.Id.Nr.: ATU14824305



*Lothar Kahl im
„Bergrennen in C*

A photograph of a red car driving on a road. The car is on the left side of the frame, moving towards the right. The road is paved and has a white line. In the background, there is a wire fence and a grassy area. The image is slightly blurred, suggesting motion.

*n voller Aktion
Gaschney 1997"*

Leider kann ich bei meiner Steyr-Puch Story nicht so tief in der Nostalgiekiste kramen, wie die Autoren der bisherigen Geschichten dieser Art. Dies liegt hauptsächlich daran, daß ich mich mit meinen bisher 32 Lebensjahren wohl eher zum jüngeren Kreis der Puchisti zählen kann. Allerdings fahre ich seit meinem 19. Lebensjahr einen FIAT 500, dessen zweiten Nachfolger ich 1988 auf Steyr-Puch Maschine umgebaut habe - jawohl ich fahre einen Bastard und bin auch ganz zufrieden damit! In dieser Zeit habe ich einiges an Erfahrungen von vielen Steyr-Puch-Freundeskreislern und vom Club in Salzburg sammeln können, und mir selbst bei vielem meinen eigenen Reim machen können. Einen Teil dieser Erfahrungen, nämlich den Umbau von FIAT 500 auf Steyr-Puch, möchte ich nun zum Besten geben. Vorauszuschicken möchte ich an dieser Stelle, daß ich von Berufs wegen zwar völlig unbedarft hinsichtlich mechanischer Dinge bin, mir jedoch seit frühester Jugend aus eigenem Interesse einiges an handwerklichem Geschick angeeignet habe. Damit möchte ich sagen, daß die Vorgehensweise, die hier geschildert wird, keineswegs alle Normen und Standards der Automobilentwicklung berücksichtigt, sondern lediglich eine praktikable, seit einigen Jahren erprobte, Möglichkeit des Umbaus darstellt.

1. Man nehme:

- 1 Steyr-Puch-Motor mit Dynastarter
- 1 Auspuffanlage vom 500 S, oder eine abgeänderte Monte, bzw. selbst eine bauen
- 1 normale Schwungscheibe (die spezielle für den 500 S wird nicht unbedingt benötigt)
- 1 Adapterplatte zwischen Motor und Getriebe
- 1 Steyr-Puch Heckklappe
- 1 FIAT 500 Hecktraverse, die umgebaut werden muß, oder eine vom Steyr Puch 500 S
- 1 hinterer Motorhaltebügel mit Gummilagerblock
- 1 Reglergruppe BOSCH (RS/TBA 160/12/1)
- 1 Magnetkontaktschalter für Dynastarter BOSCH (z.B. Art.Nr.: 0333 006 004)

- 1 Schließkontaktschalter als Starterknopf im Armaturen Brett
- 1 Batteriekabel, Länge ca. 60 cm mit Anschlußshuhen (für Dynastarter)
- einige Meter Kabellitzen für den Starterknopf usw.

2. Getriebe/Schwungscheibe/Kupplung

Die Schwungscheibe vom Steyr-Puch 500 S erfüllt neben der Funktion als Schwungmasse zwei Aufgaben:

Erstens ist an dieser Schwungscheibe ein Zahnkranz, an dem der normale Anlasser wie beim FIAT 500 eingreifen kann. Zweitens wurde bei dieser Schwungscheibe die Anlauffläche der Kupplungsmitnehmerscheibe um ca. 12 mm zum Getriebe hin verlagert, um die Dicke der Adapterplatte zwischen Motor und Getriebe, die eben diese Dicke hat, auszugleichen. Bei meinem Umbau hatte ich nur eine normale Schwungscheibe und habe - mit Erfolg - versucht, damit zurecht zu kommen.

Durch die Verwendung eines Dynastarters schlägt man mehrere Fliegen mit einer Klappe: Man erreicht durch den Wegfall des Anlassers eine Gewichtsersparnis, man ist nicht auf eine Schwungscheibe mit Zahnkranz angewiesen und man hat aufgrund des gewonnenen Platzes über dem Getriebe sämtliche Möglichkeiten hinsichtlich Saugrohre und Vergaserbestückung.

Bei der Überbrückung der zusätzlichen 12 mm zwischen Anlauffläche und Getriebe gibt es zunächst augenscheinlich zwei Problemkreise:

Die Mitnehmerscheibe der Kupplung sitzt nicht mehr im vollen Umfang auf der Verzahnung der Getriebewelle und das Rohrstück auf dem das Ausrücklager sich hin und her bewegt, ist zu kurz, um den zusätzliche Weg zurücklegen zu können. Nach meinen rund 40.000 Puch Kilometern (größtenteils mit kräftiger TR-Maschine) mit der nur zu etwa 2/3 im Eingriff befindlichen Verzahnung von Mitnehmerscheibe und Getriebewelle, konnte ich keinen nennenswerten Verschleiß feststellen. Somit lasse ich mich zu der Behauptung hinreißen, daß dies wohl kein ernsthaftes Problem darstellt.

Ich habe mir noch zusätzlich damit beholfen, daß ich das Gleitlager, in dem die Getriebewelle im Schwungrad läuft, etwa 2-3 mm aus der Schwungscheibe herausragen lasse, so daß die Stützwirkung verbessert wird.

Zur Verlängerung des zu kurzen Rohrstücks für das Ausrücklager habe ich dieses kurzerhand ausgebaut und ein etwa 15 mm langes Rohrstück mit passendem Durchmesser aufgeschweisst und den Übergang auf der Drehbank abgedreht. Somit hat das Ausrücklager eine längere Führung.

Der Nachteil dieser Lösung mit normaler Puch-Schwungscheibe ist der damit einhergehende ungünstigere Hebelweg des Ausrückmechanismus, da das Ausrücklager nun schon bei nicht getretener Kupplung einen großen Teil des Hebelwegs zurückgelegt hat, und in Ruhestellung von oben gesehen nicht mehr nahezu rechtwinklig zur Druckplatte, sondern schon einige Winkel grade weiter steht. Bei genau eingestellter Kupplung kommt man mit dem, aufgrund des ungünstiger werdenden Winkelverhältnisses und dem damit kürzeren Hebelweges jedoch noch gut zurecht. Wenn man, wie die meisten, eine TR-Kupplungsdruckplatte verwendet, empfiehlt es sich noch den Anlenkpunkt des Kupplungsseils am Umlenkhebel der Kupplungsbetätigung um etwa 5 cm nach außen zu verlängern (entweder durch Anschweißen, oder Anschrauben einer Verlängerung). Sonst kann man die Kupplung kaum noch treten, bzw. es kann wie bei mir vorkommen, daß das Kupplungspedal von seiner Welle abschert.

Das unter dem Getriebe befestigte schwarze Schutzblech sollte motorseitig etwas abgenommen und am Ende auch wieder etwas nach oben gebogen werden. So kann es auch an der FIAT-Puch Getriebe-Motorkombination seine Aufgabe erfüllen.

3. Adapterplatte

Die Adapterplatten, die ich kenne, sind die vom Steyr-Puch 500 S, die mit einer Möglichkeit zum Anschrauben eines Anlassers über dem Getriebe versehen sind. Meines Erachtens kann

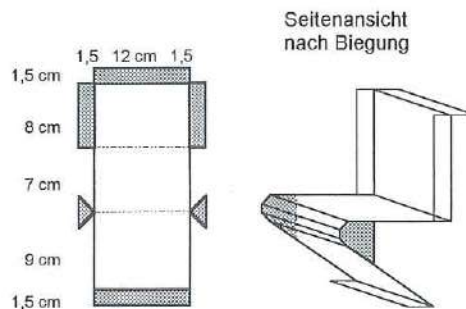
man auch die Adapterplatten vom FIAT-Puch 126 mit seitlicher Anbaumöglichkeit für den Anlasser benutzen, da weiß ich jedoch nichts Genaueres darüber.

Normalerweise braucht man bei Verwendung der Adapterplatten des Puch 500 S ein spezielles Saugrohr und auch eine speziell geformte Motorverblechung, womit es möglich wird, daß das Saugrohr in Fahrtrichtung gesehen hinter der Adapterplatte (bzw. der Aufnahmebohrungen für den Anlasser) und vor der Motorverblechung eingesetzt werden kann. Damit verschließt man sich natürlich dicken Saugrohren und Vergasern - das will ja niemand. Da wir ja durch den Einbau des Dynastarters die Anlasseraufnahme nicht mehr benötigen, kann diese mit dem Trennschleifer abgenommen werden. Natürlich nur so weit wie unbedingt benötigt, um die Platte nicht unnötig zu schwächen. Damit entfallen zwar zwei Verschraubungsmöglichkeiten zwischen Getriebe und Adapterplatte, die verbleibenden vier sind jedoch völlig ausreichend. Im Anschluß daran muß nun auch die Getriebekupplungsglocke entsprechend abgenommen werden. Da ich in meinem Fall ein Getriebe von FIAT 126 A eingebaut habe, bei welchem der Anlasser auf der rechten Seite sitzt, mußte ich wegen dem Lüftungsanschluß am Gebläsekasten die Anlasseraufnahme von der Getriebeglocke ebenfalls abschneiden. Was ich so von anderen gehört habe, kommt man mit dieser Platte auch problemlos bei höheren Motorleistungen klar. Vielleicht lag es bei mir an teilweise schlecht gewuchteten Schwungscheiben, daß mir diese Platte im Bereich der unteren beiden Getriebeverschraubungen aufgrund von Vibrationen gebrochen ist. Ich hatte nun das Glück, daß mir ein Bekannter diese Platte mit den wesentlichen Bohrungen genau vermessen konnte, mir ein Maßblatt anfertigte und mir aus gezogenem Aluminium eine Platte gefräst hat. Diese ist nun an den neuralgischen Punkten wesentlich stabiler und ist bombenfest. (Falls jemand daran interessiert ist, stelle ich die Maße gerne zur Verfügung). Die Motorverblechung des normalen Puch-Motors besitzt zwei Öffnungen für die Luftzufuhr zu den Wärmetauschern im

Auspuff und den Innenraum. Beim FIAT 500 Chassis ist nur eine Lüftungsöffnung vorgesehen. Daher muß die linke Öffnung der Motorverblechung mit einem Blech zugeschweißt werden. Auf die rechte Öffnung schweißt man am besten die letzten etwa 8 cm der runden Lüftungsführung der FIAT-Motorverblechung auf.

4. Änderung der FIAT 500 Hecktraverse

Die neue Auflagefläche für den Motor muß nach folgendem Zuschnittplan aus wenigstens 1 mm starkem Blech zuschneiden, entlang den gestrichelten Linien biegen, die schraffierten Teile nach vorne, bzw. nach hinten klappen und in die Traverse einschweißen: Hecktraverse wiederum um ca 12 - 15 mm weiter hinten, d.h. vertieft in die Traverse eingesetzt. Bei Verwendung der normalen Puch Hecktraverse schiebt es wegen der Dicke der Adapterplatte die Motor-Getriebeeinheit nach vorne, wodurch sehr starker Verschleiß an den Achswellen eintritt.

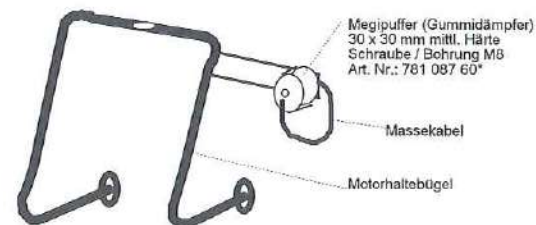


Die Breite und Tiefe der Auflagefläche sollte nicht überschritten werden, da man sonst beim Einbau mit der Riemenscheibe des Motors in Berührung kommt.

Aus der FIAT 500 Hecktraverse muß nun mit dem Trennschleifer mit vier Schnitten Platz für den oberen senkrechten Teil dieser neuen Halterung geschaffen werden: Zwei senkrechte Schnitte mit einer Länge von 8 cm. Die Hecktraverse mißt zwischen den Mitten der Befestigungsschrauben insgesamt 72 cm in der Breite. Da die neue Motorhalterung in der Mitte der Traverse aufliegen soll, müssen diese beiden senkrechten Schnitte jeweils 30 cm gemessen von den Mitten der linken und rechten Befestigungsschrauben der Traverse gesetzt wer-

den. Zwischen diesen beiden Schnitten wird nun am oberen Ende der Traverse etwa 13 - 16 mm vertieft in die Traverse ein Verbindungsschnitt gemacht. Zuletzt verbindet man mit dem letzten waagerechten Schnitt die beiden unteren Ende der 8 cm langen senkrechten Schnitte. Dadurch daß die neue Motorhalterung mit der Auflagefläche des Gummilagerblocks ein Stück in die alte Traverse hineinragt und dort aufliegt erreicht man wieder eine gute Festigkeit.

Auf die so gestaltete Hecktraverse kann der Gummilagerbock für die Motorhalterung aufgesetzt und nach Bohrung von zwei Befestigungslöchern festgeschraubt werden.



Zur Verringerung des Wankmoments des Motors ist es wie beim normalen Puch ratsam, in Fahrtrichtung gesehen rechts oben an den Motorhaltebügel eine etwa 10 cm lange Verstrebung anzuschweißen, an deren äußerem Ende wieder über einen Megipuffer (Gummilagerung) eine Verbindung zur Traverse geschaffen wird.

Solche Gummidämpfer bekommt man als "Megipuffer" in verschiedenen Durchmessern, Dicken und Härtegraden z.B. bei folgender Firma:

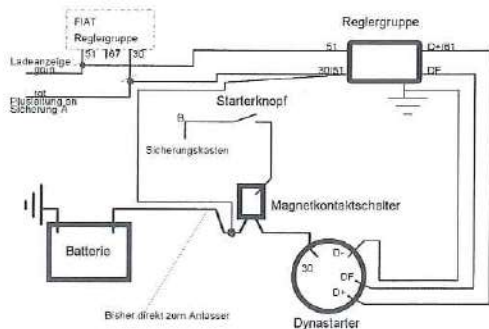
Gummi Technik GmbH, Stuttgarter Str. 157/1, 70734 Fellbach, Tel: (0711) 52007-0, Fax: -10

5. Elektrik

Es entzieht sich meiner Kenntnis inwieweit die Reglergruppe vom FIAT 500 verwendet werden kann. Ich habe mir die Reglergruppe vom Steyr-Puch (BOSCH RS/TBA 160/12/1) sowie einen Magnetkontaktschalter (BOSCH Art Nr.: 0333 006 004) besorgt und die Anschlüsse nach folgendem Schaltplan umgeklemmt, bzw. neu angeschlossen.

Den Starterknopf habe ich deshalb über die Sicherung B (Blinker usw.) angeschlossen, da hier nur bei eingeschalteter Zündung Spannung anliegt. Die Anschlußleitung für Öldruck wird wie bisher verwendet.

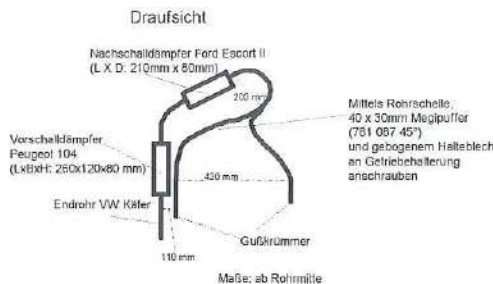
Wenn man die Reglergruppe BOSCH RS / ZDA / 160 / 12 / 3 verwendet, wird kein separates Anlasserrelais benötigt, da dieses im Relais integriert ist. Entsprechend muß dann auch der Schaltplan abgeändert werden.



6. Schalldämpferanlage

Die einfachste, aber auch leistungshemmendste, Lösung ist eine normale Auspuffanlage vom Steyr-Puch 500 S mit Wärmetauscher. Für den TÜV-Eintrag ist eine Heizung unabdingbar, daher ist dies die einfachste Möglichkeit um auch den Eintrag zu bekommen (siehe auch 6. TÜV). Ansonsten ist der Selbstbaukünstler gefragt. Nach einigem hin und her habe ich mir schließlich eine Monte Carlo Anlage auf Basis des Rohre-Satzes von Heinz Liedl selbst gefertigt. Um den in Fahr- richtung rechten Topf habe ich eine Verblechung gebastelt, durch welche die Gebläseluft (leider nur leicht) erwärmt wird. Immerhin habe ich mit dieser Auspuffanlage samt diesem "Wärmetauscher" nach Geräuschmessung den TÜV-Eintrag bekommen. Da immer wieder behauptet wird, es sei bei einer Monte Carlo Anlage im FIAT-Puch unabdingbar, die Endrohre innen an den Krümmern vorbei nach hinten zu leiten, möchte ich an dieser Stelle das Gegenteil behaupten. Bei meinem FIAT-Puch, der so moderat tiefer gelegt ist, daß an den Hinterrädern unbelastet ein Sturz von etwa $\pm 0^\circ$ herrscht, konnte ich die Anlage ganz konventionell anpassen. Gut, wenn man mit dem Wagenheber rangeht, stößt die Achschwinge leicht an das Endrohr an. Dies bereitet im normalen Betrieb

jedoch keine Probleme. Nun zu der zweiten Lösung, die mir Martin Eckert vorgeschlagen hat, und mit der ich einige Jahre ganz zufrieden war: siehe Skizze.



Bei dieser Anlage emfand ich als Nachteil, daß der Motor bei mittleren und höheren Drehzahlen nicht ganz so durchzugsstark ist, wie eine Monte. Allerdings ging der Motor damit auch ganz passabel und ist in der Herstellung doch einfacher als eine Monte.

Auch diese Auspuffanlage habe ich nach Geräuschmessung eingetragen bekommen (naja, war auch noch ein bißchen was im Endrohr drin). Bei Interesse stelle ich das Gutachten gerne zur Verfügung. Beim Eintrag hatte der gute TÜV-Beamte damals jedoch übersehen, daß keine Heizung mehr vorhanden war. Meines Erachtens könnte diese Hürde jedoch auch mit der von Peter Brysch in der Thondorf 2 beschriebenen elektrischen Zusatzheizung aus dem Weg geräumt werden. In der Praxis bringt diese Heizung zwar auch kaum was - ich habe selbst eine eingebaut- aber wenn der TÜV-Beamte zufrieden ist...

6. TÜV

In ein Auto, für das eine normale 500er Maschine mit serienmäßiger Leistung eingetragen werden soll, stellt dies normalerweise kein Problem dar, da es eine solche Kombination in Form vom Steyr-Puch 500 s ja gab. Interessant wird es erst beim Eintrag einer 650er Maschine. Nach Auskunft des TÜV gibt es für diesen Motor, der erst ab etwa 1974 im Nachfolgemodell FIAT 126 Puch mit 25 PS eingebaut wurde, nur entsprechende Freigaben für eine Leistung bis 25 PS. Nach Verschärfung der Abgasvorschriften im Oktober 1971 liegen nach den mir bekannten Auskünften keine Abgasgutachten für eine der stärkeren

Motorvarianten vor. Will man nun einen stärkeren Motor in ein nach dem Oktober 1971 zugelassenes Auto einbauen, bekommt man wohl nur diese 25 PS eingetragen, aber immerhin: es geht.

Der sicherste Weg zur Eintragung ist der, daß man möglichst vor dem Umbau mit diversen Unterlagen zu einem befähigten TÜV-Beamten geht. Hierzu eignen sich Unterlagen vom Steyr-Puch 500 S und auch der Testbericht vom FIAT 126-Puch, (AMS 07/94, abgedruckt in Thondorf Nr. 6, dies vor allem, wenn nicht ein 500er sondern ein 650er Motor eingebaut wird.

Ich habe in mein Auto den 650er Puch Motor mit einem Nachbau der Monte Carlo Anlage und einer (nicht ganz richtigen) Leistung von 27 PS eingetragen bekommen.

Ich hoffe, daß sich beim Lesen dieser Zeilen nicht allzu vielen Puristen ("..wie kann man bloß...: FIAT 500 Steyr Puch !!!"), Originalisten ("das ist aber überhaupt nicht orichinoh!"), Mechanikerpäpsten (...einfach abflexen, unglaublich), oder sonstwelchen Spezialisten die Nackenhaare sträuben. Es ist wie eingangs erwähnt nur ein Erfahrungsbericht, über die Möglichkeit eines Umbaus, wobei ich mich an dieser Stelle bei allen recht herzlich bedanken möchte, die mir bei meiner teilweise sicherlich nervenden Fragerei die letzten Jahre geholfen haben.

CLAUS LEDERER, IM JANUAR 1998
(ERFAHRUNGSBERICHT)



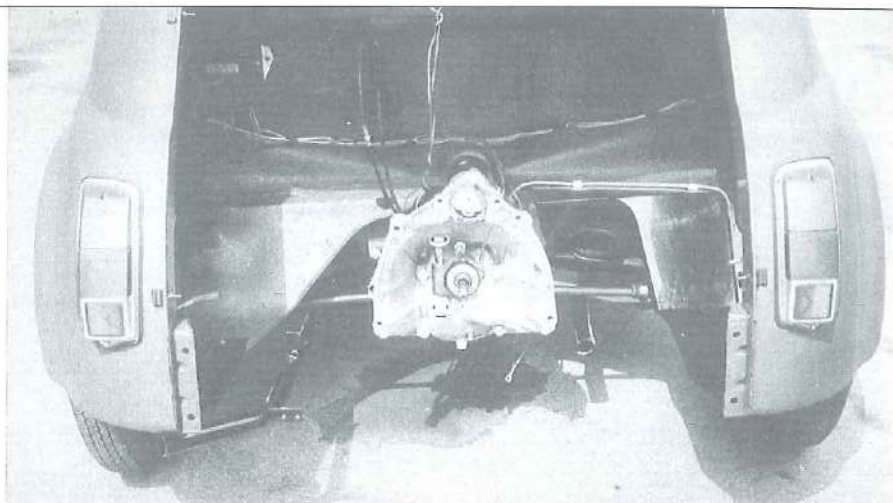
Steyr-Puch

500 S/650 T

Die Steyr-Daimler-Puch AG ist ein österreichischer Industriekonzern, der Zweirad- und Nutzfahrzeuge, Wälzlager etc. produziert. Die Personenwagenproduktion der Marke Steyr hatte vor dem Krieg einen sehr guten Ruf, kam aber in der Nachkriegszeit nicht wieder in Gang, und die Marke Austro-Daimler hat nur noch historische Bedeutung. Nur Puch in Graz wurde nach dem Krieg wieder international durch Motorräder bekannt. Statt eigenem Automobilbau begann die Steyr-Daimler-Puch AG in den frühen fünfziger Jahren eine Zusammenarbeit mit Fiat. Als Steyr-Fiat kamen Versionen der Fiat-Modelle 1400 B und 1900 mit stärkeren Steyr-Motoren, später nur noch Import von Fiat-Modellen ohne technische Veränderung, mit einer Ausnahme: Unter dem Namen Steyr-Puch entstand eine ganz eigenständige Version des Fiat 500; Rohkarosserie und Vorderradfederung vom Fiat 500, eigener 500 ccm-Boxer-Motor und Pendelachse, eigene Bremsen, Reifen, Felgen, Ausrüstung, das Dach mit leichter Erhöhung über den Rücksitzen für mehr Kopffreiheit hinten. Der Motor kam zunächst mit 500 ccm, später auch mit 650 ccm und in verschiedenen Leistungsstufen. Für den Export war der Steyr-Puch eigentlich nicht bestimmt, er kam jedoch vor sechs Jahren für ein paar Monate auch ins deutsche Fiat-Angebot, als Turin nicht genug 500er liefern konnte.



Foto ganz oben: Die fast fertigen Fiat 500 (hier ist das Getriebe schon vormontiert) werden in Deutschland mit den aus Österreich angelieferten Motoren zum Steyr-Puch komplettiert. Foto rechts: Die Steyr-Puch-Motoren 500 S und 650 T sind äußerlich praktisch nicht zu unterscheiden. Foto links: Den Steyr-Puch erkennt man nur am Frontemblem und der Motorhaube mit breiten Kühlluftschlitzen.



Danach hat die deutsche Niederlassung der Steyr-Daimler-Puch AG in Freilassing die (stets gut funktionierende) Ersatzteilversorgung übernommen, aber schon seit einigen Jahren hat sich die Vertretung Liedl in 8401 Graßlfing bei Regensburg (Tel. 094 05/274) zum Haupthändler entwickelt, der etwa 50 Vertretungen versorgt, in den beiden Jahren allerdings vorwiegend Ersatzteile, kaum mehr Wagen. Die doppelte Zollbelastung von Italien nach Österreich und von dort nach Deutschland hatte die Wagen zu sehr verteuert. Bis Ende 1968 kostete das billigste Steyr-Puch-Modell 500 S (mit 18,9 PS) 4630 DM und war damit um 1200 DM teurer als der Fiat 500.

Seit Herbst 1968 ist nun aber Steyr-Puch dazu übergegangen, nur noch den Motor zu liefern und den Wagen im übrigen komplett aus Italien zu beziehen. Und genauso macht es die Firma Liedl ohne den österreichischen Umweg: Fiat liefert den Wagen direkt aus Turin, Steyr-Puch den Motor, der Einbau ist eine reine Werkstattarbeit. Das ermöglichte beträchtliche Preissenkungen. Ab Haupthändler Liedl kostet nun der

- Steyr-Puch 500 S mit 18,9 PS-Motor 3996 DM und
- der Steyr-Puch 650 T mit 22,8 PS-Motor 4273,50 DM.

Preisvergleich zu Fiat: Der Fiat 500 (18 PS) kostet 3418,80 DM, der 767 ccm-lagst (23 PS) 3774 DM.

Ein Steyr-Puch ist also ein Liebhäberkauf, aber wenn man Spaß dran hat, einen stark motorisierten Fiat 500 zu fahren, ist der 650 T seinen Preis durchaus wert, während der 500 S kein besonderes Argument für sich hat. Außerlich unterscheidet sich der Steyr-Puch vom Fiat 500 durch Frontemblem und Motorhaube mit breiten Kühlluftschlitzen, dazu die Typschriftzüge auf dem Heck. Den früher typischen, eckigen Dachabschluss hat er nicht mehr. Der Steyr-Puch-Motor hat mit dem Fiat 500-Motor nur Zylinderzahl

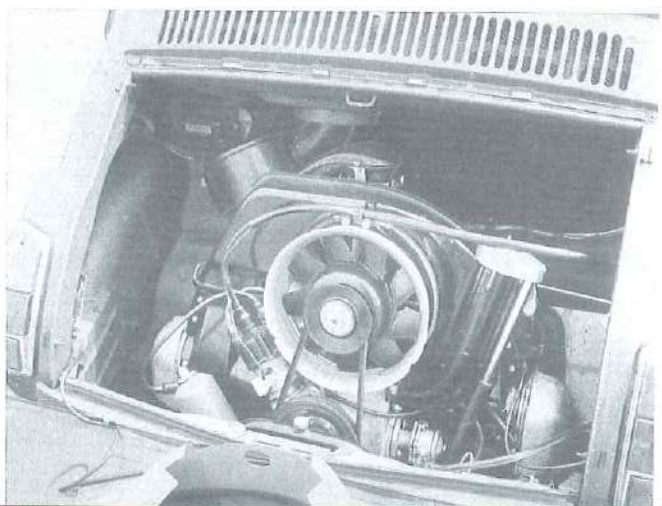
baut, dort ebenfalls mit 643 ccm und 27 PS bei 4800 U/min. Die deutsche Typprüfung ergab beim Steyr-Puch 500 S eine Spitze von 105 km/h; wir stoppten mit km/h, so daß auf jeden Fall eine geringfügige Überlegenheit zum Fiat 500 mit 100 km/h Spitze gegeben ist. Die beinahe pedantisch erscheinenden Leistungsangaben sind eine geschickte Anpassung an die Stufen der deutschen Haftpflichtversicherung von 19 bzw. 23 PS. Das kleine Plus an Motor-temperatur lohnt nach unserer Meinung beim 500 S die Preis-

	500 S	650 T	Fiat 500
Zylinderanordnung	Boxer	Boxer	Parallel
Bohrung/Hub mm	70/64	80/64	67,4/70
Verdichtung	6,8:1	7,2:1	7,1:1
Hubraum (effektiv) ccm	493	643	499
Leistung PS bei U/min	18,9/5000	22,8/4800	18/4600
Größtes Drehmoment mkg bei U/min	3,4/2800	4,1/3000	3,1/2800

(zwei) und Kühlung (Luft) gemeinsam. Die Verschiedenartigkeit ergibt sich schon aus dem Zahlenvergleich:

Der Steyr-Puch-Motor wirkt temperamenvoller und drehfreudiger (weniger Kolbenhub!), die Geräuschentwicklung ist auch bei vollem Ausdrehen nicht ganz so scharf wie beim Fiat 500-Motor. Der Steyr-Puch-Motor wird übrigens auch im leichten Geländefahrzeug Steyr-Puch-Hafinger (Fahrbericht in Heft 25/65) einge-

differenz von 577,20 DM zum Fiat 500 nicht, zumal gerade dieser Wagen meist zum Geldsparen oder als Zweitwagen gekauft wird. Etwas bessere Marktchancen hat der 650 T, wenn es um Mini-Format und stärkeren Motor geht. Wir stoppten mit einem fast neuer 650 T eine Spitze von 112 km/h, so daß die Werksangabe von 110 km/h eher untertrieben und bei guten Exemplaren wohl mit ca. 115 km/h zu rechnen ist. Vor allem aber bietet der 650 T-Motor ein



NEU in der Reihe

Jetzt helfe ich mir selbst Dieter Korp

AUDI

60/L - 72/L - 75/L - 80/L
Super 90 - Variant

Das wichtigste Zubehör für Ihren Wagen — spart Geld und Zeit — erhält den Wagenwert — hilft Pannen beheben — verhindert Werkstattärger

254 Seiten, 200 Fotos, Störungstabellen, Schaltpläne, glanzkaschierter Einband

DM 14,80

Aus der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“ sind folgende Bände lieferbar:

- VW „Käfer“ 1200 / 1300 / 1500 (ab Aug. 66)
- VW 1500/1500 S/1600 TL/Variante
- Opel Kadett A (bis Juli 1965)
- Opel Kadett B (ab August 1965)
- Opel Rekord (bis Juli 1965)
- Opel Rekord B/C (ab Aug. 65) Mit Commodore
- Ford 12 M/Ts (bis Aug. 66)
- Ford 12 M / 15 M / TS / RS (ab 1966)
- Ford 17 M (1960—1964)
- Ford 17 M / 20 M (ab 1964)
- NSU-Prinz 1—4 / Sport-Prinz
- NSU Typ 110 / S / SC — Prinz 1000 TT / TTS
- Citroën 2 CV / 3 CV / Dyane
- Renault R 4 / R 4 L
- Renault R 16 / R 16 TS
- BMW 1500 / 1600 / 1600-2 / 2002 / 1800 / 2000 / TI / tlux / C / CS
- Fiat 500
- Fiat 600 / D / E / Jagst
- Fiat 850
- Audi 60/L — 72/L — 75/L — 80/L — Super 90 — Variant
- Peugeot 404
- Sonderband „VW — Jetzt mache ich ihn schneller“
- Sonderband „Auto-Elektrik — alle Typen“

Alle Bände im Zweifarbendruck, ca. 200 bis 250 Seiten mit ca. 150 Fotos, Störungstabellen, Schaltplänen, glanzkaschierter Einband. Jeder Band 14,80 DM

Für ca. 100 weitere Autotypen (Inland und Ausland) gibt es aus der Reihe „Querschnitt durch die Autotechnik“

REPARATURANLEITUNGEN:



Das wichtigste Zubehör für Ihren Wagen!

Sie erhalten diese Bände in jeder guten Buchhandlung, beim Auto-Zubehörhandel, in den Buchabteilungen der Kaufhäuser, beim ADAC oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart“. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort — ab DM 36,— portofrei: aus der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“

Expl. Band: DM 14,80

aus der Reihe „Querschnitt durch die Autotechnik“:

Expl. Reparaturanleitung

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

Einselungsverbehalt gemäß § 455 BGB - Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart mo 10/89

AUDI

60/L
72/L · 75/L
80/L
SUPER 90
VARIANT

- spart Geld und Zeit
- erhält den Wagenwert
- hilft Pannen beheben
- verhindert Werkstattärger



Motorbuch Verlag

Steyr-Puch

Fortsetzung

deutliches Plus an Durchzugskraft = mehr Beschleunigungsreserven und Zugkraft am Berg. Wo der Steyr-Puch 500 S recht mühsam mit 70 km/h eine Steigung hochzieht, zieht der 650 T mit 85 km/h flott durch.

Wir stoppten für den 650 T von 0 bis 80 km/h eine Zeit von 20,5 sec, mit nur einer Person, jedoch mit wenig eingelaufenem Motor, so daß man diese Zeit durchaus mit unseren Testwerten (zwei Personen) zum Fiat 500 mit 25,7 sec und Fiat Jagst mit 26,0 sec vergleichen kann. Kein Zweifel: Der Steyr-Puch 650 T ist gegen diese Fiats schon kräftig motorisiert, aber eine Mini-Sportlimousine ist er erst mit dem TR-Motor, kostet dann aber auch über 5000 DM.

Natürlich sind 854,70 DM Mehrpreis für den Steyr-Puch 650 T zum Fiat 500 gerade in dieser Klasse viel Geld. Aber wir würden trotzdem aus Liebhaberei eher den 650 T als den billigeren 500 S haben wollen, wenn man das Platzangebot des gleichzeitigen Fiat 850 N mit 34 PS nicht braucht. Die 22,8 PS verkräftet das Fiat 500-Fahrwerk noch gut, das gilt auch für die komplette Mechanik einschließlich Getriebe, sonst würde Fiat wohl kaum die fast fertigen Wagen zuliefern. Die Steyr-Puch sind selbstverständlich in Deutschland typgeprüft, die Ersatzteilverversorgung ist nach der weitgehenden Gleichschaltung zum Fiat 500 erst recht kein Problem. Für den Motor garantiert der Haupthändler eine schnelle Ersatzteillieferung.

Die Steyr-Puch-Motoren gelten zu Recht als besonders langlebig. Das haben schon vor mehr als sechs Jahren die nach Deutschland gelieferten Wagen ebenso wie die harten österreichischen Gebirgsbedingungen bewiesen. Der Boxermotor ist trotz Luftkühlung thermisch absolut in Ordnung. Den 650-Motor gibt es als TR I auch mit 30 PS und als TR II sogar mit 40 PS, wobei für diese und die noch höher getrimmten Wettbewerbswagen der Hubraum auf 660 ccm (Zylinderbohrung: 82 mm) vergrößert worden ist. Die Firma Liedl beschäftigt sich seit vielen Jahren auch mit der Leistungssteigerung an Steyr-Puch-Wagen, Interessenten können sich direkt über Möglichkeiten und Kosten informieren.

Umrüstung von Fiat auf Steyr-Puch

Seit einigen Monaten gibt es speziell für den deutschen Markt einen Umbausatz für Fiat 500 auf Steyr-Puch 500 S oder 650 T. Der komplette neue Motor stammt aus der laufenden Steyr-Puch-Produktion. Der Umbausatz umfaßt außerdem die verstärkte Lichtmaschine vom

Fiat Jagst, eine komplette Kupplung, Heizung mit Wärmetauscher, Auspuffanlage, Motorauflängung mit Getriebemontageplatte, Motordeckel mit Gebläseluftschacht und diverse Anbauteile.

Für einen 500 S-Umbausatz muß man 1492,50 DM, für einen 650 T-Umbausatz sogar 1659,45 DM bezahlen. Dieser Preis erscheint unangemessen hoch, ist es aber nicht, denn schon der Fiat 500-Austauschmotor kostet nach der kürzlichen Preissenkung 597 DM (früher 844,50 DM). Das ist aber lediglich ein aufgearbeiteter Motor, kein neuer Motor, selbstverständlich ohne Heizungs- und Auspuffanlage, ohne Lichtmaschine, ohne Kupplung. Rechnet man diese Neuteile zum Preis des Fiat 500-Austauschmotors hinzu, so beträgt der „Steyr-Puch-Zuschlag“ zum 650 T etwa 660 DM. Für den Umbausatz gibt Steyr-Puch eine Garantie von 50 000 km oder zwei Jahren, während man beim Fiat 500-Austauschmotor mit der branchenüblichen Garantie von sechs Monaten oder 10 000 km zufrieden sein muß.

Ob sich ein Umbau lohnt, das ist nicht nur eine Geldfrage. Sie lohnt sich am ehesten noch bei einem maximal drei Jahre alten Fiat 500 der einen Austauschmotor brauche sonst aber gut in Schuß ist und noch mindestens zwei Jahre gefahren werden soll. Mit dem Steyr-Puch-Motor erledigt sich z. B. auch das leidige Kaltstartproblem des Fiat 500-Motors von selbst. Bei der Umrüstung hält man sich am besten an eine Steyr-Puch-Werkstatt, obwohl sie natürlich in etwa 7 Stunden mit der mitgelieferten Anweisung auch jede Fiat-Werkstatt machen kann, wenn sie nur will. Umbaukosten je nach Lohnkostenniveau etwa 85 bis 125 DM, aber das muß man bei einem Austauschmotor auch bezahlen. Für den Umbau existiert ein Grundgutachten des TÜV, im Einzelfall muß lediglich die Motornummer in den Papieren bei der Einzelabnahme geändert werden.

Mehr als minimale Marktchancen hat der Steyr-Puch in Deutschland auch nach der Preissenkung nicht. Man muß schon genau hinsehen, um ihn überhaupt zu erkennen. Aber die äußerliche Übereinstimmung mit dem Fiat 500 ist für den Steyr-Puch 650 T auch eine Art Tarnkappe. Nur muß man gelegentlich auch Nervenstärke beweisen, wenn ein größerer und stärkerer Wagen den „wild gewordenen Fiat 500“ zu sperren und zu behindern sucht. EM





Rad- / Reifenkombinationen

Nachdem ich in der Ausgabe 10 über die Hinterachsaufhängung geschrieben habe, möchte ich jetzt weiter über einen anderen "Schammes" reden. Fangen wir mit Rad/Reifen Kombination an. Serienmäßig rollt der Puch auf 12" Rädern, was für Original-Restaurierungen unabdinglich, ist für einige "Sportfahrer" nur 13" eine Voraussetzung. Nicht wegen der anderen Übersetzungsmöglichkeit, sondern um in aktuellen Reifenlisten, speziell Sportreifen ab 13" fündig zu werden (für den historischen Motorsport verboten).

Das setzt natürlich voraus:

- a) ausreichend Platz in den Radhäusern, was unter Umständen beim Puch schwierig wird
- b) leichte Felgen, um die ungefederten Massen nicht zu erhöhen
- c) ein anderer Lochkreis der Felge, macht notgedrungen einen anderen Radträger notwendig

Selbst bei einigen 12" Kombinationen müssen die Radhäuser modifiziert werden, z.B. durch Umlegen der Kotflügel falzen, Einschweißen von Blechstreifen, um nach innen zu verbreitern oder die klassische Art nach außen.

Es gibt verschiedene Unbedenklichkeitsbescheinigungen vom Werk, die eingehend beschreiben, welche Reifen unterschiedlich vorne oder hinten zu verwenden sind, auch für den historischen Rennbetrieb.

Zum Beispiel:

vorne	hinten
125-12	145-12
135-12	155/70-12
145/70-12	165/70-12
155/70-12	165/60-12
	175/70-12
Dunlop-Racing	4.50-12

Alle Reifen/Rad Kombinationen (Felgen bis 4.5") sind TÜV abgenommen

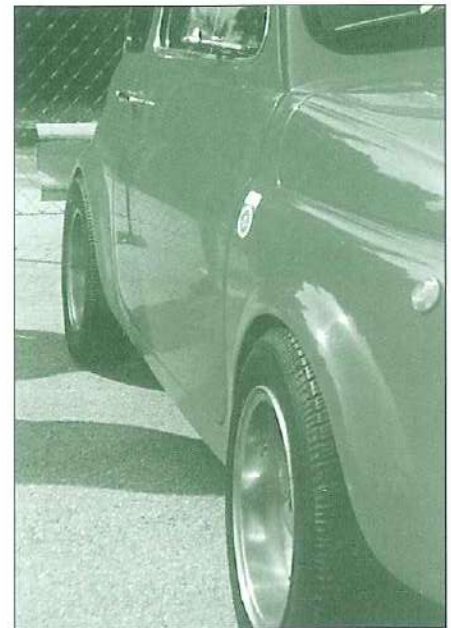
Bei den 12" Fahrwerken benutzen wir immer noch die "alten" Stahlfelgen, warum auch nicht, die Kombination aus Bremsstrommel, großem Lochkreis und Felgen ohne Innenstern ist konkurrenzlos leicht. Allerdings ist es schwierig, gute Felgen, gerade wenn sie verbreitert werden, zu bekommen.

Es hängt vom Zustand der Felge ab z.B.

- a) die Löcher könnten oval sein
- b) der Innenstern verzogen
- c) das Felgenbett zu stark beschädigt
- d) zuletzt auch, und gerade deswegen, das Geschick und Können des Umschweißers

Und zuletzt noch ein paar gängige Rad/Reifen Kombinationen ohne große Blecharbeiten am Radkasten: Lieber ein bißchen schneller, als daß der Motor in einer scharfen Kurve auf einmal abstirbt.

ALSO RAD- UND FELGENBRUCH WÜNSCHT
HENNES HILTROP



vorne 4.5"-12 mit..... 135-12 o. 145/70-12
hinten 5.25"-12 mit..... 155/70-12 o. 165/60-12

Serienbereifung:

650 T 3.25"-12 mit 135-12
650 TR 4.00"-12 mit 135-12 vorne und 145-12 hinten

vorne und hinten: 135 - 12 oder 145/70 -12 oder 155/70 R12 oder 155/70 SR 12
Desweiteren hinten: 165/60 HR 12 (Kleber 10/16 - 12 RS) oder 165/70 HR 12



13" Felge



12" Felge

Unbedenklichkeitsbescheinigung

STEYR-DAIMLER-PUCH Aktiengesellschaft

Bereich Graz



STEYR-DAIMLER-PUCH AG., Bereich Graz, Postfach 823, A-9011 Graz

Graz-Thondorf

Herrn
Günter Miltz

Stormstraße 1
D-4192 KALKAR
BRD

Telegramm steyrpuch graz

Telefon 0316/4001-0
0316/4016-21

Telex 31315 sidpwg a
31377 sidpwg a Verkauf

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht

19.4.79

Unsere Zeichen

GTA/SCH/J

OV

Graz

1979 07 23

Betrifft: Ihren PKW STEYR-PUCH 650 T
Fahrgestell-Nr. 2164372

Sehr geehrter Herr Miltz,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben haben wir nichts dagegen einzuwenden, wenn bei vor-
genanntem Fahrzeug, abweichend von der Serie, folgende Reifen verwendet werden:

vorne und hinten: 135 - 12 oder 145/70 - 12
oder 155/70 R12 oder 155/70 SR 12.

Weiters hinten: 165/60 HR 12 (Kleber 10/16 - 12 RS)
oder 165/70 HR 12.

Weiters gestatten wir, abweichend von der Serie, die Verwendung von Felgen mit
Maulweiten 4" und 4 1/2", wobei die Fahrzeugspurweite um max. 25 mm größer sein
darf.

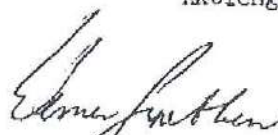
Im Falle einer Spurverbreiterung auf diesen Wert muß die Anzahl der genehmigten
Sitzplätze auf 2 reduziert werden.

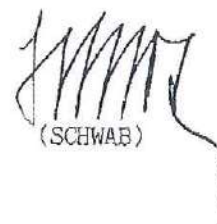
In der Angelegenheit Ersatzteilkatalog und Ersatzteile wird sich unsere zustän-
dige Abteilung mit Ihnen in Verbindung setzen.

Wir hoffen, Ihnen hiermit gedient zu haben und zeichnen

hochachtungsvoll

STEYR-DAIMLER-PUCH
Aktiengesellschaft


(GRABHERR)


(SCHWAB)

Bankverbindung: Creditanstalt-Bankverein, Filiale Graz, Kto. 07-65026/00, Btz: 11870
Zentrale Wien, Kto. 28-49222/00, Btz: 11000

ADAD 37



Haflinger Club Italia

Der Club hatte 1991 fünf Mitglieder, nach dem dritten Treffen vergrößerte sich der Club auf 88 Mitglieder aus Genua.

In ganz Italien gibt es etwa 800 Fahrzeuge, etwa 300 sind als Besitzer eines Haflingers in einem Club registriert. Bei den regelmäßigen Treffen mit anderen europäischen Clubs erschienen auch ein Schweizer, ein Deutscher und fünf österreichischer, die Fotoaufnahmen zur Registrierung der Fahrzeuge machten. Mit dem



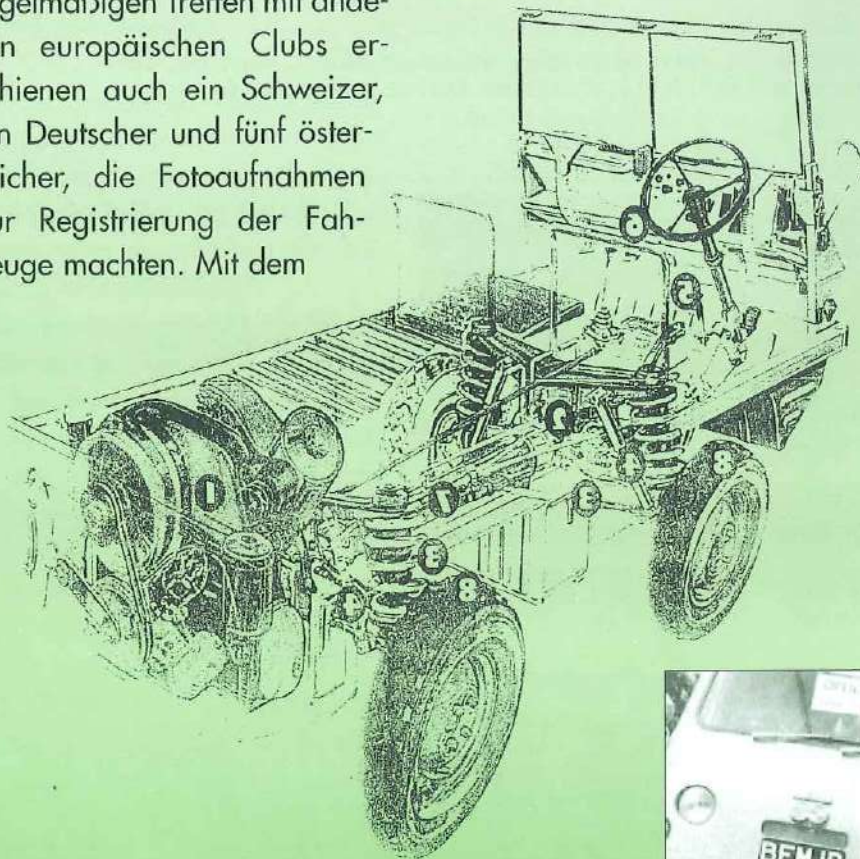
Ursprungs-Land Österreich wurde Kontakt aufgenommen, um festzustellen, wieviele Haflinger es tatsächlich in

Europa gibt. Informationen über den Club in Italien erteilt:

Massimo Ferraroni
Via Del Santuario Di Nostra
Signora della Guardia 30
16162 Genova-Bolzaneto

Haflinger Story

Die Produktion des Haflinger war von 1956-1975 ein Projekt von über 16 000 Fahrzeugen. Ein kleiner, sehr einfach aber robust gestalteter Zweizylinder-Boxer-Motor mit 643 ccm machte den Haflinger aus. Die Fahrzeuge erfuhren über die Zeit kaum eine größere Veränderung.



Haflinger-Treffen im August

Einladung des Haflinger-Klub Züri-Oberland

WAS, WANN UND WO IST WAS
BESONDERES LOS?

Intern. Treffen
21.-23.8.1998
CH-8625 Gossau



Anmelde-Formular bitte bei unserem Sekretariat anfordern und bis zum 31. Juli 1998 zurücksenden!

Sekretariat: Klaus Frick, Obstgartenweg 3b, CH-8614 Bertschikon

Kosten: **Für Fahrer und Fahrzeuge:** **sFr. 60.-**
(inkl. Unterlagen, Gedenkmedaille, 1 Mittag- und Abendessen, Unterhaltung, Kaffee.)

Für Beifahrer und Begleiter
(inkl. 1 Mittag- und Abendessen, Unterhaltung, Kaffee)

Anmeldung: **Als definitive Anmeldung gilt die Einzahlung auf unser PC-Konto**
Aus organisatorischen Gründen bitten wir die Teilnehmer zusätzlich die Anmeldung schriftlich an uns zu bestätigen (siehe Sekretariatsadresse)

INTERNATIONALES HAFLINGER-TREFFEN IN GOSSAU 1998

Programm Freitag den 21.08. bis Sonntag den 23.08.1998

Fr.	17.00 Uhr	Treffpunkt P Schiessplatz Gossau (für weitgereiste Teilnehmer) Betreuung durch HKZO, Zuweisung der Unterkünfte.
Sa.	08.00 - 09.30 Uhr	Eintreffen der Teilnehmer in der Altrüti/Gossau, Kaffee & Gipfeli.
	09.00 - 10.30 Uhr	Registrierung, Abgabe der Unterlagen.
	ca. 10.30 Uhr	Begrüßung, Abfahrt der Züricher-Oberland-Rundfahrt mit diver. Einlagen.
	ca. 16.00 Uhr	Möglichkeit für Fahrzeug- und Ersatzteil-Kauf & Verkauf.
	19.00 - 23.00 Uhr	Altrüti/Gossau: Abendessen, Unterhaltung, gemütliches Zusammensein.
	ca. 01.00 Uhr	Offizielle Verabschiedung aller Teilnehmer.

Jumble
GOODIES



SUCHE/KAUFE:

Suche:

500 D oder 650 T bis Baujahr 65,
nur Bestzustand, zahle gut!
Georg Hummel
Tel./Fax: 0721-23867

Suche:

Vollständiges Armaturenblech (Blech)
vom 500D Bj. 62. Ernst Pototschnig,
Spitzwegstr. 4 in 85435 Erding
Tel.: 08122-54450 oder 14220

Suche:

Ansaugrohr und mehr für TR.
Tel.: 030-3234521

Suche:

Kopie Wagenpass Steyr Puch 650 TR
Europa. H.G. Tröltzsch
Kirchenweg 14, 91080 Uttenreuth
Tel.: 09131 58915

Suche:

Aus dem Original-Werkzeugsatz:
Kurbel und Wagenheber.
Günter Hermany, 13467 Berlin
Tel.: 030-401235, Fax: 4042064

Suche:

Für Puch-Motor 126, Wagenheber
ICS Weber Vegaser. Angebote bitte
an: Manfred Otberg
Am Zuckerufer 7, 58638 Iserlohn
Tel./Fax: 02371-32545

Suche:

Für 500 S: Ansaugbrücke (hoch) und
Sportasupuff. Werner Jungfermann,
bruik 11, 48317 Drehnefurt.
Tel.: Na, wo isses?

Suche:

500S gesucht, kein Fiat-Umbau, nur
mit Hersteller „Steyr-Puch“ im Kfz-
Brief, auch schlechter Zustand, not-
falls auch „Teesieb“ jedoch nur Kfz-
Brief evtl. auch ohne Motor und
Getriebe. E. Pfaff, Tel.: 09381-1025

SUCHE/TAUSCHE:

Suche/Tausche:

Vordere originale Stoßstange für
650 T - gerne auch schlecht, kann
dafür hintere Stoßstange im schlech-
tenzustand aber reparabel anbieten.
Monte Carlo Auspuffanlage ge-
braucht. S. Kunschmann
Tel.: 07527-5577, Fax: 5558

BIETE/VERKAUFE:

Biete:

650 ccm Motor Okm, alles neu und
einbaufertig für DM 3250.-; Ölfilter-
halter für Schraubfilter umgebaut,
mit Ölfilter für DM 170.-; Kfz-Brief
für 500 D, Bauj. 5. Juni 1962 und
Typenschild dazu für DM VB.-
Johannes Grohs, Stirmbergstraße
278a, 45739 Oer-Erkenschwick
Tel.: 02368-52660

Biete:

Verkaufe verschiedene Motoren von
650 - 780 ccm; Kolben und Zylinder
einbaufertig für 780 ccm mit Serien-
kurbelwelle, Kolben und Zylinder
gebraucht. Doppelvergaser 32NDiX,
Renn-Puch mit und ohne Motor nach
FIA Anhang-K. Hans Gerner, A-
Braunau
Tel.: 0043-772-63056
oder 0043-772-67168

Biete:

Verkaufe folgende Neuteile: Winkel-
heber, Pleuellager, Ölpumpe Repara-
tursatz, Dynastarter, Kurbelwellen,
Motorgehäuse, Kolben/Zylinder
80,5 ccm, Pleuel, Gummiteile u. Guß
krümmer für „Monte“ Franc Müller
Tel.: 02251-62843, Fax: 6811

**Jumble
GOODIES**



Biete:

Steyr Puch 500 S, Zustand Original
1 a. Preis: ÖS 55000. Hr. Immervoll
Tel.: 0043-6641816931

Biete:

Steyr Puch 700 C 10 500.- DM. Bj.
67, 25 PS, 48000 km, 643 ccm,
Originalzustand. Klaus Eggert
Tel.: 02596-1351 Fax: 4434

Biete:

650 T, Bj. 66 mit Bürzeldach, Originalzustand vom Erstbesitzer, Zustand 3-4, fahrbereit mit Originalbrief, 6500.- DM VB viele Steyr Puch Teile auf Anfrage. HubertNenninger
Tel.: 08453-8656

Biete:

Aus Austro Classic 5/97 Okt./Nov.:
Steyr Puch 700 Kombi, rot Bj. 65,
Pickerl 4/98, Zustand gut, leichte
Lackschäden, Türen hinten angeschl.
ÖS 50000. Tel.: Wien 01- 8764329
bitte nur vormittags.

Biete:

Motor, Getriebe, Kopf mit Vergaser
für Autobianchi A112 70HP 1. Serie:

Getriebe mit 11:47. Für Fiat 126:
Aukleber "Motor Steyr Puch" für
Steyr Fiat 126 Puch
Tel.: Sorry, vergessen!

Biete:

Steyr puch 650 TR Bj. 65, Anhang-K
FIA-Papiere, 1997 3. platz HTWT.
Wg. Klassenwechsel zu verkaufen,
Preis VB. Tel.: 0201-444464

BIETE/SUCHE:

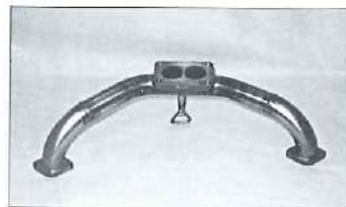
Biete/Suche:

Neue und gebrauchte Motoren,
Kolben, Nockenwellen, Lager. Suche
700 C in gutem Zustand.
Tel.: 030-4339010

TIPS/KONTAKTE:

Tip:

Ansaugrohr fertigt zum Preis von
500.- bis 550.- DM je nach Stückzahl
die Firma:
Günther Volle in 79100 Freiburg,
Tel.: 73777, Fax: 73755



Tip:

Steyr-Puch - Alles was das Herz
begehrt! Komplette Fahrzeuge,
Karossen, Ersatzteile für alle Typen.
A. Fuhrmann, 66629 Oberkirchen
Tel. 06855-7990
Fax: 06821-741601

TIP:

Hallo, falls es noch Puchfahrer
geben sollte, die mit einem Pallas
Zenith Vergaser fahren und hierfür
Ersatzteile oder eine Instandsetzung
brauchen, bitte: Bosch Dienst
Küppers in Linnich, liegt in der Nähe
von Jülich, A 44 Richtung Aachen,
Tel.: 02462 1404

*(Herr Küppers hat seinerzeit den
Restbestand der Firma Solex aus
Neufl übernommen und ist sehr
hilfsbereit.)*

M.F.G. TONI WILDENAUER



Für die Richtigkeit der Anzeigen
übernehmen wir keine Garantie,
nichtsdestotrotz hoffen wir allen
gerecht geworden zu sein. Irrtum
vorbehalten!

IHR REDAKTION



Bei der Nachlese zur Oldtimermesse in Tulln hat unser österreichischer Freund Horst Morocutti wohl übersehen, daß einige Puch-Freunde aus der "BRD" körperlich anwesend waren. Bernd Viebranz aus Berlin hatte sogar zur Sternfahrt mit Messebesuch genannt, wurde aber dann, als er mit seinem gelben Puch aufs Gelände fahren wollte, am Tor abgewiesen. Sowohl auf der Messe, und natürlich hauptsächlich in der wirklich schönen Steyr Puch Halle, als auch beim Stammtisch des Salzburger Clubs am Abend im Schwarzen Adler zu Tulln wurden an Bundesbürgern gesichtet: Fam. Liedl, Georg Hummel, Familie Nenninger, Georg Tröltzsch, Andreas Fuhrmann, Familie Viebranz, Familie Duesterberg, die letzten beiden mit Puch. Der weiße, rechtsgesteuerte Puch in der Ausstellungshalle kam eindeutig aus der "BRD", nämlich von Thomas Geisbüsch.



Probleme mit der Kupplung: Steyr Puch von Harald Mössler und Wolfgang Marbler

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

40 Jahre Puch 500

Ein Termin, den man wirklich wahrnehmen sollte! Bereits Ende des Jahres 1996 geisterten die ersten Gedanken, gab es die ersten Sitzungen, wurden die Grund-Ideen durchgesprochen! Ab Jahreswechsel dann war alles fix, der 1. Öst. Kleinwagenclub (Etzersdorfer, Teichmann, Rothbauer, Christ) veranstaltet zusammen mit allen Steyr Puch Clubs diese Feier im Rahmen der Oldtimermesse in Tulln! Dazu war natürlich auch eine „Festschrift“ nötig, sodaß nun unsere Suche nach „Material“ losging! Da mich dieser Gedanke ziemlich faszinierte und ich eigentlich einiges an dem gewünschten „Material“ zu Hause hatte, begann ich zusammen mit Erik Teichmann zu sortieren und zu sammeln! 4 Monate später stand unsere Sondernummer zum Druck bereit und wurde als 2. Sonderheft (nach dem Jaguar E Type) der Austro Classic präsentiert! Die 1. Auflage war auch nach der Tullner Messe ausverkauft, eine 2. Auflage wird wahrscheinlich zum Jahreswechsel 97/98 nachgedruckt!

Zugleich mußten wir natürlich auch eine komplette Halle mit Fahrzeugen füllen, die alle gemeinsam einen Puchmotor montiert hatten! Eine Aufgabe, die uns viel Zeit am Telefon und Fax sowie im Auto samt Hänger verbringen ließ!

Schlußendlich hatten wir alles beisammen, vom Puch 500 bis zum 650 TR Europa, vom Haflinger bis zum Pistengerät, Post-, Gendarmerie-, Polizei- und ÖAMTC-Versionen waren natürlich ebenso vertreten wie alle Sonderkarosserien – Adria, Imp, Jamos, Korn, 4Zyl. Spider, Neckarspider, Kanig Bergspider und Prinoth Formel Baby.

Erwähnenswert natürlich der tolle Stand von Walter Niessner, der keine Kosten scheute, um auf einem professionellen Stand seine wunderschönen Puchautos zu präsentieren und auch persönlich Rede und Antwort zu stehen.

Auch die Steyr Daimler Puch AG aus Graz Thondorf war gekommen und präsentierte die Palette der modernen Geländewagen (Pinzgauer und G) samt einem „Uralt Puch - Wagen!“

Das Publikum war begeistert, der Andrang enorm, auch die diversen „Fan-Artikel“ wurden begeistert gekauft!

Zu Guter Letzt bekamen wir auch noch den Messepreis für den schönsten Clubstand (sprich Halle) – ein Erfolg, der natürlich für uns alle sehr wichtig war, da hinter dem Ganzen einfach ein Riesenaufwand stand! Schade nur und dies sage ich jetzt ganz offen, daß außer dem Steyr Puch Club Salzburg und selbstverständlich dem Kleinwagenclub als Veranstalter (Wir haben nach unseren Möglichkeiten mitgeholfen) kein anderer Club (Wien, Graz, BRD) vertreten war! Auch mit geringem Aufwand hätte man doch ein wenig Information auf einem Flugblatt unter das Volk streuen können und 1 oder 2 schöne Autos ausstellen können! Doch dem war leider nicht so!

In diesem Sinne möchte ich mich bei allen Freunden bedanken, die im Namen unseres Clubs mitgeholfen haben oder gar ein Puch-Auto nach Tulln brachten!

Wir sehen uns wieder bei der 50 Jahres-Feier!

HORST MOROCUTTI, WELS



Termine '98



	COPPA MILLE	VfV	RALPH HECKER	SONSTIGE
April	5. Croix-en-Ternois Einstellfahrten 17. Oschersleben	17. Oschersleben Einstellfahrten	17. Oschersleben 25/26. Garz/Usedom	
Mai	16/17. Zolder 1. Wertungslauf 22/23. Oschersl. mit int. Abarth-Treffen 2. u. 3. Wertung			9. Teilemarkt bei Fam. Liedl
Juni	*19/21. Nürburg- ring, 4. Wertung	5.-7. Most 27/28. Horice	27/28. Horice	
Juli		24/26. Oschers- leben	10/12. Horice 11/12. Schleiz	18./19. Juli in F-Gaschney
August	8/9. Schleiz 5. Wertung 22/23. Croix en-Ternois 6. Wertung	1/2. Dvar-Kralove 8/9. Schleiz	8/9. Schleiz 15/16. Peenemünde	
September				12/13 Ebern Klassik
Oktober	*24. Hockenheim 7. Wertung	3/4. Usedom	3/4. Garz/Usedom	
November	14. Zolder 8. Wertung * noch nicht sicher			Abschlußtreffen Altenstadt

Ansprechpartner für Ausschreibungen:

Coppa Mille: Klaus Kleber
Tel.: 021 51-31 3371
VfV: Willy Budzinsky
Tel.: 02543-252 10
Ralph Hecker:
Tel.: 03529-51 0300
Sonstige:
Tel.: 061 92-255 20

FRANKEN-KLASSIK



Alex Sokoliuk

Claus Schels GbR

Industriestraße 2-4, 91085 Weisendorf, Tel. 09135/2662, Fax 09135/2663

- *Restauration*
- *Glasperlenstrahlen*
- *Reparatur*
- *Ersatzteile*
- *Wartung*
- *Airbrush-Design*
- *Innenausstattung*
- *Beratung*

IHR FAHRZEUG IN GUTEN HÄNDEN

Ankündigung / Dank

Die Herstellung dieser Zeitung wurde ermöglicht durch die großzügige Hilfe der Firma ISA-Racing (Peter Kroeber), dort im Besonderen durch Harald Britschgi, denen wir an dieser Stelle herzlich danken.

Vorankündigung: In diesem Jahr wird das 15. Steyr-Puch Treffen stattfinden. Wir haben uns als Termin den 5. und 6. September 1998 ausgewählt, wir treffen uns Samstag vormittag auf dem Firmengelände von ISA-Racing in Kottenheim, wo man Platz hat, die Autos auszustellen, evtl. auch ein Wohnmobil um übernachten. Es wird auch für Grill und Zapfanlage gesorgt werden. Am nachmittag können wir eine gemeinsame Autofahrt über kleine Eifel-

straßen zum Nürburgring unternehmen, wo man Gelegenheit hat, über den alten Ring zu heizen oder in der Burg Kaffee trinken kann. Abends wäre dann ein gemütliches Beisammensein in einem Landgasthof in der Nähe, wo es auch Übernachtungsmöglichkeiten gibt. Am Sonntag könnte

man entweder zur In-door Kartbahn in Polch, oder einen Geschicklichkeitsturnier oder irgendeinen anderen Quatsch machen. Laßt uns möglichst bald wissen, wer daran Interesse hat, damit wir entsprechend disponieren können.



Moderne Lebensart in traditioneller Umgebung



In Altenstadt, 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 Name und das Wappen für die heutigen Besitzer Anspruch und Verpflichtung zugleich.

Das individuelle Hotel
Schwarzer Adler
in Altenstadt bei Frankfurt
Vogelsberger Straße/ Ecke
Obergasse

Anfahrtsskizze:



1948 - 1998



**Der Steyr-Puch
Freundeskreis gratuliert.**