



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr.13



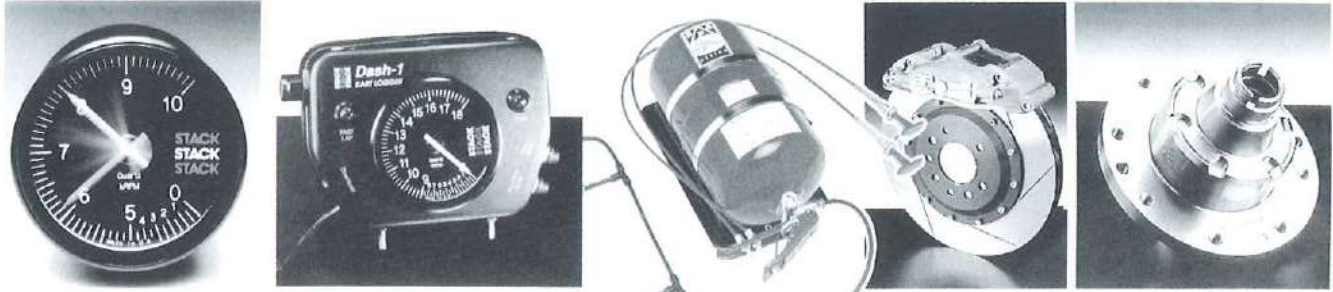
De tous les pilotes de Steyr Puch, le Polonais Sjobieslav Zasada fut le plus célèbre. En 1966, il terminera 3^e au Championnat d'Europe des Rallyes et décrocha, notamment, avec son copilote habituel Osinski, une brillante 18^e place au classement général (1^{er} des moins de 700 cm³) au Rallye de Monte-Carlo.

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	PELTOR	Intercomsysteme
AP-RACING	Bremsanlagen	PENSKE	Stoßdämpfer
AP-RACING	Kupplungen	PREMIER	Sicherheitstanks
BELL	Helme+Zubehör	SABELT	Sicherheitsgurte
CORBEAU	Rennsportsitze	SETRAB	Ölkühler
DMS VARLEY	Trockenbatterien	SPA	Löschanlagen
EARLS	Leitungen + Anschlüsse	SPAL	Ventilatoren
GOODRIDGE	Leitungssysteme	SPEEDLINE	Racingfelgen
HEWLAND	Getriebe + Zubehör	STACK	Datenaufzeichnung
HORNE	Reifenheizdecken	STACK	Displaysysteme
ISA	Laptimer	STACK	Drehzahlmesser
LONGACRE	Radlastwaagen	TERRAPHONE	Gegensprechanlagen
LONGACRE	Stoppuhren	TERRATRIP	Rallyecomputer
OMP	Käfige + Überrollbügel	TILTON	Pedalsysteme
OMP	Overalls, Sitze, Zubehör	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



KONSTANT RICHTUNG
200 - NICHT KM/H -
SONDERN MITGLIEDER!



Unser Steyr Puch Freundeskreis entwickelt sich prächtig. Neue Mitglieder aus allen Altersgruppen sind hinzugekommen. Wir bedanken uns für Eure Unterstützung. Mittlerweile ist auch das Engagement unserer Freundeskreisleute, die zum Gelingen unserer „THONDORF“ beitragen, als überaus erfreulich zu bezeichnen. Die uns dieses Jahr zur Verfügung gestellten Zeitungsartikel und Bildberichte aus den 60er und 70er Jahren sowie eigene Restaurations- und Erlebnisberichte unserer „Puchtreter“ zeigen, daß wir mit unserer Arbeit richtig liegen. Ganz besonders haben wir uns wieder über die vielen aufmunternden und motivierenden Briefe gefreut, die zum Weitermachen in der derzeitigen Form animieren. Einige der eingegangenen Artikel werden wir aus Platzgründen in der nächsten THONDORF veröffentlichen.

Bei der Gruppe unserer immer noch aktiven Motorsportler können wir reges Treiben, viel Freude und konstante Teilnahme an den angebotenen Rennveranstaltungen vermelden. Lothar Schroer, Mathias Duesterberg, Tüten-Kalle (K. Splane-mann) und Lothar Kahl sind in der kleinen TW-Klasse sauschnell und immer vorne mit dabei. Bei den Mo-

torsportveranstaltungen des Veteranen- und Fahrzeugverbandes bringen wir mittlerweile die meisten Autos einer Automobilmарke an den Start. Bei den Touristikveranstaltungen und Ausfahrten liegt immer noch Vieles im Argen. Hubert Nenninger und Wilfried Vetter als Organisatoren der letzten Veranstaltungen können ein Lied davon

singen. Andererseits muß man aber auch respektieren, wenn viele Steyr Puch-Fahrer ihrem Auto eine weite Anreise zu einer Veranstaltung nicht mehr zumuten wollen. Unser letztes Treffen bei ISA RACING (Peter Kröber) bestätigt dies. Von 23 Personen, die



mit Auto kommen wollten, waren 11 dann tatsächlich eingetroffen. Ein kleiner Lichtblick am Horizont ist aber zu vermelden. Eine kleine Gruppe um Mathias Duesterberg

und Dietmar Terjung sind auf eigener Puch-Achse zum 500er Treffen nach Garlenda in Italien gefahren. Alle Achtung !!

Höhepunkt unserer alljährlichen Aktivitäten war wieder einmal unser Clubstand auf der „Techno Classica“ in Essen. Der Treffpunkt für Steyr Puch Fans aus ganz Europa.

Selbst aus England, Ungarn, Finnland und der Schweiz waren Besitzer von Steyr Puch-Autos angereist um sich mit den neuesten Informationen und Tips zu versorgen. Dieses Jahr wird der Steyr Puch-Freundeskreis wieder vom 8.-11. April auf der Messe in Essen vertreten sein. An dieser Stelle möchten wir uns auch bei unseren Sponsoren bedanken, ohne die eine Präsentation des Steyr Puch-Freundeskreises auf der „Techno Classica“ nicht möglich wäre.

Wir freuen uns auf Euren Besuch und wünschen ein überschlagfreies 1999.

Georg Hummel





HEINZ LIEDL WIRD 60

Da habt ihr mir ja eine heikle Aufgabe zuteil werden lassen. Schreib doch mal was über die Liedls, hat es da geheißen, der Heinz wird dieses Jahr doch sechzig und weiter mit: Du machst das schon, Du bist doch Lehrer. Alleine über den Heinz könnte man ja eine Sondernummer herausbringen, und dann noch die übrige Familie, die nette Mannschaft, die immer die Märkte „schmeißt“ oder Mutter Liedl, ja und überhaupt ist da ja noch der Ludwig. Also irgendwo muß ich ja anfangen und da laß ich euch alle mal in ein historisches Dokument sehen, einen Zeitungsartikel vom 30. Juli 1981 von einem Horst Hanke in der Regensburger regionalen Wochenzeitung.

Für uns Puchfans auf vier Rädern waren natürlich seine Erfolge auf dem TR das ganz Große. Und dazu wieder ein paar Zeilen O-Ton aus dem

Diese Eigenschaften kamen ihm zugute, als er 1963 auf das Auto umstieg. Dreimal wurde er deutscher Meister. Viele Klassensiege bei Berg- und Rundstreckenrennen, erste Plätze beim 500-km-Rennen, sowie gemeinsam mit dem Österreicher Johann Ortner beim 12-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring zieren seine Bilanz. Viermal gewann er das Bergrennen auf dem Mendelpaß in Südtirol. Sein damals in der 700er Klasse

herunterstrampelt. Nur so zum Spaß, bekennt er.

Daß er allerdings auch in diesem Metier etwas leistet, beweisen seine Erfolge bei Privatrennen. So gewann



Regensburger Anzeiger, diesmal von einem Peter Zander. Von wem sonst - in Regensburg - an der Donau. Ja, so ist Heinz Liedl: Sportlich, schneidig und von unbändigem Erfolgswillen beseelt.

ADAC das Goldene Sportabzeichen mit Brillanten. Heute konzentriert sich seine aktive sportliche Betätigung ganz auf das Radfahren. „Wir sind eine Clique passionierter Radler, die sich meist am Sonntagvormittag trifft und so 80 bis 100 km

gefährlicher Bergrekord ist noch heute ungebrochen.

Als er 1969 seine aktive Laufbahn beendete, verlieh ihm der

er schon dreimal das Regensburger Prominentenrennen. Die Leistungen der Motorsportler der Gegenwart bewundert er sehr. „Aber früher war's schöner!“ meint er. Und mit diesem Satz können wir uns alle irgendwie

identifizieren, glaube ich, auch wenn wir noch so (relativ) jung sind. Ich darf diese Gelegenheit nutzen, dem Heinz für dieses Jahr und sein Jubiläum alles Gute zu wünschen, denn gratulieren soll man in Bayern vorher nicht. Beste Gesundheit weiterhin und vielleicht ab jetzt schon mal gelegentlich mal ein leichtes Granteln als Vorübung für die Zeit, wenn vorne eine Sieben dran steht. Das dürfte Dir bei dem Vater ja nicht sehr schwer fallen.

Herzlichst - Peter Brysch für den Steyr Puch Freundeskreis



Erst am 9. Januar erreichte mich noch eine Art von Hilferuf von unserem Freund David Helliwell aus London - wie immer in seiner „legible handwriting“ und hochspezialisiert, aber ich versuche ihn mal zu übersetzen.

Wenn jemand helfen kann, soll er sich bitte mit mir in Verbindung setzen. Meine Telefonnummer wird trotz anstehender ISDN Spielchen hoffentlich so bleiben, also anklingeln bei Peter Brysch unter 09281/87738. Und jetzt David im Originalton:

„Mein 500 D hat einen TR-Motor aber ein 500er Getriebe, welches zu stark untersetzt ist und auch ausgelutscht und laut ist.“

Ein TR-Getriebe zu finden schien unmöglich, sodaß als guter Kompromiß der Einbau eines Kombi-Getriebes mit einer Gesamtübersetzung von 4,88:1 in Erwägung gezogen wurde. Ich versuchte die Haflingerteile in das Kombi-Getriebe zu installieren, aber da gab es nun eine ganze Reihe von Problemen.

Zuerst einmal ist der Haflinger Triebbling länger als der vom Kombi, weil ja der Vorderradantrieb berücksichtigt ist. Ich ließ also den Schaft kürzen, und weil der Schaft gehärtet ist, ließ ich am Ende das Gewinde per Drehbank schneiden. Der Tachoantrieb mußte mittels Erhitzen aus der Kombiwelle entfernt werden und in ein neu gebohrtes Loch in der Haflingerwelle eingesetzt werden. Ich entdeckte später, daß der Betrieb, der diese Arbeiten für mich durchführte, auch für Ilmore arbeitet, also eine erste Adresse. Als ich dann versuchte, die Gangräder auf die Welle zu mon-

tieren, stellte ich fest, daß zwischen dem Triebbling und dem 4. Gangrad eine Distanz von etwa 5 mm blieb. Beim Kombi wird diese Lücke ausgefüllt von einem Ansatz des Triebblings, beim Haflinger wird ein Distanzstück verwendet mit der Teilenummer 700700.1.22.085. Dietmar Etzersdorfer besorgt mir das Teil, sodaß ich nun die komplette Welle ins Gehäuse stecken konnte.

Als nächstes schraubte ich mein neues Kegeltellerrad an mein Kombidifferentialgehäuse, preßte



die Lager auf und schob das ganze ins Gehäuse. Als ich den Seitendeckel anzog, blockierte das Differential und es blieb ein Spalt von etwa 2mm zwischen dem Seitendeckel und dem Getriebsgehäuse. In der Spezialteilleiste für den TR Europa auf Seite 36 ist unter 2.25 eine 9:38 Kombination aufgeführt. Diese erfordert ein anderes Differentialgehäuse (504.1.32.002) und andere Sechskantschrauben (700.1.32.091.1) gegenüber den Kombi- und TR

Teilen. (Wo David allerdings die Nummern her hat, weiß ich nicht; ich habe sie in meinem Katalog nicht gefunden. Jetzt aber weiter Originalton) Ich glaube, daß dieses andere Differentialgehäuse einen Ansatz hat an dem das Tellerrad mit einem Versatz von 2mm angeschraubt wird. Ich ließ also 2mm abdrehen. Mehr als 2mm abzudrehen bedeutet, daß die Welle auf der die kleinen Planetenräder laufen aus dem Gehäuse rutscht und man sich eine andere Methode einfallen lassen muß, um die Welle zu befestigen.

Jetzt stehen die Seitendeckel ohne Spalt am Gehäuse an. Was mir aber noch bleibt, ist das korrekte Spiel zwischen Tellerrad und Triebbling einzustellen. Da halte ich mir selber alle Daumen. Falls jemand schon einmal so einen Umbau vorgenommen hat, wäre ich extrem dankbar für jeden Tip oder auch Hinweis darauf, was ich falsch gemacht haben könnte. Wenn der- oder diejenige dann auch noch des Englischen mächtig ist, könnte

das direkt erfolgen unter:

David Helliwell
2 Cluny Mews
London SW 59 EG oder
0040/1713735446

Ansonsten
Peter Brysch
Fischergasse 36
95028 Hof 09281/87738

Also wirklich was für Zahnradfreaks und Tunnelbauer.

P. Brysch



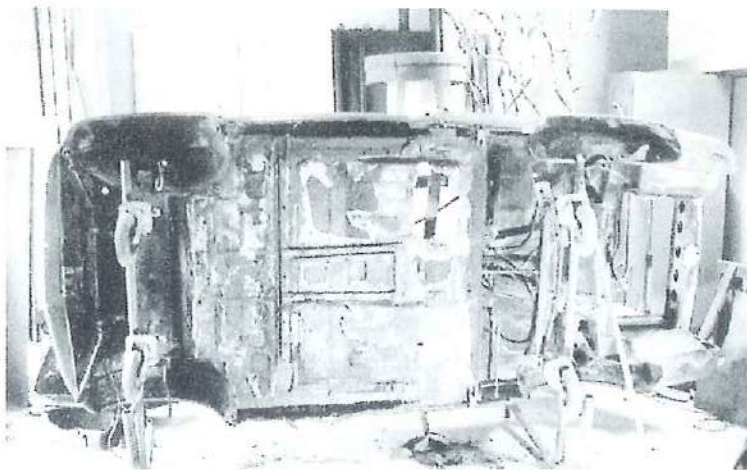
Hallo und guten Tag!

Ich möchte mich auf diesem Wege bei Euch vorstellen. Mein Name ist Christoph, ich bin 35 Jahre alt und von Beruf Zimmermann. 1985 hab ich mir auf einer Laune heraus einen Fiat 500 R gekauft, den ich seitdem als Alltagsauto fahre.

Am Anfang galt es allerdings viele Macken abzustellen, wobei ich mich mit den Leuten der Cooperativa Cinquecento anfreundete. An der Uni Hannover haben sich einige Studenten Ende der 70er zusammengefunden und angefangen an 500ern zu schrauben. Daraus wurde eine feste Gruppe, zu der ich bald stieß. Diese hatte angefangen, Teile zu sammeln, Informationen weiterzugeben und eben auch anderen Fahrern zu helfen. Motto: Hilfe zur Selbsthilfe.

Jeden Dienstag abend treffen wir uns in der Werkstatt zum klönen, schrauben, usw. Die Themen wandeln sich mit den Jahren, einige hat es beruflich aus Hannover weggezogen, wir sind älter geworden aber eines ist immer gleich geblieben: Die Liebe zum 500er.

Wir sitzen also eines Abends im Sep-



tember '96 in der Meisterbude, als es an die Tür klopft und uns Sekunden später ein Mann Mitte 40 fragt, ob wir einen 500er-Motor haben

wollen. Da wir gerade beschlossen hatten, die überzähligen Motoren zu entsorgen und die meisten sowieso 600er oder 650er Motoren fahren, war unsere Begeisterung nicht sehr groß. Der Nebensatz jedoch ließ uns aufhorchen: „Ich hab da auch noch einen Steyr“. Auf unsere Nachfrage, was mit dem Auto sei, wurde langsam klar, daß der den Wagen verkaufen will.

Der Verkäufer, gebürtiger Österreicher, hatten den Wagen in Österreich gekauft, nach Hannover überführt, verzollt und dann angefangen zu restaurieren. (Eigentlich hat er den Wagen nur zerlegt und stehen gelassen.) Mehr war nicht passiert in 7 Jahren.

Wir haben also den Keller zugeschlossen und sind den Steyr anschauen gefahren. Luftlinie 1,5 km entfernt, im untersten Deck einer Tiefgarage, versteckt hinter einer Säule erwartete uns 10 Minuten später ein feuerrot lackierter 700 C-ein Kombi also. Preislich war der Wagen mit 1500DM im Bereich „echte Gelegenheit“ angesiedelt.

Wir haben versucht unser Erstauen zu verbergen und sind mit dem

vagen Versprechen, daß wir den Wagen wohl kaufen werden, von dannen. Wie aber einigt man sich, wenn mehrere Leute gleichzeitig eine günstige Gelegenheit

erhalten? Nach einiger Diskussion gab bei mir eine Kleinigkeit den Ausschlag.

Ich hatte sowohl Zeit als auch

Geld!!! Damit war ich in der Lage eine Restauration durchzuführen, bevor 10 Jahre vergangen sind.

Der Verkauf ging glatt über die Bühne, mir wurde noch mal versichert, daß alle Teile vorhanden seien und schon beginnt der zweite Teil der Geschichte.

VITAMINE
für IHRE
WERBUNG



ART
media

AGENTUR FÜR ALTE UND NEUE MEDIEN

ohmstraße 12 telefon 09502-921892
96175 pettstadt fax 09502-921893
Info@art-media.de www.art-media.de

Die Restauration begann mit einer großen Bestandsaufnahme. Drahtbürste auf die Flex und erstmal Lack ab. Die Radläufe bestanden aus Kunstharzspachtel, die Löcher im Boden waren mit drübergeschweißten Blechen verdeckt, die Schweller gab es nur noch im oberen Bereich. Aber: Ich war sehr glücklich über ziemlich unversehrte hintere Seitenteile, wo ich zwar die Radläufe und den Bereich des Ansaugkanals reparieren mußte, aber er hatte weder einen Unfall gehabt, noch größere Durchrostungen.

Die Schweißerei war aufwendig und



schwierig. Zuerst habe ich mir ein Gestell geschweißt, mit dem ich die Karosse rollen und umkippen kann.

Dann kamen Rohre zum Aussteifen hinzu. Die Böden und Schwellen flogen komplett raus, ebenso das vordere Blechkleid.

Dadurch wurde später die Formgebung kompliziert. - Ein Himmelreich für guterhaltene Türen! - Ich konnte bis dahin das Problem verrosteter Türen nur vom Hörensagen. Beim R konnte ich mir zur Not neue kaufen. Nicht jedoch beim Kombi. Der gesamte untere Rahmen war hin, das Blech 30cm weggerostet - eine Scheißfummelei. Nach 1,5 Jahren dann der Weg zum Lackierer. Es erinnert mich immer an die Meister-Propper-Werbung, in der eine junge Frau mit dem Wischer über den Boden geht und ein glänzender Streifen entsteht. Genauso ist Lackieren, nur noch viel beglückender. Plötzlich siehst du das, wonach du dich solange gesehnt hast, glitzernd vor dir stehen. Eine Anmerkung zur Farbwahl. Die Fraktion der Kopfschüttler überwiegt. Kommentare wie: „Na ja, man kann ihn wieder überlackie-

„NA JA, MAN KANN IHN JA WIEDER ÜBERLACKIEREN“

ren“ waren keine Seltenheit. Ich denke, es muß mir gefallen. Hier habe ich mich auch über jede Originalität hinweg-

gesetzt. Alles oder nichts!

Den Lackierer hab' ich auch zur Verzweiflung getrieben, wer lackiert schon

gerne den Boden und Motorraum zweimal, mehrere Probebleche wa-

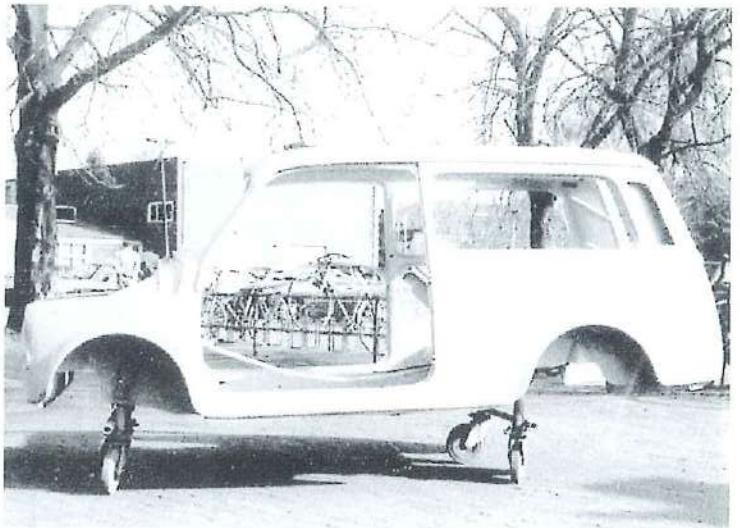
ren nötig und im ersten Moment nach dem Lackieren wollte ich ihn sofort wieder überlackieren. Die Farbe haben wir zum Schluß selbst angemischt. Sie trägt jetzt den stolzen Namen: „Christoph's 66er Spezial“.

Alles in alles hat der Lackierer fast 100 Stunden in das Auto gesteckt, der Aufwand hat sich aber gelohnt. Das Zusammenschrauben ist eine endlose Kette von Kleinigkeiten, die es zu erledigen gilt. Hierbei erfuhr ich auch den Unterschied zwischen

einem normalen Fiat und einem Steyr Puch. Das Autoquariat hat es gefreut. Ich habe alle Verschleißteile erneuert, Getriebe und Motorbleche überholt, neue Dichtungen,

Bremsanlage ect. -Schließlich möchte ich die nächsten Jahre Freude daran haben. Dadurch dauerte es aber auch fast ein Jahr, bis ich an die ersten Fahrversuche denken konnte.

Motor und Getriebe habe ich original gelassen, beim Getriebe habe ich die Lagerung der Pendelachse erneuert. Hier wird es aber auch mit meinem Wissen eng und wozu gibt es denn euch Puchisten mit eurem Wissen.



Fazit: Viel Zeit, viel Geld...

Wieviel Zeit?

Ich weiß es nicht genau. Viele hundert Stunden.

Wieviel Geld?

Irgendwas um die 15.000/16.000 DM, inklusiv Kauf. Aber:

Der ganze Spaß liegt noch vor mir.

Es grüßt euch:

Christoph





Wer ausländische Oldtimerzeitschriften liest, bemerkt, daß in letzter Zeit der historische Motorsport immer mehr Freunde findet und immer mehr Veranstaltungen angeboten werden. Wer dann noch die Spekulantenblätter liest, merkt, daß die Preise für derartige Fahrzeuge kontinuierlich steigen. Mit dabei sind immer wieder einige

Es begann 1987, als ein Freund mit einem Alfa GTA einen Beifahrer für die San-Remo-Rallye suchte. Christian sprang ein und war begeistert. Die Streckenführung war wie geschaffen für das Puch-Auto, eng und mit vielen Steigungen. Also beschloß Christian Bauer, im nächsten Jahr mit seinem Puch dabei zu sein. Zuerst galt es, das Fahrzeug auf

und Beifahrer sind ebenfalls vorgeschrieben.

Also stand Christian mit seinem Beifahrer Fritz im Frühjahr 1988 am Start zur San-Remo-Rallye. Vor der Startrampe wurde er mitleidig belächelt, hielten doch fast alle das Auto für einen Fiat 500. Nur wenige in Italien kennen das Puch-Auto. („motori Pusch“). Als Christian zur Startrampe fuhr, begann ein Stauen im Publikum, denn derartige Geräusche kannte man nicht von einem Fiat 500 - der Klang einer Monte-Carlo-Auspuffanlage ist unüberhörbar und unverwechselbar. Die Teilnehmer lächelten aber immer noch. Das änderte sich erst nach dem ersten Tag, als sich später zeigte, was in dem kleinen Auto steckt. Drei Sonderprüfungen vor Schluß war das vorzeitige Ende gekommen, das Auto lag zu diesem Zeitpunkt auf dem 6. Gesamtrang! Für 1989 beschloß Christian, das Glück in San Remo nochmals zu versuchen. Diesmal schaffte er die Zielankunft. Er wurde Klassensieger in der Klasse bis 1140 cm! Konkurrenten in dieser Klasse waren z. B. Saab 96 und Triumph Herald. Beflügelt durch diesen Erfolg nahm sich Christian vor, 1989 noch weitere Veranstaltungen zu fahren. Die Rallye Vin de Macon in Frankreich endete in der Mitte des Bewerbes, denn das Benzin war ausgegangen. Ursache war die große Hitze (Verdunstung) und der Gummitank, der keine Benzinstandsanzeige ermöglicht. Das Mitführen von Reservebenzin ist natürlich verboten. Der nächste Bewerb war die Bavaria-Rallye in Süddeutschland mit einem Abstecher auf den Salzburgring. Hier war die hubraumschwächste Klasse bis 1600 ccm ausgeschrieben. Trotz übermächtiger Konkurrenz



Heinz Wohlkönig am Rechberg 1998

Österreicher und einer, der auch mit einem österreichischen Fahrzeug startet: Christian Bauer mit seinem Steyr-Puch 650 TR, als Protagonist der österreichischen Steyr-Puch-Szene für den historischen Motorsport. Dabei wird teilweise auf historischen Strecken mit historischen Fahrzeugen auf Zeit gefahren.

die strengen Sicherheitsbestimmungen für den historischen Motorsport umzubauen: benötigt wurde eine Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas, 3- oder 4-Punkt-Gurte, ein Überrollbügel oder Käfig (letzterer beim Puch-Auto empfehlenswert) und ein Sicherheitstank. Feuerfester Overall und Sturzhelm für Fahrer



(Alfa GTA, Mini Cooper, Skoda 1000 MB, die zum Teil von Werks-piloten gefahren wurden), reichte es für einen 3. Platz in der Klasse und einen 11. Gesamtrang. Das Problem war der Salzburgring, denn für schnelle Rundstrecken ist das Puch-Auto nicht geeignet. Der nächste Start erfolgte in England bei der Manx-Rallye. Kurz vor dem Ende fiel Christian Bauer, auf dem 3. Gesamtrang liegend, aus. Dann folgte die für Österreich unrühmliche Alpenfahrt. Der Österreichring wurde lustlos absolviert, dafür siegte Christian beide Male beim Slalom im Grazer Puchwerk über die gesamte Konkurrenz. Den Abschluß der 89er Saison bildete die Rallye du Var in Frankreich, die nur in der Nacht gefahren wurde. Beim Service vor dem Start brach ein Achsschenkel. Reserveteil war nicht vorhanden, also suchte man auf Schrottplätzen einen Fiat 500. Die Zeit vergeht... endlich wird ein Achsschenkel gefunden, der Spurstangenkonus paßt, nicht aber die verstärkten Bremsträger und Bremsröhrchen. Also wird auch die Trommel vom Fiat 500 genommen. Irgendwie gelingt es, die verschiedenen Bremsleitungen zu verbinden. Aber die Felge paßt natürlich auch nicht. Kurzerhand wird der Reifen auf der Fiat-Felge aufgezogen. 2 Minuten nach der Startzeit erscheint ein Puch 500 am Start, der rechts vorne Fiat-Bremsen und -felge hat. Nach der 1. Etappe wird Christian Bauer wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert.

Das war die Saison 89. Wenn dieser Bericht erscheint, wird Christian schon an der San-Remo-Rallye teilgenommen haben. Welche weiteren Veranstaltungen er heuer noch fahren wird, steht noch nicht fest, denn ohne Sponsoren ist es für einen Studenten nicht leicht, das Nenngeld zwischen 3.000,- und 10.000,- öS aufzubringen. Neben einigen Starts bei schon erwähnten Veranstaltungen

einiges zum Fahrzeug; abgesehen von den erwähnten Sicherheitsbestimmungen muß das Auto den damaligen Homologationsvorschriften entsprechen (z. B. 2-Rohr-Monte, Reifen, Felgen ...). Christians Auto entspricht weitgehend einem 650 TR, wie er ab 1962 homologiert war. Umgebaut hat er aus Sicherheitsgründen nur die Bremsanlage auf Zweikreisbremsen.

1962? Ja, damals wurden die 650 T homologiert, 650 TR gab es zu diesem Zeitpunkt nur als Werks-Versuchswagen. Ab Frühjahr 1964 konnte man den 650 TR auch käuflich erwerben. Hier noch einige Daten: der Motor entspricht einem TR II mit ca. 40 PS, auf weitere Leistungssteigerungen wurde aus Gründen der Haltbarkeit und größeren Elastizität verzichtet. Das Getriebe entspricht ebenfalls der TR-Serienübersetzung. Jedesmal, wenn Christian im Ausland an den Start ging, waren die jeweiligen Motor- und Oldtimerzeitungen voll mit Fotos über das kleine Puch-Auto. Das verwundert nicht, ist dieses Fahrzeug doch im Ausland (ausgenommen Deutschland) schon fast vergessen. Nur ein älterer französischer Gendarm konnte sich noch an die Monte-Carlo-Rallyes in den 60er Jahren erinnern, als noch die Werksteams gestartet waren. So gelingt es Christian, ein Stück österreichischer Automobilgeschichte wieder über die Landesgrenzen zu tragen.

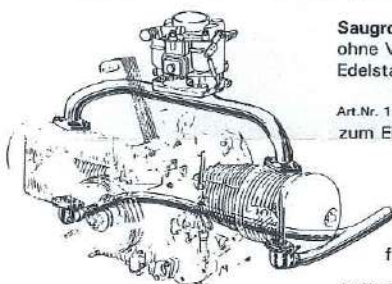
TUNING

vom
AUTOQUARIAT

1180 WIEN, Antonigasse 44-46
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10-12³⁰ und 13-18³⁰

Liebe Kunden!

Aufgrund der zahlreichen Anfragen bieten wir seit diesem Jahr auch einige Tuningteile für den Steyr-Puch Motor an. Es handelt sich dabei nur um Ersatzteile, welche beim original Steyr-Puch 650 TR auch von Seiten des Werkes angeboten wurden und damit keine Beeinträchtigung der Standfestigkeit zu erwarten ist.



Saugrohr für Pallas-Zenith Doppelvergaser
ohne Vorwärmung, dieses wird aus 38mm
Edelstahlrohr in einem gefertigt!

Art.Nr. 1*1*836

zum Einführungspreis von **2.950,-**

Auspuffrohr mit Gußkrümmern
ohne Vorwärmung, 38mm
für Serien Auspuffanlage verwendbar

Art.Nr. 1*1*702

..... **2.290,-**

Die letzten Reste an originalen Steyr-Puch Instrumenten, international
zusammengetragen, leider nurmehr in geringen Mengen lieferbar!
Mit Chromring und historischem Zifferblatt:

Ölthermometer mit elektrischem Geber

Art.Nr. 1*12*403

1.480,-

Ölmanometer mit elektrischem Geber

Art.Nr. 1*12*404

2.380,-

Ölthermometer original mit Kapillarrohr

Art.Nr. 1*12*405

3.800,-

Ölmanometer original für Druckschlauch

Art.Nr. 1*12*406

1.550,-



gen würde er gerne in der CSSR und die 500 km von Verona fahren. Wir wünschen ihm viel Erfolg! Heuer werden noch mehr Puch-Autos starten, denn ab 1990 zählen die Baujahre bis 1965 zur historischen Rallye-Europameisterschaft. Bei den Veranstaltungen der vergangenen Jahre kämpfte Christian nur um die Klassen- und Gesamtwertung. Zum Schluß noch



„100 PS UND 200 SPITZE“ ...

...ODER :UNSER PUCH SOLL
SCHNELLER WERDEN

Die Überschrift ist natürlich maßlos übertrieben, jedoch gar nicht so weit von dem entfernt, was manchmal so erzählt wird. Aber Spaß beiseite: Viele Puch-Fans wünschen sich einen schnellen Motor für die Straße. Gut gehen soll er, alltagstauglich soll er sein, aber kosten soll er nix! Schauen wir mal, wie wir diese Punkte unter einen Hut bringen.

Erste Voraussetzung für einen schnellen Puch ist ein gutes Fahrwerk - in früheren Thondorf-Ausgaben ausführlich behandelt - und eine erstklassig instandgehaltene Bremsanlage, sonst geht's schnell mal in den Graben!

Auch muß man sich im Klaren sein, daß nachträgliche Pferdestärken noch nie Sonderangebote waren, ebensowenig kann man das von Leistungsteilen für Steyr-Puch Autos behaupten. Der gebotene Spaß läßt das Loch im Geldbeutel allerdings etwas leichter verschmerzen. Für den Straßenbetrieb ist es wenig sinnvoll, eine bissige Drehzahlfliege mit Leistung erst ab 5000 U_PM zu züchten.

Wir gehen den umgekehrten Weg:

$$\begin{aligned} \text{HUBRAUM} &= \\ \text{DREHMOMENT} &= \\ \text{LEISTUNG} &. \end{aligned}$$

Fangen wir oben an: Als Vergaser benötigen wir den bewährten Zenith 32 NDIX PU oder einen entsprechenden Weber-Doppelvergaser 36 oder 40 (inklusive Luftfilter und Saugrohr. Die Zylinderkopfkanäle werden bearbeiten und ans Saugrohr und den Auspuff angepaßt. Ventilsitz- und Ventilbearbeitung, sowie stärkere Ventildfedern krönen das

Ganze. Größere Ventile (38/35) müssen nicht unbedingt sein, ebenso wie Erleichterungen am Ventiltrieb. Wenn jedoch TR-Ventile eingebaut werden, dann bitte auch doppelte Ventildfedern. Das „Tüpfelchen auf dem I“ sind Leichtmetall-Federsteller, sowie erleichterte Kipphebel. Kolben/Zylinder: Geschmiedete Ausführung, Verdichtung 9.5:1 88 (ergibt mit der Serienkurbelwelle einen Hubraum von 780 ccm).



Das macht Kraft in allen Drehzahlbereichen! Die Zylinderköpfe sowie das Motorgehäuse müssen natürlich auf den Durchmesser der größeren Zylinder ausgedreht werden.

Die Pleuel müssen auf gleiches Gewicht kontrolliert werden, wobei erleichtern und polieren nicht notwendig ist. Wichtig sind aber in jedem Fall neue Pleuellager und Schrauben.

Die Kurbelwelle muß natürlich in Ordnung sein - sie wird vermessen und gereinigt. Wenn die Hauptlager noch wirklich gut sind - aber nur dann - können sie weiterverwendet werden.

Bleibt noch die Nockenwelle: Sie entscheidet in erster Linie über die Leistungscharakteristik. Für die Straße und eine sanfte Leistungsentfaltung schon aus niederen

Drehzahlen empfiehlt sich die „P92“. Etwas sportlicher, aber ebenfalls noch gut fahrbar ist der Typ „SL65“. Voraussetzung sind gute, nicht eingelaufene Winkelhebel. Diese können auch erleichtert werden - viel Arbeit !!

Ein solcher Motor hat bei Verwendung einer Monte-Carlo-Auspuffanlage (D R I N G E N D E M P F O H L E N !) und je nach Ventilgröße und Nockenwelle ca. 40 bis 45 ausgewachsene Pferdestärken - keine Ponys!

Er kann ohne weiteres mal auf 7000 bzw. 8000 Umdrehungen gejagt werden, natürlich nur bei entsprechender Öltemperatur! Nötig ist das aber in den wenigsten Fällen, außerorts braucht man fast nur den 4. Gang. Auch sind so hohe Drehzahlen nicht unbedingt der Lebensdauer för-

derlich - wir fahren ja keine Rennen. Für eine gelegentliche Teilnahme an einem motorsportlichen Wettbewerb, z.B. „Ebern-Klassik“, reicht's aber allemal.

Als Treibstoff genügt EURO SUPER 95 bleifrei, und für den Umbau ist jeder Puch-Motor geeignet, egal ob 500 oder 650. Das Schöne daran: von außen ist alles Serie. Mit dem Seriengetriebe sind locker 140 km/h möglich -

ist das nichts?

Ach ja, daß ich's nicht vergesse: Einen guten Serienmotor und 4 bis 5 große Scheinchen solltet Ihr schon übrig haben -

ABER:

*MAN GÖNNT SICH JA
SONST NICHTS!*



STEYR-DAIMLER-PUCH
Aktiengesellschaft
BEREICH GRAZ

Umbauten an PKW-Typen

Für folgende Umbauten an unseren PKW-Typen kann von seiten der STEYR-DAIMLER-PUCH AG. eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt werden
(gilt nicht für PUCH 500S Motor- und Fahrwerkumbauten I u. II).

I. Motorumbauten

Umbau von 500 D bzw. 500 DL auf 650 T bzw. 650 TR 1*)
und umgekehrt. Es ergeben sich dabei folgende Motordaten:

500 D	16	PS bei 4600 U/min	0,493 ccm	Hub 64	Bohrung 70
500 DL	19	PS bei 4600 U/min	0,493 ccm	Hub 64	Bohrung 70
650 T	19,8	PS bei 4800 U/min,	0,643 ccm	Hub 64	Bohrung 80
650 TR I	30	PS bei 5500 U/min,	0,660 ccm	Hub 64	Bohrung 81
650 TR II	34	PS bei 5800 U/min	0,660 ccm	Hub 64	Bohrung 81. 2*)

II. Fahrwerk

- Spurverbreiterung um 25 mm. Nur durch breitere Felgen bzw. Sturzänderung erlaubt, wobei die Anzahl der genehmigten Sitze auf 2 reduziert werden muß, wenn die Spurverbreiterung mehr als 15mm beträgt.
- Verstärkte Achsschenkel und Bremsen vorne (bei TR Serie)
- Kürzen der hinteren Feder um ca. 20 mm (bei TR Serie)
- Einbau eines Panhardstabes vorne und hinten (bei TR Serie)
- Verstärkte Vorderfeder (bei TR Serie)
- Verstärkte Stoßdämpfer (bei TR Serie)
- Felgen: vorne und hinten mindestens 3,5", max. 4,5" 3*)
Mögliche Kombination: vorne und hinten gleich oder hinten größere Dimension
- Reifen: vorne mindestens 125-12, max. 145-12 (bzw. 155/70-12)
(bei TR mindestens 135-12) 155/60-12

hinten mindestens 125-12, max. 165-12 (bzw. 165/70-12)
165/60-12
10/16-12
(bei TR mindestens 135-12).
Mögliche Kombination: vorne und hinten gleich oder hinten größere Dimension

III. Karosserie (gilt auch für Puch 500 S)

- Einbau von Schalensitzen (H-Punkt muß gleich bleiben)
- Lenkrad mind. 28 (nur genehmigte Ausführung)
- Kürzen des Schalthebels um max. 25 mm
- Umbau Faltdach auf Festdach bzw. umgekehrt

1*) Bei Umbau auf 650 TR sind folgende Punkte abzuändern:
IIb, c, d, e, f, h. (Spezielle Fahrwerkumbauten nach besonderer Überprüfung möglich)

2*) 650 TR II 40 PS bei 5800 U/min 0,660 ccm, Hub 64, Bohrung 81
(Diese Leistung gilt für Monte Carlo-Auspuffanlage. Das Geräusch liegt jedoch dann über 82 dB(A).

3*) Bei Verwendung breiterer Felgen als 3,5" bzw. breiterer Reifen als 135-12 sind ebenfalls die Punkte IIb, c, d, e, f abzuändern.
Zulässige Reifen für 500 S vorne und hinten mind. 125-12, max. 135-12.

STEYR-DAIMLER-PUCH
AKTIENGESELLSCHAFT
P. Schleich



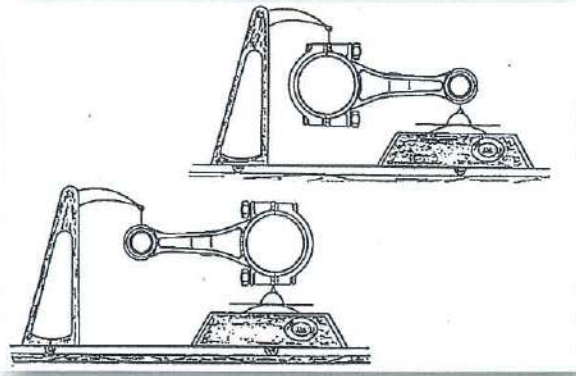
Aufmerksame Leser stolpern in vielen unserer Beiträge immer wieder über bearbeitete oder polierte Pleuel. Manch einer mag sich wundern: „Wieso Pleuel polieren, die kein Mensch sieht?“ Diese Frage ist tatsächlich nicht gerade einfach zu beantworten - in einem Satz schon gar nicht.

Polierte Pleuel machen in mehrfacher Hinsicht Sinn. Daß sie wunderschön aussehen, ist nur ein - für den Schrauber - angenehmer Nebeneffekt. Ihre glatte Oberfläche spiegelt wie verchromt und steigert die Freude an der (möglichst) sauberen Arbeit ganz gewiß. Doch ist der Motor einmal zusammengeschaubt, glänzen die Teile nur noch im Verborgenen.

Pleuel verlieren durch das Polieren an Gewicht. Anders als man meinen möchte, gewinnen sie dabei aber dennoch an Stabilität. Das minimierte Bruchrisiko ist Folge der verringerten Kerbwirkung. An den Oberflächen polierter Pleuel kann das Motoröl besser und schneller abtropfen. Dies wiederum schlägt sich in geringerer Schaumbildung nieder.

Bevor Pleuel poliert werden, empfiehlt es sich, ihr Gewicht zu

reduzieren und zu optimieren. Natürlich kommt es dabei darauf an, genau zu wissen, an welchen Stellen das Abtragen von Material



sinnvoll ist. Darüber hinaus gilt es, das Gewicht der einzelnen Pleuel eines kompletten Satzes dem leichtesten Pleuel anzugleichen. Hierbei achtet man darauf, daß die Pleuel an



den oberen und unteren Enden (also sowohl auf der „Kolbenseite“ als auch auf der „Kurbelwellenseite“) ebenfalls in puncto Gewicht hundertprozentig übereinstimmen. In welchem Maße sich das Gewicht eines Pleuels reduzieren läßt, hängt von seinem Ursprungszustand ab.

VW-Pleuel, die serienmäßig zwischen 790 und 845 Gramm wiegen, erleichtert Tuner Kummestat um bis zu 200 Gramm pro Stück. Schon deutlich weniger Spielraum bieten die Pleuel der 1,7-Liter-Typ-4-Motoren. Porsche- und Typ-1-Pleuel können nur maximal um 100 Gramm erleichtert werden.

So ergibt sich für den 2-Liter-Typ-4 eine besonders interessante Perspektive. Durch die Verwendung von 94er Klima-Kolben (die eigentlich für Typ-1-Motoren gedacht sind) anstelle der original-VW-Porsche-Kolben spart man pro Kolben rund 170 Gramm. Daraus kann im Zusammenspiel mit optimal bearbeiteten Pleueln eine Gewichtsersparnis von 370 Gramm pro Kolben/Zylinder-Einheit resultieren!

Weniger gravierend fällt die Gewichtsminimierung von Pleueln

wassergekühlter Volkswagen aus.

„Optimierte, polierte Golf-Pleuel wiegen etwa 60 bis 100 Gramm weniger als im Serienzustand“, meint „Käfer-Papst“ Kummestat, der keineswegs „wasserscheu“ ist, wenn's um die Feinbearbeitung einzelner Motorkomponenten geht.

Im Zuge dieser Feinbearbeitung werden Pleuel in der Regel

neu gebuchtet; bei Lieferung im Austausch sollte sich dies als Selbstverständlichkeit verstehen.

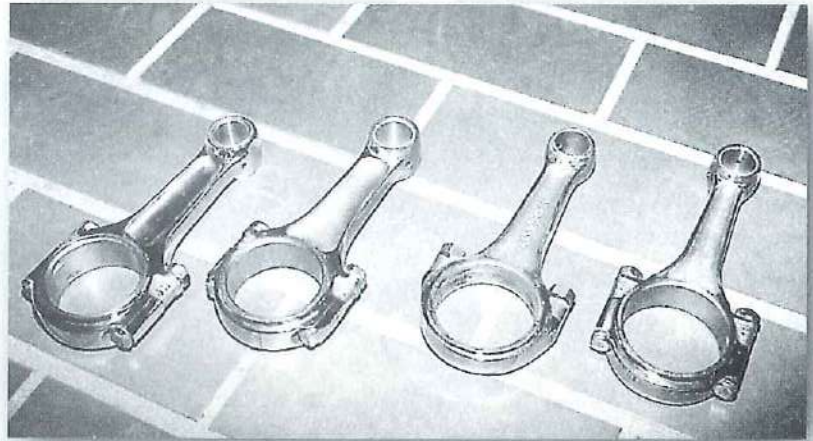
Darüber hinaus ist eine Vorbereitung der Teile auf größere Kurbelradien möglich. Hierfür versenkt der Profi die Schrauben und flacht Teile des Schraubenkopf-



es ab. Letztere Maßnahme garantiert beispielsweise bei hubraumstarken Typ-4-Motoren die Freigängigkeit über der Nockenwelle.

Polieren ist also immer gut, aber es kommt schon auch sehr darauf an, für welchen Einsatz die Pleuel vorgesehen sind. Daher gibt am besten ein erfahrener Profi diesen für den Motor so lebenswichtigen Teilen den letzten Schliff. Saubere Arbeit ist hier die Grundvoraussetzung für hohe Laufruhe und ein langes Motorleben.

Bericht aus „Die VW-Szene“





WO LIEGT EIGENTLICH

Auf keiner der in unserem Besitz befindlichen Straßenkarten konnten wir diesen Ort finden, wollten wir doch nach schwärmerischen Erzählungen der Motorsportfreunde Heyer und Terjung, und vor allen Dingen auch nach Berichten in der „Fett-
presse“, dem Organ der Berliner Cinquecento-Freunde, an diesem einmaligen Ereignis des internationalen Fiat 500 Treffens in Italien teilnehmen. Jedes Jahr, am ersten Wochenende im Juli, sollen sich dort 300 bis 500 Fahrzeuge einfinden, betreut vom ortsansässigen Automobilclub. Daß das Ereignis in dem kleinen Ort, eingebettet in die Hügelketten der Blumenriviera zwi-

schen Albenga und San Remo statt-



findet, hat natürlich seinen Grund: der Konstrukteur unseres geliebten kleinen Autos ist ein Sohn der Stadt, man kann dort auch ein entsprechendes Denkmal finden.

Jedenfalls fahren unsere Berliner Freunde und die aus dem Rheinland immer auf eigener Achse dorthin,

und dieser Herausforderung wollten wir uns auch stellen.

Ein bißchen geschummelt haben wir allerdings - bis Basel hatten wir den weißen Puch huckepack im Sprinter.

Die erste Etappe durch die Schweiz stellte wenig Anforderungen an den Kleinen.

Bei strahlendem Sommerwetter an den Seen entlang und die St.-Gotthard-Paßstraße hinauf bis zur verschnei-

ten Paßhöhe, da war erst nach Schluß: Plattfuß. Das Ersatzrad war zur Stelle und mit dem Originalbordwerkzeug auch schnell montiert.

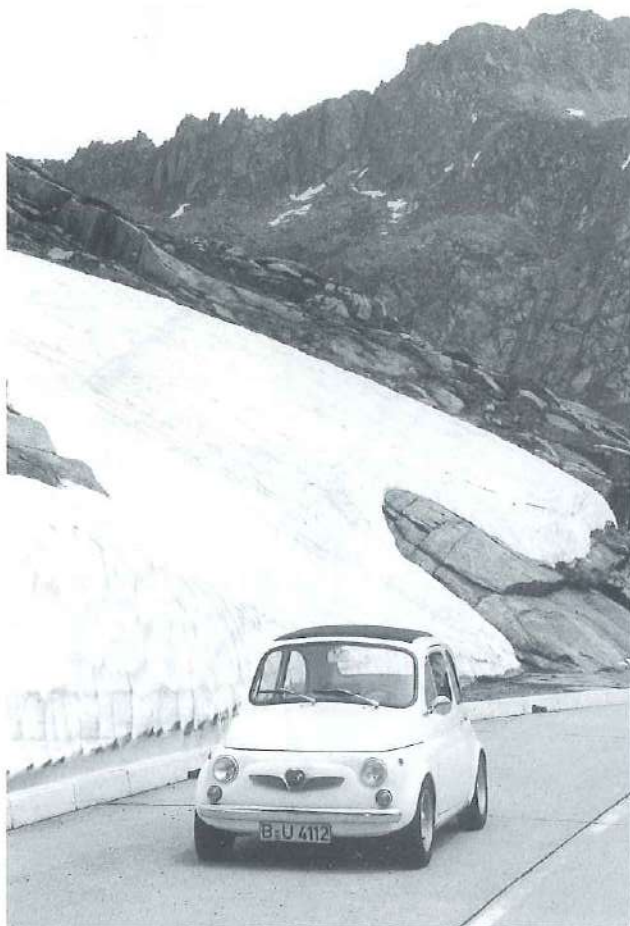
Etwas länger dauerte es, in dem italienisch sprechendem nächsten Ort eine Garage zu finden, die uns einen passenden Schlauch verkaufen

konnte. Hübsch häßliche Gegend, übrigens.

Übernachtet haben wir in Porto Valtravaglia, einem netten kleinen Städtchen am Lago Maggiore. Wir hatten ja Urlaub und dementsprechend viel Zeit zum Verweilen, am folgenden Tag sind wir mit einer Fähre auf die „rechte Seite“ übergefahren und haben die Prachtvillen vergangener goldener Zeiten bewundert. Unser nächstes Hotel wartete in Biella in der Nähe von Turin. Mit gutem Kartenmaterial ausgestattet, haben wir die kleinsten Gebirgssträßchen genommen und keine Serpentine ausgelassen. Bei schönstem Wetter und offenem Dach ein Traum!

Durch die piemontesischen Weinberge über Asti nach Alba, der Stadt der Trüffel und Delikatessenläden, führte die Route am dritten Tag. Es war sehr heiß, wir sind aber niemals mehr als 200 km gefahren ohne zu rasten, insofern war das Reisen angenehm.

Über einsame Gebirgsstraßen und wahrhaft mittelalterliche Ortschaften erreichten wir unser Ziel, den Sportplatz von Garlenda. Der eine oder andere 500er ward schon gesichtet, es war aber offensichtlich Siesta-Zeit und für uns Gelegenheit, den Geheimtip von Oliver aus





Berlin aufzusuchen, das Hotel in Marmoreio.

Eine winzige Straße aus Garlenda



raus, das Hinweisschild zu besagtem Ort verrostet und abgefallen, aber dennoch nicht zu übersehen, wandt sich der Weg zu einem Kirchspiel hoch auf dem Grat, bestehend aus besagter Kirche, mindestens zwei Hotels und einigen Bauernhäusern. Mit schlafwandlerischer Sicherheit wählten wir die Herberge am Hauptplatz, weil die Hühner dort so nett gackerten oder die Stühle so schön im Schatten standen, jedenfalls war es nicht unbedingt ein Glücksgriff. Der Blick über die Berge war traumhaft, die Betten ließen allerdings keinen Traum zu, die Drahtböden hingen bis auf den Fußboden. Der Gipfel war jedoch der Dom. Ich weiß nicht, ob jemand das Gefühl kennt, den sonoren Klang einer Kirchenglocke direkt neben sich zu spüren - zur Unzeit, versteht sich. Sonntag erklang zum Lobe des Herrn ein kunstvolles Glockenspiel, zu jeder vollen Stunde am Morgen.

Am späten Freitagnachmittag

trudelten die Leute mit weiter Anreise so langsam ein, Familie Jungfermann mit Puch, zwei Kindern und Wohnanhänger. Christian Schmitt aus dem Saarland, das halbe Ruhrgebiet, Leute aus Ungarn und die französischen Journalisten im Kombi. Die an den Sportplatz angrenzende Wiese mutierte zum Zeltplatz, die be-

gehrten Schattenplätze waren bald besetzt. Meistens ist der erste Abend der beste, in der Pizzeria an einer



übersichtlichen Kreuzung gings jedenfalls hoch her und jeder Neankömmling wurde lautstark begrüßt.

Das eigentliche Treffen begann erst am Samstag, es gab einen gut

bestückten Telemarkt im schattigen Wäldchen, Stände mit Speisen und Getränken, eine Bühne für die abendliche Musikshow mit Wahl zur Miss Cinquecento und natürlich Autos ohne Ende. Man konnte an einem Schönheitswettbewerb teilnehmen und noch an anderen Aktivitäten. Die Hitze lähmte den Aktionsdrang allerdings etwas, und mit der einen oder anderen gut gekühlten Flasche Rotwein konnte man den Tag mit Benzingesprächen ganz gut verbringen.

Sonntagmorgen der Höhepunkt: die Ausfahrt aller Teilnehmer in die nähere Umgebung - ich glaube, da sprechen die Bilder für sich.

Uns hat die Atmosphäre dort sehr gut gefallen, alle haben die gleiche Leidenschaft für die zähen Winzmobile. Man wird überall freundlich empfangen, ob man mit 14 Mann in der schon knackend

vollen Trattoria einfällt oder am Sonntag morgen einen Schlauch kaufen will - alles kein Problem. Nach einem ordentlichen Gelage mit allem, was Italiens Küche und Keller aufzubieten haben, konnten wir am Montag in der Frühe die Heimreise an-

treten, ohne Zwischenfälle in einem Rutsch durch nach Basel.

Eins steht auf jeden Fall fest, beim nächsten Treffen sind wir wieder dabei!

Jutta Duesterberg



WIE KOMMT MAN DAZU, GLEICHZEITIG

Wie alles begann:

Als langjähriger Freund des Fiat 500, mit Puch-Kenntnissen völlig unbelastet, suchten wir 1993 für meinen Bruder Elmar einen Fiat 500. Öfters hatte ich ihm einen 500er geliehen. Das hat ihm irgendwie gefallen. Der Virus hatte sich also schnell eingenistet. Wer Elmar kennt weiß, daß für ihn ein normales Auto völlig inakzeptabel ist.



Irgendwo her brachte er dann eine Annonce über einen Steyr-Puch 650 STR. Was ist denn das ??? Also anrufen. Der Verkäufer meinte, das Auto sei in gutem Zustand, er sei bei Bergrennen immer nur bergauf gefahren.

PS? Irgendwas zwischen 40 und 45! Das hörte sich gut an, und nachdem der Verkäufer noch kräftig mit sich handeln ließ, war man sich am Telefon - unter Vorbehalt - einig.

Der Verkäufer setzte sich in sein Auto und brachte es 600 km nach Bregenz. „Wenn der so weit fährt, dann handeln wir in Bregenz noch einmal“, so das Ansinnen von Elmar.

Wir trafen uns ca. 500 m vor der deutschen Grenze (wegen der Verzollung). Der Zustand war - na ja - man kann ja alles richten. Das Auto ist aber doch zu teuer!!! Soll er halt mal kurz zeigen, was die „Mühle“ kann, bevor wir ihn heimschicken. Start!!! Was

ist denn das? So läuft doch kein Fiat?? Wahnsinn!!! Geld her, der Wagen gehört mir! Mist, jetzt haben wir

doch glatt nochmals zu Handeln vergessen. Was ist denn überhaupt ein Steyr-Puch? Gott sei Dank kennen wir den Puch-Rudi. Der hilft uns dann auch auf die Sprünge. (Vielen Dank)

Folgen:

Mein Freund Helmuth aus Italien und ich wollen auch unbedingt so



einen Steyr-Puch. Helmuth bekam aus Deutschland einen 500 S Baujahr 73. „Ein Auto in diesem Zustand kauft man nur im Zustand

geistiger Umnachtung“, so meine Anmerkung, als ich den Wagen sah. Ich hatte die Sache und mich ja voll im Griff, noch! Sein Wagen lief gut, was mich bei den vielen Rostlöchern nicht verwunderte. Diese reduzierten nämlich das Fahrzeuggewicht erheblich.

Wie kam ich zu meinem Steyr? Anzumerken ist, daß ich für eine österreichische Firma arbeite und so meine Kollegen Österreicher sind -

klar. Wir sprachen darüber, daß ich z. Z. einen Käfer aufbaue. Das sei doch Mist, mußte ich mir sagen lassen. Kleiner Einwand meinerseits: Fiat 500?!? „In meiner Nachbarschaft steht ein Fiat 650, der hat so ein komisches Heck“, stellt einer meiner lieben Kollegen fest. Fiat 650??!

Ich werde unruhig, wo steht das Auto? „Drei Minuten von hier.“ Nichts wie hin. - Ein Steyr-Puch 650 T, nur notdürftig von einer Plane verdeckt, stand vor mir. Meine Frau stellte nachträglich fest, daß ich die nächsten Tage nur noch „Puch“ sagen konnte und deshalb ununterbrochen telefonierte oder auf Rückrufe wartete.

Endlich hat es mit dem Kauf geklappt. Beim Verkäufer handelte es sich um einen „harten Brocken“, der ganz genau wußte, was er da an mich verkaufen mußte. Es wurde

DREI STEYR-PUCH ZU RESTAURIEREN?



ein Termin zur Abholung vereinbart. Ich soll einen LKW mitbringen wegen der vielen Teile. Wo liegen denn die Teile? „In einer Halle der Firma, bei der Du arbeitest“, war die Antwort. Da sucht



man also wie verrückt einen Puch und hat ihn dabei direkt vor der Nase. Als alles daheim war und ich mir alles etwas ruhiger ansah, habe ich mir vorgenommen, nie mehr über den geistigen Zustand anderer Leute beim Kauf von Oldtimern zu urteilen!!

Wie ging's weiter?

Elmar fuhr mit seinem Puch. Helmuth fuhr mit seinem Puch und ich sah zu. Wer ist eigentlich die Vorbesitzerin von meinem Puch? Eine Hebamme. Nichts wie hin. An der Grenze habe ich den Zöllner gefragt, denn eine Hebamme kennt jeder. Klar, fährt so und so, dann seid ihr da. Die Dame ist aber inzwischen über 80 Jahre alt, war seine Anmerkung.

Hat die sich gefreut, als sie erfuhr, daß „IHR PUCHERL“ - dös war an gauata Waggn - nicht auf dem Schrott gelandet war. Erinnerungen wurden wach bis hin zu ihrem Unfall (selbst der Pfosten wurde besichtigt), nachdem sie ihn nach 16 Jah-

ren Einsatz dann etwa 16 Jahre vor ihrer Umwelt wegen ihres Unfalls versteckte.

Daß der Tachostand von 36' Tkm stimmt, hat sie bestätigt. Als Hebamme war sie es irgendwann leid, sich von „spinnigen Männern“ zur Entbindung ihrer Frauen abholen und fahren zu lassen. Sie sei nur zu Entbindungen gefahren, außer einmal nach Dornbirn zum Einkaufen. So gesehen kam immer ein

Kind zur Welt, wenn der Puch im Einsatz war. Die Einladung - in ca. 2 Jahren - zur Einweihung wurde ausgesprochen.

Arbeit, Arbeit, Arbeit:

Ich will es mir schenken, im Detail zu beschreiben, wie man einen Puch zerlegt, entrostet, schweißt, etc. Elmar begann 1994 seinen Puch zu

zerlegen. Der Wagen muß schöner werden. Ein guter Motor ist nicht alles. Ich habe ihm versprochen zu helfen. Helmuth hat auch seinen Wagen zum Schweißen und Lackieren gegeben. 1995 ruht Elmars Baustelle, da ich umziehe und absolut keine Zeit hatte. Mitte 1996 begann ich meine Baustelle, sprich 650 T.

Bei Helmuth gings auch nicht so richtig voran. Der Wagen sei geschweißt und lackiert. Das Ziel von uns Dreien war, am 30. Mai 1997 nach Tulln mit den Autos zu fahren. 40 Jahre, das ist ein Ziel.

Im November 96 erreichte Elmar und mich die traurige Nachricht vom Tod unseres Freundes Helmuth. Nach langem Hin und Her wollte seine Witwe Roberta den Wagen behalten. Im April 97 hat sie ihn mir gebracht. So schlimm kann's eigentlich nicht werden, dachte ich. Zeit, dein Name ist Mangel. Im November 97 lagen zwei fertig lackierte Karosserien und Robertas halbfertiger Puch in meiner Garage.

Siegfried Kunschmann

MAG

Werkstatt für Automobile

Mathias Duesterberg

Spezialist für Steyr Puch

TÜV-Abnahmen im Hause

13507 Berlin - Tegel

Veitstraße 26 · ☎ 030 - 433 90 10



40 JAHRE HAFLINGER

LIEBE HAFLINGERFREUNDE!

Das Jahr 1999 ist ein ganz besonderes Jahr für unser Lieblingsfahrzeug, den Haflinger. Im September 1999 ist es dann 40 Jahre her, daß der erste serienmäßige Haflinger die Produktionshallen von Steyr Daimler Puch in Graz-Thondorf verließ. Und dieses Ereignis wollen wir natürlich gebührend feiern.

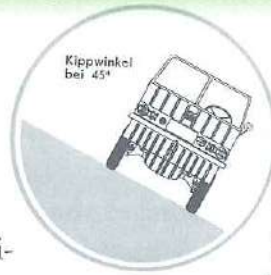
Als kleine Vorinformation daher in aller Kürze:

Jubiläum 40 Jahre Steyr Puch Haflinger

Ort: SFT Graz-Thondorf

Datum: 10. - 13. Juni 1999

Programm: Fahrzeugausstellung, Werksbesichtigung, Teststrecke, Steiermarkrundfahrt mit Geländestrecken, Geschicklichkeitswettbewerb, usw.



Wir laden Euch alle recht herzlich ein, dieses Jubiläum mit uns zu feiern!

Dazu gleich ein Aufruf. Für die Fahrzeugausstellung benötigen wir noch einige spezielle Haflingerausführungen. Wenn Ihr so einen in der Garage stehen habt, oder einen wißt, dann meldet Euch bitte bei uns.

Die Einladungen zum Jubiläum werden noch verschickt.

Also dann, auf Wiedersehen in Graz 1999.

*Peter P. Krumhaar
Krottenbachstraße 106
A-1190 Wien
Austria/Europa*

STEYR-PUCH HAFLINGER

allradgetriebener geländegängiger Kombiwagen



STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT

FREILASSING, Obb.

STEYR

WIEN

GRAZ



AUS ZEIT UND PLATZMANGEL
ABZUGEBEN:

1 Haflinger 700 AP,

Bj. '62, Ex-CH Armee, ca. 20.000 km, Topzust., rostfrei, nie geschweißt, verzollt, VHB 13.500,- DM

jede Menge Haflingerteile, teilw. neu, z. B. Motoren 27 PS, Lima, Gebläseräder, Vergaser (Pallas-Zenith + Weber) überholte Kurbelwellen mit neuen Lagern, Ventile, usw.

Stilechtes Puch Zugfahrzeug:

Pinzgauer Turbo-D 4x4, 1. Hand, orig., 95.000 km, Automatic, alle Extras außer Klimaanlage, Neupreis ca. 200.000,- DM, VHB 78.000,- DM

Anfragen bitte

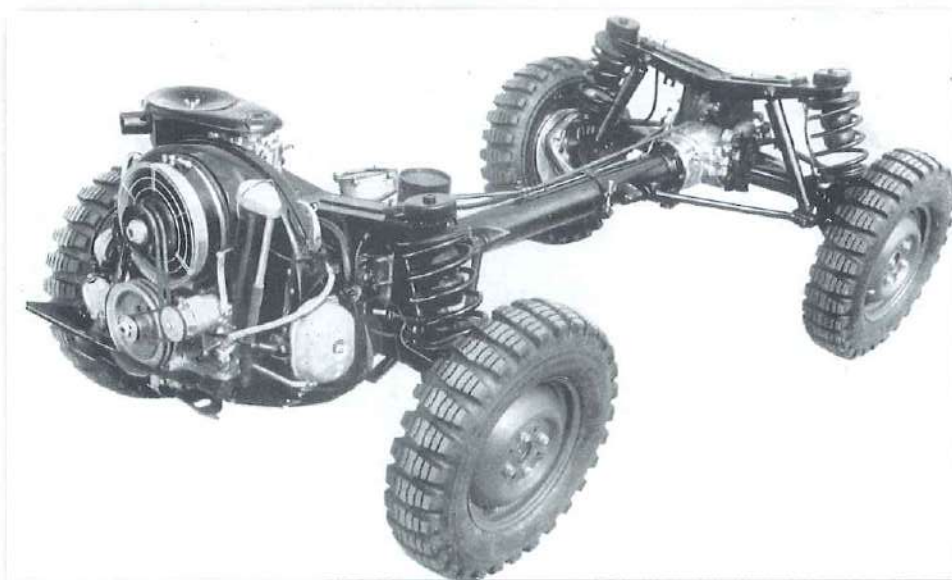
unter:

Fax:

06164/912192

Telefon:

06164/912193



Impressum

-Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr
Puch Freundeskreises Deutschland

Georg Hummel
Bismarckstr.18
76133 Karlsruhe

Ulla Kahl
Fichtenstr.15
65719 Hofheim

Jutta Duesterberg
Joachim-Friedrich-Str. 22
10711 Berlin

Satz und Druck
arimedia
Ohmstr.12
96175 Pettstadt
0 95 02 - 92 18 92

Diese Ausgabe entstand in
Zusammenarbeit mit dem Kurs
„Grafik-Designer“
1998/99 des BDP Bamberg

Siegerehrung des VfV in den Boxen
des Motopark Oschersleben



Schleiz im August: im Training war noch alles dran...



Rennliebhaber am Hockenheimring:
50 Autos gegen 900 Motorräder!



Puchparade



Schrauberglück



Kaum zu ertragende Spannung am Vorstart:
Wird er halten?



... im Rennen: Radbruch, wie schon öfter gehabt

Havarist Splanemann...



Zolder im Mai 1998



Trainingslager Usedom/
Flugplatz Peenemünde im August




TECHNIK. DIE BEGEISTERT.

...und die immerfreundlichen Helfer
unseres Renngeschwaders



Duell in der ersten Kurve nach dem
start in Zolder





(ANSCHLUß GELUNGEN)

Liebe Frau Kahl,
liebe Freundeskreisle!
Vorerst möchte ich auf diesem Weg Ihnen, allen Freundeskreislern sowie allen Steyr Puch-Freunden und deren Familien alles Gute und viel Erfolg für 1999 wünschen.



Dann möchte ich mich kurz vorstellen: Ich bin Jahrgang 1960 und durch meinen Vater und seine Freunde von Kindheit an begeisterter Motorsport-Fan. Vielleicht dadurch, daß ich in Graz aufgewachsen bin, daß mein Vater auf Puch-Motorrädern Wertungsfahrten bestritten hat, oder daß gerade in meiner Kindheit die Pucherl so erfolgreich waren, die kleinen Fünfhunderter haben mir immer gefallen (ich war sicher einer der wenigen Fünfjährigen, der den Unterschied zwischen Fiat 500 und Puch genau kannte!). Meine Freunde waren nicht besonders verwundert, als ich mir 1978 den ersten 650er kaufte, einen durchlöchernten Wettbewerbswagen, mit dem dann die ganze Geschichte anfang.

Seit 1997 nehme ich mit einem 650TR an diversen Bergrennen und Rallyes teil, wobei ich bisher keine Meisterschaft verfolgte, sondern einfach die Rennen fuhr, die mir in

den Terminkalender paßten oder die ich immer schon einmal fahren wollte. Dazu bietet sich in Österreich die „Internationale Österreichische Meisterschaft für historische Automobile“ an; eine Mischung aus Berg- und Rundstreckenrennen, ausgeschrieben für Fahrzeuge bis Baujahr 1971, wobei die Fahrzeuge der Periode F bis 1965 bei jeder Wertung Zusatzpunkte erhalten.

Im vergangenen Jahr mußten wir mit unseren Pucherln in der

Klasse bis 1000 ccm starten, was vor allem gegen die schnellen Abarths und Minis ein mühsames Unterfangen ist, vor allem dann, wenn man sauber, d.h. mit einem dem Reglement (Anhang K) entsprechenden Auto fährt (82er Bohrung, originale Kurbelwelle, originale Ansaugrohr und Vergaser etc.). Für 1999 wurde die Klasseneinteilung geändert, es gibt heuer auch eine kleine Klasse bis 850 ccm, womit für mich die Meisterschaft interessant wird. Ich werde daher die Rallyes auslassen und - sofern es die Zeit erlaubt - die Bergmeisterschaft in Angriff

nehmen. Die Rennen sind wirklich schön. Begonnen hat die Saison mit dem zur Europameisterschaft zählenden Lauf am Rechberg in der Steiermark Anfang Mai. Es folgten St. Anton/Jessnitz, dann Cividale-Castelmonte, Italien, Sternberk, CS (zählen zur OM), St. Agatha und Mühlbach am Hochkönig. Dazu noch zwei Rundstreckenrennen in Brünn und Rijeka.

Vorweg übermittle ich Ihnen die Kopien einiger Rennprogramme aus vergangenen Tagen, die ich immer wieder gerne durchblättere, ein paar Fotos der 98er Saison, und meine Lieblingsaufnahme der Rallye San Remo 98: von - ich weiß nicht - 5000 Kurven steht der offizielle Fotograf genau dort, wo mir das Vorderrad samt Bremstrommel wegbricht!

Dann den offiziellen Rennsportkalender für 1999, wieder mit einigen



interessanten Rennen, mit dabei - das erste Mal - ein Rennen auf dem Euch bestens bekannten Kurs in Most, CZ!

Mit lieben Grüßen
Heinz Wohlkönig

ACHSENEINSTELLWERTE UND VARIANTEN



In Ausgabe 12 schrieb ich über Rad- und Reifenkombinationen. Jetzt reden wir über die Einstellungsmöglichkeiten der Vorderachse.

jeder Spurrille nach. Vor- und Nachteile gilt es genau abzuwägen. Wichtig ist allerdings die Wirkung, um die man wissen sollte. Nachein-

tisch die Wechselwirkung von Vor- und Nachspur. Sinnvoll sind Werte um 1° negativ.

3. Ein gravierender Nachteil ergibt sich durch das Tieferlegen vorne: Der obere Querlenker verändert seine Position extrem und kann den Achsschenkel nur noch ungenügend abstützen. Dadurch ist eigentlich jede Spur- und Sturzeinstellung sinnlos. Abhilfe schafft man, indem man den Querlenker höher an der Karosserie ansetzt und zusätzlich etwas einkürzt. Diese Maßnahme ist allerdings im Sinne des TÜV's äußerst illegal, weil sie ganz besonders vom handwerklichen Geschick des Einzelnen abhängt.

Bringt Euch bitte nicht um!!! Über diese Umbauten schreibe ich beim nächsten mal.

Unter Vorbehalt:

Für den Freundeskreis:

Johannes Hiltrup

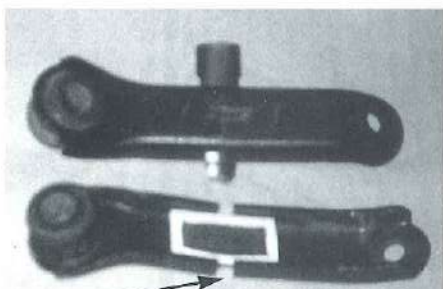


Michael Volle mit eindeutig zuviel Sturz auf der Hinterhand

In den sechziger Jahren sprach man in den Fahrerlagern über solche

ander ausprobiert und nicht alles auf einmal, die Wechselwirkungen genau notiert, liefert auswertbare Ergebnisse.

2. Der Sturz ergibt sich durch die Höhe der Achse und ist die Voraus-



Zwei bis drei Millimeter kürzen und mit Flacheisen verschweißen

Sachen nie, es war ein Geheimnis. Wo mehrere Puchs aufeinander trafen und miteinander konkurrierten, war genau das der Unterschied, wie man sein Rennauto einstellte. Dies war bei Witterungsveränderungen teilweise dringend notwendig.

1. Das erste, was auch von außen sichtbar ist: Spur und Sturz der Vorderachse. Schon allein der Unterschied von Vor- und Nachspur verändert die Straßenlage des Puchs immens.

Vorspur sorgt für Richtungsstabilität aber auch für Kurvenunwilligkeit (schwammiges Einlenkverhalten). Nachspur dagegen sorgt für stabiles Einlenken, dafür läuft der Wagen

setzung für Vor- und Nachspureinstellungen. Je tiefer der Puch, umso größer der negative Sturz. Durch Hinterlegen der oberen Querlenker fing man diesen Effekt auf. Zu großer Sturz, negativ wie positiv, verändert drama-



Auf der Suche nach mehr Spur: Harald Münster

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



Hart an der Klopff - Grenze! Moderne Zündsysteme als Nachrüst - Kit

An moderne Motoren werden heute hohe Anforderungen hinsichtlich Leistungsausbeute und Abgasemissionen gestellt.

Die meist sehr hoch verdichteten Motoren erfordern eine höhere Zündspannung; die hohe Verdichtung erfordert eine exakte Einhaltung des optimalen Zündzeitpunktes, wenn Motorklingeln und Motorschäden vermieden werden sollen.

Die einfache Spulenzündung mit Kontakt - Steuerung und Anpassung des Zündzeitpunktes über eine Fliehkraftverstellung ist diesen Aufgaben nicht mehr gewachsen.

Die Lösung des Problems sind elektronische Zündanlagen nach Möglichkeit mit kontaktlos gesteuerten Transistor-Spulenzündungen, die mit einem elektronischen Kennfeld oder einer Kennlinie ausgestattet sind. Die Elektronik ermöglicht eine exakte Einstellung des Zündzeitpunktes für die unterschiedlichen Drehzahlen des Motors.

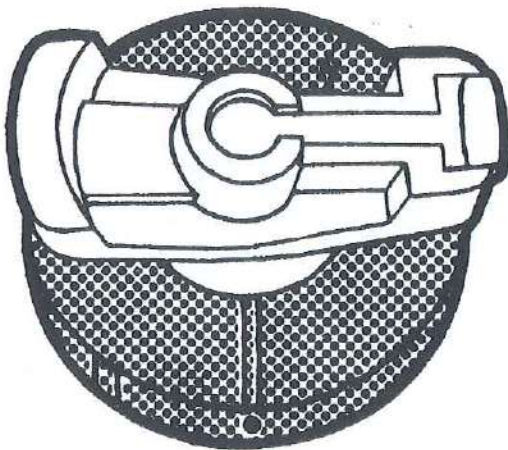


Bild Nr.: 1

Der Unterbrecherkontakt wird durch einen verschleißfreien Zündimpulsgeber ersetzt. Es gibt zwei Systeme, die sich in den letzten Jahren durchgesetzt haben:

Induktivgeber- und Hallgebersysteme

Induktivgebersystem bei dem eine Trägerscheibe mit Magneten auf dem Verteilerfinger aufgesetzt wird (siehe Bild Nr.: 1 und 2) und einer Geberspule, die sich fest montiert darunter befindet.

Das durch die Magneten bei Rotation des Verteilerfingers erzeugte wechselnde Magnetfeld wird in eine Impulsfolge über die Geberspule umgewandelt und an das Zündsteuergerät weitergegeben. Das elektronische Zündsteuergerät ist in der Lage, die oben verlangte erhöhte Zündspannung zu liefern und gleichzeitig kann es die Steuerung einer Drehzahlbegrenzung übernehmen. Zum nachträglichen Einbau in den Verteiler hat sich seit Jahren das System Swisstronic bewährt. Es handelt sich hierbei um ein In Verbindung mit dem Kennliniensteuergerät EZV 140 muß die Verstellung im Verteiler außer Funktion gesetzt werden, da die Veränderung des Zündzeitpunktes vom Kennliniensteuergerät EZV 140 übernommen wird.

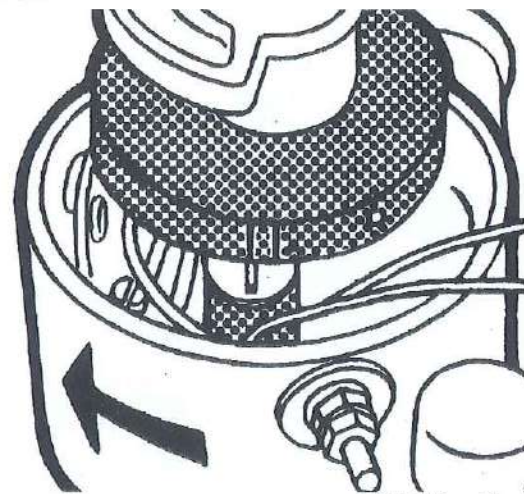


Bild Nr.: 2

Bei einem 2-Zylinder Motor kann man auch auf den Verteiler verzichten. Über einen Geber, der direkt von der Kurbelwelle angesteuert wird und einem wie oben beschriebenen Steuergerät mit Zündkennlinie, werden die Zündkerzen direkt über eine Doppel - Zündspule (siehe Bild Nr.: 3) angesteuert.

Die Lage des Zündzeitpunktes wird auf den oberen Totpunkt (OT) von Zylinder 1 in Grad Kurbelwellenwinkel ($^{\circ}$ KW) bezogen. Die Lage des Zündzeitpunktes kann die Motorleistung und die Lebensdauer wesentlich beeinflussen. Durch Verdichtungserhöhung oder Brennraumbearbeitung kann sich der optimale Zündzeitpunkt im Bereich von 2000-6000 U/min gegenüber der Serie stark ändern.



Bild Nr.: 3

Bei der elektronischen Zündkennlinie des Steuergerätes EZV 140 ist die Anpassung an den Motor ohne aufwendiges Programmieren wie bei anderen Zündsteuergeräten über justierbare Potentiometer möglich. Welches Potentiometer bei laufendem Motor aktiv ist wird mittels Leuchtdioden angezeigt (siehe Bild Nr.: 4).

Dadurch wird eine Einstellung des Zündzeitpunktes während der Fahrt möglich.

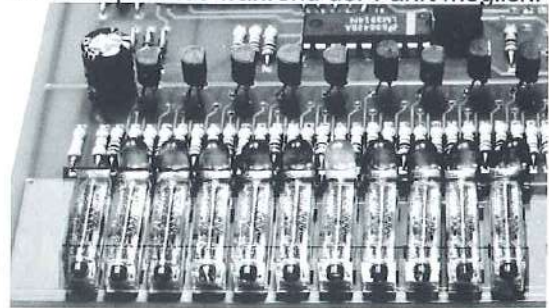
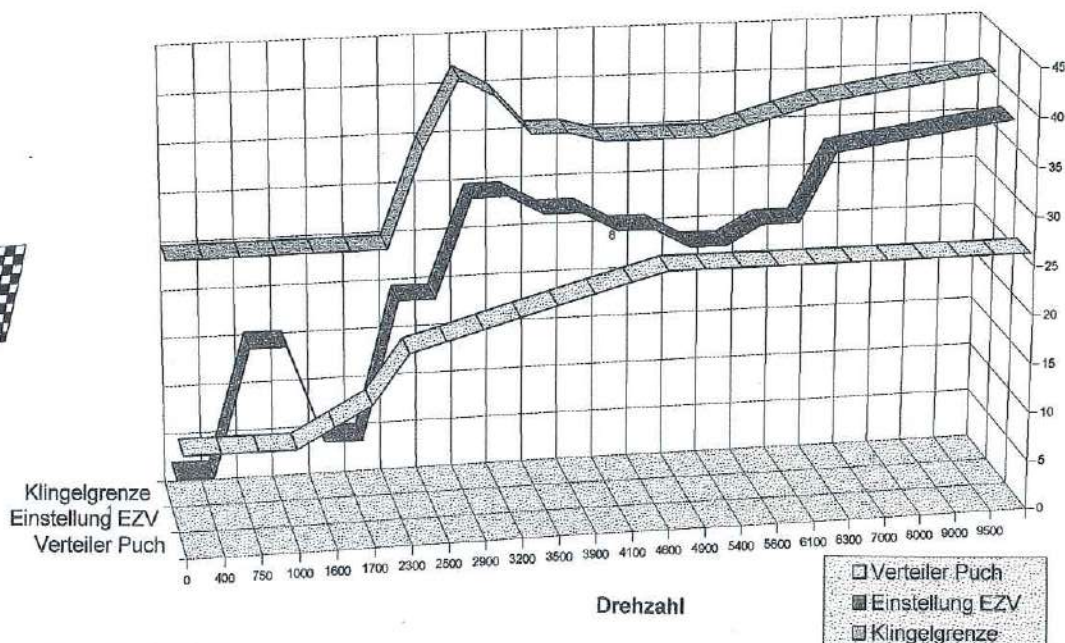


Bild Nr.: 4

Die Einstellung sollte auf einem Leistungsprüfstand vorgenommen werden. Mit der Kennlinie der EZV 140 ist es möglich jede Zündkennlinie von der Klopfgrenze entfernt einzustellen, auch die von der Puch - Motorsport - Abteilung unter Vollast ermittelten einzelnen Vorzündungen könnten übernommen werden.

Außerdem ist es möglich, je nach Gradzahl der Nockenwelle, den Leerlauf durch eine gewünschte früh Zündung zu stabilisieren. Durch die Vorverlegung der Zündung im unteren Vollastbereich kann die Leistung verbessert werden, der Motor wird beim Beschleunigen temperamentvoller.



Knobloch Motorsport
 Pr fstand · Motorenbau · Tuning
 Werner Hilpert Straße 17
 34117 Kassel
 0561-102967



SCHOCK AUF DER AUTOBAHN...

...ODER (K)EIN TAG WIE JEDER ANDERE.

Montag, 5. Oktober 1998, später Vormittag. Ich bin unterwegs auf der Autobahn in Richtung Köln zu einem Neukunden. Eine Laune wie keine. Jeder Anruf, jedes Fax am Morgen war Scheibenkleister. Ich hoffe einfach mal, Ihr habt auch schon mal solche Tage. Also genau die richtige Stimmung für den ersten Besuch bei einem Kunden. Ich suche verzweifelt nach einer Möglichkeit, mich innerhalb der nächsten Stunde zu motivieren. Aber wie?

Am Meckenheimer Kreuz auf die 565, 1. Ausfahrt Meckenheim vorbei, anschließend nach der Rechtskurve die wahnsinnig gefährliche Autobahnauffahrt. Von rechts kommt prompt eine Handvoll Autos, ich fahre langsamer ... und da ... ich traue meinen Augen nicht ... Schock! ... Ein Puch!

Kennzeichen E-TR 650, knallorange, wer mag das sein? Ich fahre ehrfürchtig hinterher; mit festem Vorsatz: Der wird am nächsten Parkplatz rausgeholt. Dafür müßte ich den erstmal überholen. Aber wie? Habt Ihr schon mal versucht, mit einem seriösen Mittelklassediesel auf der Autobahn einen Puch zu überholen? Und dann noch auf der Autobahn quer durch Bonn? Der Puch paßt zum Überholen in jede Lücke zwischen zwei Autos. Da waren sogar Lücken dabei, die ich mit meinem Kombi garnicht als solche erkannt habe!

Ausgangs Bonn rechne ich fest damit, ihn zu verlieren; aber ich habe Glück, er fährt auf die 555 Richtung Köln. Ich wußte, hier wird's dreispurig und ich wußte auch:



jetzt kriege ich ihn! Was ich nicht wußte: als ersters erwarteten mich 8 km Baustelle, einspurig! Kennt Ihr was anderes auf Deutschlands Autobahnen? Der einzige Parkplatz auf dieser Strecke ist nach dem Baustellenbereich vorbei. Danach sind es noch knapp 3 km bis Köln. Der Puch macht dermaßen Power, daß ich gerade so hinterher komme. Vorbeifahren? Keine Chance! Der Puch fährt dann bei Rodenkirchen raus, ich habe keine Ahnung, wer es war. Habe aber auch keine Zeit, hinterher zu fahren. Den Gedanken daran hat-

te ich mal kurz, aber sofort wieder verworfen: Da hätte es ja einer roten Ampel bedurft, um den einzukriegen. Trotzdem: Der Ärger vom Vormittag war vergessen, die Motivation wieder da, meine Laune blendend. Und irgendwann kriege ich mal raus, wer das war. Doch (k)ein Tag wie jeder andere!

Thomas Geisbüsch

P. S. Da ich diese Geschichte am letzten Tag vor Redaktionsschluß schreibe, kann ich Euch sagen, wer das war: Es war der Michael Kehr. Das kam, vor ein paar Tagen, bei einem Telefonat durch einen blöden Zufall raus.

VOLLE

Karosserieblechnerei Lackiererei Kühlerbau

Der Spezialist für Ihren Steyr-Puch

79100 Freiburg
Telefon 0761/73777

Rehlingstrasse 14
Fax 0761/73755



EINE GELUNGENE ÜBERRASCHUNG



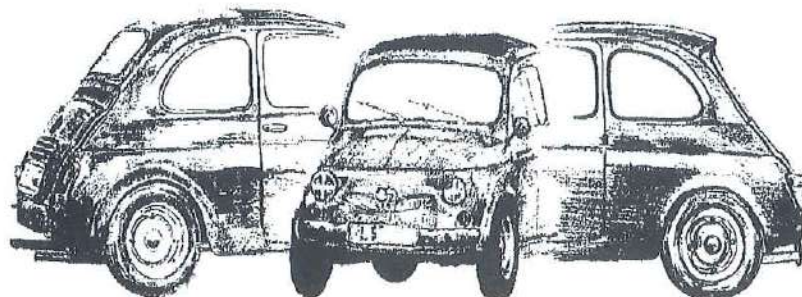
Als Neuling in der Gruppe der Steyr-Freunde habe ich als Einstand ein tolles Geschenk bekommen.

Aufgrund eines Artikels in der Zeitschrift „Oldtimer Markt“ über Leo Aumüller, unterhielten meine Frau und ich uns darüber, wie toll es doch wäre, einmal die Abarths von Aumüller zu sehen, und sich mit dem „Papst“ persönlich zu unterhalten. Als Ausfahrt bei der „Ebern-Klassik“ hatten die Steyr-Freunde einen Besuch bei Abarth-Papst Aumüller eingeschoben. Was wir dort bekamen, übertraf alle unsere Erwartungen.

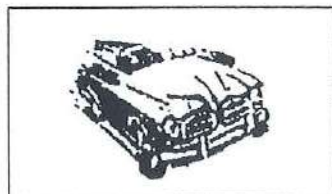
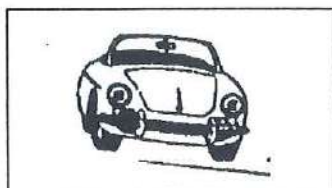
Selbst Frau und Kinder waren begeistert.

Deshalb möchte ich Euch von hieraus nochmal ein ganz großes Dankeschön sagen,

Walter Leuber



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh



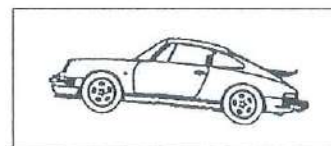
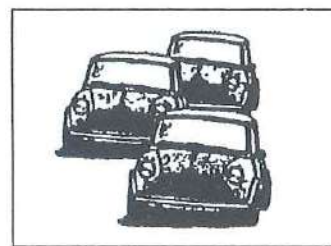
Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oldtimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725

Fax: 069-693099





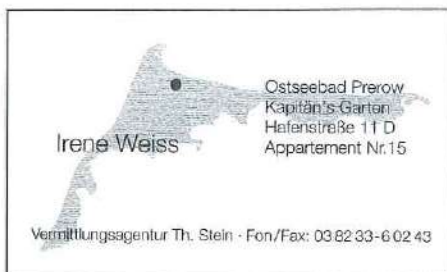
PEENEMÜNDE...

...RACING UND CAMPING AN DER OSTSEE

Zum zweiten Mal wurde der Steyr Puch-Freundeskreis eingeladen, Erlebnisferien und Rennatmosphäre am Peenemünder Flughafen zu genießen. Organisiert und ausgerichtet von Ralf Hecker und seinen Dresdner Motorsportfreunden. Bei sehr schönem Wetter



konnten bis zu 14 Tage Urlaub gemacht werden. Für Leute, die mit der Rennerei nichts am Hut haben, bietet sich diese Veranstaltung geradezu an. Fahrrad und Badehose sollte man aber neben Zelt oder Wohnmobil als Mindestausrüstung dabei haben. Baden und Sonnen an weissen Ostseestränden, Wanderungen und Fahrradtouren zu den Sehenswürdigkeiten rund um Peenemünde oder ein Besuch in den Museen (in



Peenemünde steht die Wiege der Raumfahrt, Wernher von Braun usw.) bieten genügend Abwechslung für die ganze Familie.

Für Racer und Schrauber stand ein selektiver Flugplatzkurs und ausreichend Platz zum Abstimmen und Schrauben an den Autos zur Verfügung. Die Rennstrecke kann täglich, für kleines Geld, zum Trainieren genutzt werden sodaß die vorgenommenen Änderungen am Auto auch gleich getestet werden können. Zwischen den beiden Wochen fand am Wochenende ein Rennlauf für Tourenwagen und Formelfahrzeuge statt. Wo wir es richtig krachen lassen konnten. Leider war für Alexander Nenninger (ungespitzt, V2-ähnlich in die Dünen gebohrt) und mich (Moto-



rentlüftungsprobleme = Ölprinz) die Rennerei schon zu Ende. Der Rest hielt sich wacker und beendete erfolgreich das Rennen. In der großen Klasse heizte Dietmar Terjung (hat auch einen Puch) mit seinem Opel -Kadett den aktuellen Tourenwagen derart ein,



daß die zahlreichen Zuschauer auf den Bänken Szenenapplaus spendeten. Er gewann mit erheblichem Vorsprung.

Die Abende wurden von unseren Damen gestaltet, denen für die Zubereitung der vorzüglichen Speisen und dem heroischen Kampf gegen die Schnakenplage höchste Anerkennung gezollt werden muß. Das prophylaktische, innerliche und äußerliche Einreiben mit diversen Alkoholika gegen diese Plagegeister

war fast zwecklos, sorgte aber allabendlich für große Erheiterung und führte zu diversen Sturzeinlagen beim Aufsuchen von Zelten oder Wohnmobilen.

Gut erholt, reichlich gebräunt und unter leichter Gewichtszunahme traten wir mit Sack und Pack, Hund und Frau, Puch und Hänger, Fahrrad und die Heimreise an. Schön, daß es ihn gibt, den Steyr Puch-Freundeskreis dachte

ich, setzte den Blinker in Gedanken nach links und bog rechts ab nach Karlsruhe.



Für den Freundeskreis
Georg Hummel

STEYR PUCH-TREFFEN AM RING



Peter Kröber (Fa. ISA RACING) und Thomas Geisbüsch haben sich dieses Jahr um die Ausrichtung unseres alljährlich stattfindenden STEYR PUCH-TREFFEN gekümmert. Mit großem Engagement und viel Freude hatten Sie eine sehr schöne Wochenendveranstaltung auf die Beine gestellt. Peter Kröber stellte sein neues Firmengelände zur Verfügung und sorgte für die Verpflegung in seiner pikfeinen Halle. Thomas Geisbüsch plante die Ausfahrt mit Abstecher zum Nürburgring und



einer Besichtigung eines in die Eifelvulkanfelsen geschlagenen, 50



Meter tiefen Lager- und Braukellers. Das schöne Eifelherbstwetter sorgte für gute Stimmung und den

Abschluß bildete ein gemütlicher Abend mit den üblichen Benzinguersprächen und Kalauern, die einfach dazugehören. Leider haben wieder mehr Leute zugesagt als dann gekommen sind. Aber der harte Kern des Freundeskreises wird

sich nicht entmutigen lassen und auch dieses Jahr wieder ein interessantes und anspruchsvolles Treffen für alle Steyr Puch-Fans organisieren. Leute mit weiter Anfahrt, wie Jörg Behring (Hamburg), Fried Schultze und Günther Hermany mit Familien (Berlin) sowie die Regensburg-Connection um Heinz Liedl, Franz Eichhammer, Hans Häring usw. und der ewiggeschäftige

Willi Sommer (alles Personen, die schon immer wußten, daß das Gaspedal beim Puch keine

Rückholfeder braucht !!) haben unseren Einsatz verdient.

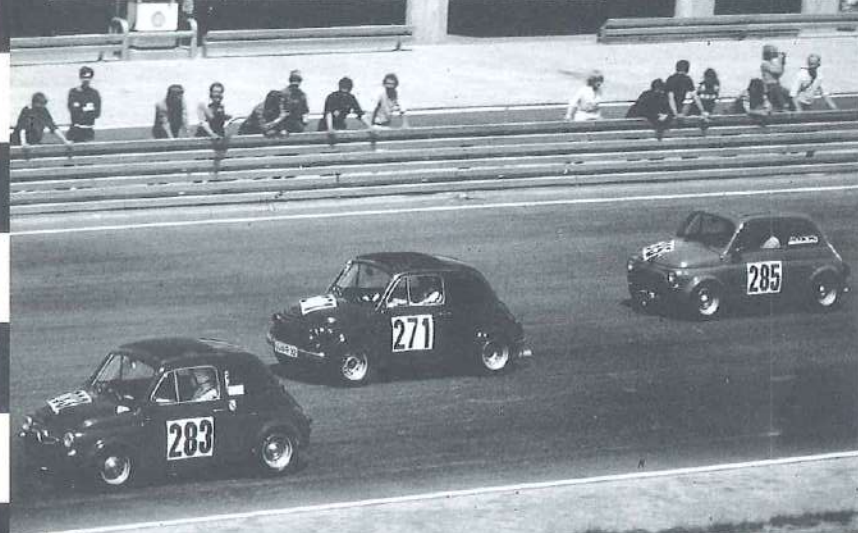
Erwähnenswert wäre noch, daß wir bei diesem Treffen auch zwei neue Mitglieder für unseren Steyr Puch-Freundeskreis gewinnen konnten. Ein Original 650 TR, Bj. 63, Zust. 4-, Mindestgebot 4500.—DM, galt es zu ersteigern. Leider bekam



niemand einen „Schrauberanfall“ und das gute Stück blieb stehen. Wie gesagt, es war ein interessantes und abwechslungsreiches Wochenende.

Deshalb nochmals vielen Dank an Thomas Geisbüsch und Peter Kröber, auch allen anderen Freundeskreislern, die mitgeholfen haben dieses Treffen zu gestalten. Auf ein „Neues“ in 1999.

*Für den Freundeskreis
Georg Hummel*



...das waren

Sonderlauf: 5 Runden
Klasse 26: Steyr Puch

Start	Name	Land/Wohnort	Fabrikat
251	Hofor, Andreas	Österreich	650 TR
252	Spilermann, Karl-Heinz	Österreich	650 TR
253	Mallner, Helge	Österreich	700 G
254	Kohl, Luthar	Österreich	TR 1
255	Reichler, Martin	Österreich	650 TR
256	Kocher, Robert	Österreich	500
257	Zotterer, Robert	Österreich	650 T
258	Kieninger, Walter	Österreich	650 TR
259	Fritscher, Anton	Österreich	500 D
260	Kratschmer, Bernd	Österreich	650 TR 2
261	Stöckler, Manfred	Österreich	650 TR
262	Winkl, Roland	Österreich	650 TR II
263	Wiesl, Heinrich	Österreich	650 TR II
264	Hirsch, Hartwig	Österreich	500 D
265	Spöth, Peter	Österreich	650 T
266	Stangl, Gus	Österreich	650 T(R)
267	Steffny, Heinz	Österreich	650 TR
268	Reygel, Peter	Österreich	500 F
269	Demigl, Siegfried	Österreich	650 T
270	Fohl, Peter	Österreich	650 TR 2
271	Gruber, Johannes	Österreich	650 TR 2
272	Kuhn, Michael	Österreich	650 TR
273	Stuchmann, Josef	Österreich	500 D
274	Wölfling, Michael	Österreich	650 TR
275	Bauerberg, H. J.	Österreich	500 D
276	Mürser, Gerd	Österreich	650 TR
277	Mettlenbauer, Erich	Österreich	650 TR
278	Körner, Ulrich	Österreich	650 TR
279	Wildmann, Toni	Österreich	650 TR
280	Widmann, Thomas	Österreich	650 TR
281	Fuchs, Andreas	Österreich	650 TR
282	Müller-Mueller, Andreas	Österreich	650 TR
283	Müller, Peter	Österreich	650 TR
284	Leising, Günter	Österreich	650 TR
285	Kocher, Peter	Österreich	650 TR
286	Barbach, Josef	Österreich	650 TR





INT. OLDTIMER FESTIVAL

BEI DER
GRAND PRIX KURSE

Programm DM 3-
Nürburgring
9./10. Juni 84
Pfingsten

ADAC

Frankenheim Alt
Der feine Unterschied.

Int. ADAC/DAMC Oldtimer Festival um den "Jan-Wellem-Pokal"

OLDTIMER RENNEN

Historische Renn- und Sportwagen
ADAC Grand Prix von Spa-Francorchamps
Historische Schwabener Meisterschaft
GTO Challenge 24

ERSTMALIG!
OLYMPISPORTSCAR (1969-70)
BONDEILAUFE

Das interessanteste Autohaus der Welt präsentiert:
JEFREY & TCO Mondial Cabrio,
Cobra, CECILIOREI VIER-Test,
NISSAN 300 ZX,
Rover Vitesse, Jaguar XJ Cabrio,
Koenig Kallitax E,
Alfa Romeo 16
GTV6 special

HISTORISCHE MOTORRÄDER

ERSTMALIG!
Renn- und Supersportmotorräder
SEITENWAGENKESSELN

ERSTMALIG!
ADAC Grand Prix von Spa-Francorchamps
VfV Meisterschaft um den VFW Cup
Samstag und Sonntag ca. 8-18 Uhr
BISZUMMITT ZUM FAHRENLADEN!
mit Ihrer Eintrittskarte

AUTO BECKER
Schulstraße 107 • 4000 Düsseldorf
Telefon 0212/221264

römer Helme
die aufgesetzte Sicherheit



noch Zeiten...





TEILEMARKT GRAßLFING

GROßER ANDRANG BEI SOMMERLICHEN TEMPERATUREN AUF DEM GELÄNDE VON HEINZ LIEDL.

Zahlreiche Liebhaber der Steyr Puch Fangemeinde trafen sich am Wochenende auf dem Hof des siebenfachen deutschen Bergmeisters, auf diesem Fahrzeug, Heinz Liedl.

Neben verschiedenen Modellen einzelner Bau- und Typenreihen waren auch Motorräder und Nutzfahrzeuge zu sehen. Einen Haflinger, so heißt dieser Typ, als Winterdienstfahrzeug ausgerüstet, hatte man am Ausleger des Kranes vom Bergedienst Robert Lange aufgehängt. Ein Puch mit Wohnanhänger (von Rudi Hilz) war ebenfalls eine Attraktion. Ebenso hatte sich eine große Schar von

ten sich die Bastler und Liebhaber dieser Fahrzeuge eindecken. Gekommen waren sie aus ganz Deutschland und den benachbarten Ländern. Ja, sogar aus Nigeria war Mack Fadimiluyi angereist, um einmal bei diesem Treffen dabei zu sein. Er selbst besitzt zwei Steyr Puch der Typen 500- und 650er und widmet sich mit großer Hingabe weiteren Restaurationsobjekten.

In diesem Jahr möchte er auch an Oldtimerrennen teilnehmen. Die Bewirtung durch die Familie Liedl war wie immer hervorragend und wir hoffen, daß wir die Gastfreundschaft von Heinz Liedl noch lange genießen dürfen.



Impressionen vom Teilemarkt in Graßlfing



Ex-Renn und Rallyefahrern eingefunden, die von alten Tagen und schnellen Zeiten schwärmten. Bei den Ersatzteilen von Schrauben, Kolben, Motoren bis hin zum Auspuff und einer Rohkarrosserie konn-





„DER TECHNIK
(NOVEMBER 1962)

Dieser Artikel ist wohl bereits bekannt und wurde, so glaube ich, auch als Sonderdruck von den Puchhändlern als Verkaufshilfe verwendet: Zum Zeitpunkt seines Erscheinens besaß ich bereits einen Puch (seit April 1962), den ich bei einem Kölner FIAT-Händler neu erworben hatte. In diesem Test wird der Puch 500 sehr wohlwollend beurteilt und man merkt dem Tester die Begeisterung an, mit der er den Wagen bewegt haben muß. Ich war zu diesem Zeitpunkt ziemlich enttäuscht von meinem Wagen. Viele Elektrikprobleme trübten die Fahrfreude stark!

Wochenlang ohne Scheibenwischermotor herumzufahren war kein echtes Vergnügen! Wurde eine Zündspule bei Bosch besorgt, wollte mir der FIAT-Händler nicht den Bosch-Listenpreis vergüten. Ich war drauf und dran, das Auto zu verkaufen, aber ich erhielt auch nirgends den Preis, den ich mir für das neuwertige Auto vorstellte. Das Problem löste sich dann ganz einfach, als ich den Wagen auf der Rückfahrt vom Nürburgring (500 km-Rennen im September 1963) aufs Dach legte.

Der Totalschaden war unverkäuflich und ich war gezwungen - wollte ich noch irgend einen Wert erzielen -

das Auto bis auf die letzte Schraube zu zerlegen und mit Hilfe dieser

Reste ein anderes Auto aufzubauen. Diese Trümmerteile bildeten den Grundstock für meine Autosammlung, und ich suche heute noch in Notzeiten in diesen Schrotteilen nach passendem Ersatz.

PS: Eben kommt Sohn Lars hinzu und sieht auf dem Titelbild der Zeitung „Hobby“ neben der US-Raumstation das Puch-Bild. „Was hat der Steyr-Puch mit Weltraumfahrt zu tun?“, fragt er mich. Ehe ich antworten kann sagt er etwas nachdenklich: „Ach ja, ich weiß, Steyr-Puch-Fahren ist ja wie Weltraumfahrt“, womit Lars wieder mal mit seinem Spruch den Nagel auf den Kopf getroffen hat!

Ulrich Körner



In den österreichischen Alpen ist es manch einem stolzen Mittelklasse-Fahrer schon passiert, daß sich ihm ein kleiner Brummer in den Rückspiegel zwängte, nach jeder Kurve näher herankam und bei der ersten besten Gelegenheit auf und davon zog. Das Ding sah aus wie ein kleiner Fiat, es war aber ein 500er Puch. Daß es wie Fiats Kleinstler aussieht, ist kein Zufall. Die österreichischen Steyr-Daimler-Puch-Werke, die auch andere Fiat-Typen montieren, beziehen die Karosseriebleche und erhebliche Teile des Fahrwerks und der Ausstattung aus Turin. Nur der Motor und die Hinterachse sind Eigenbau des Puch-Zweigwerks in Graz: erstens, weil man es sich leisten kann, die im Motorenbau vorhandenen Kapazitäten selbst auszunützen; zweitens, weil in einem vorwiegend gebirgigen Land auch ein Kleinwagen einen Motor mit aus-



ÜBER DEN ERWERB EINES

Interessant und aufregend gestaltete sich der Erwerb eines weißen STEYR-Werkstattschildes aus Emaille (siehe Foto, Größe 97,5 x 67,5 cm).

Dazu muß einiges zur Vorgeschichte angemerkt werden: Bereits in den 60er Jahren entdeckte ich auf den Wochenendfahrten von meinem Studienort Göttingen nach Hannover kurz hinter Alfeld an der Leine, direkt an einer Mauer von einer Scheune an der Bundesstraße 3 jenes weiße Emailleschild, wie es das Foto zeigt. Als stolzer Besitzer des weniger verbreiteten österreichischen Kleinwagens des Fabrikats STEYR-PUCH 650 T achtete ich immer schon besonders auf Werkstätten, die etwas mit STEYR, STEYR-PUCH oder PUCH zu tun hatten. Vielleicht brauchte man plötzlich irgendwo einmal Hilfe?

Jahre vergingen, und irgendwann in den 70ern wählte ich wieder einmal diese Route, und erstaunlicherweise prangte das Schild immer noch un-

versehrt an der Mauer. Dasselbe stellte ich in den 80er Jahren fest, und auch im Sommer 1992 fuhr ich wieder zufällig an diesem Schild vorbei. Es leuchtete wie eh und je!

Sechs Jahre später, an einem Samstag (15. 8. 1998) machte ich mich mit meiner Familie zu einer Fahrt nach Nienburg/Weser zum Besuch der Oma auf. Aus Zeitgründen wählten wir natürlich die Autobahn, mußten aber bei Echte die A 7 verlassen, da ein Stau von über 40 Kilometern Länge in Richtung Hannover vom Verkehrsfunk gemeldet wurde. Wir befuhren die B 3 und ich erzählte

unterweges vom STEYR-Schild, das vielleicht immer noch an der Mauer an einer Scheuneneinfahrt befestigt sei. Alle waren gespannt, ob es noch an der Mauer hing. Und tatsächlich, es leuchtete uns schon von der Ferne in unbeeinträchtiger weißer Frische entgegen! Ein wirklich schönes und bestens erhaltenes Emailleschild!

Als wir am Abend wieder zu Hause waren, reifte der Plan, uns das Schild einmal näher anzusehen und für das Archiv einige Fotos zu machen. Also starteten wir am Sonntag erneut in Richtung Norden. Am Ortseingang an der Scheune angekommen, hielten wir direkt vor der verschlossenen



Einfahrt des ehemaligen Bauernhofes und klingelten zaghaft. Wir trugen unser Anliegen einer jungen Frau vor und sie verwies uns an die Familie, die den Gebäudekomplex verwaltet. Daraufhin öffnete sich im ersten Stock ein Fenster und eine ältere Dame fragte, worum es ginge. Sie meinte dann, wenn wir das Schild nur fotografieren wollten, habe sie nichts einzuwenden. Das hörte sich im ersten Augenblick nicht so vielversprechend an. Meine ältere Tochter Heidrun meinte dann halblaut, am liebsten würden wir das Schild für unser STEYR-PUCH-

Archiv sofort mitnehmen. Die Antwort fiel nun umso überraschender aus, hatte ich doch mit einer strikten Ablehnung gerechnet: Das könne sie nicht entscheiden, der Besitzer wohne in Hannover. Auf meine Bitte hin war sie bereit, mir dessen Anschrift zu geben und sagte, sie käme herunter. Das Fenster schloß sich und inzwischen erschien ihr Ehemann auf der Bildfläche, der wohl auf dem Hof zu tun hatte; bald darauf kam die Verwalterin hinzu. Beide unterhielten sich kurz, dann sagte er zu mir, nach dem Schild hätten vor einiger Zeit schon Leute gefragt, aber wenn ich es haben wol-

le, könne ich es bekommen, er habe vom Besitzer in diesen Angelegenheiten Generalvollmacht, aber heute ginge es nicht, es müsse erst abgeschraubt werden, und es sei sicherlich alles völlig festgerostet. Das war wirklich eine unerwartete, aber höchst erfreuliche Entwicklung! Ich wagte gar nicht nach dem Preis zu fragen und so ging es erst ein wenig hin und her, ob

sich vielleicht das Schild doch leichter abschrauben ließe als vermutet; man müsse es einfach einmal probieren. Der alte Herr wurde mittlerweile immer zugänglicher und eilte los, um einen Schraubenzieher zu holen. Zuvor machte ich endlich einen Vorstoß in Richtung des Preises. Es solle sich auf dem Weg zur Werkstatt seine Preisvorstellung überlegen. Ob ich denn nicht eine hätte? Nein! Ein kleiner Obulus müsse es schon sein, meinte er, 20 DM - er zögerte - oder ist das zuviel? Mir verschlug es fast die Sprache. Nein, nein, beeilte ich mich zu erwidern.



Dann ging er in die Werkstatt. Ich konnte meinen erstaunten Familienmitgliedern das Ergebnis meiner Preisanfrage nur mit Mühe und ohne Jubelausbrüche mitteilen. Bald kam der Verwalter mit dem Werkzeug zurück: Ein erster Versuch, und die linke obere Schraube drehte sich! Die anderen drei Schrauben erwiesen sich aber als hoffnungslos festgerostet. Erneut verschwand der freundliche ältere Mann in seiner Werkstatt und kam mit einer Spraydose Rostlöser zurück. Er ermunterte mich, nicht zaghaft zu sein, sondern reichlich zu sprühen. Inzwischen hatte ich mir aus meinem Werkzeugreservoir einen kräftigeren Schraubenzieher besorgt und ging erneut ans Werk. Aber auch nach längerer Einwirkungszeit tat sich nichts. Der gute Mann besorgte daraufhin einen Hammer, um durch leichtes Schlagen ein Lockern der Schrauben zu erreichen. Aber es

rührte sich immer noch nichts! Wir wollten schon aufgeben, und der Verwalter bot an, es im Laufe der Woche mit einem Trennschleifer versuchen zu wollen. Mir kam dann aber die rettende Idee, die Hebelwirkung des Schraubenziehers durch Ansetzen eines Engländers zu vergrößern. Wieder marschierte der geduldige Verwalter in seine Werkstatt (es mögen immer gut 80 Meter gewesen sein!) und holte das gewünschte Werkzeug. Plötzlich drehte sich die linke untere Schraube und brach ab. Das Schild war jetzt beweglicher! Da die Mauer schon ziemlich brüchig war, ließ sich das Schild durch vorsichtiges Hin- und Herbewegen allmählich von den übrigen beiden Schraubverbindungen lösen! Endlich - das Schild war ab! Es wurde auch höchste Zeit, denn das Verwalterehepaar war nach außerhalb zum Essen eingeladen und dann hätten wir unverrichteter

Dinge das Schild zur Hälfte demonstert an der Mauer zurücklassen müssen. Ein eher beunruhigender Gedanke! Zum krönenden Abschluß bot der Verwalter trotz knapper Zeit noch das Waschen des Schildes an, denn so könne man es nicht transportieren. Gesagt, getan - nach der Reinigung strahlte uns ein STEYR-Emailschild im Erhaltungszustand „eins“ an. Klar, daß der Obulus für den Verwalter freiwillig höher ausfiel! Die Aktion dauerte gut eine Stunde - sie wird uns unvergessen bleiben, besonders aber die einmalige Hilfsbereitschaft und das Verständnis des Verwalterehepaares, das auf einen Teil seiner Sonntagsruhe verzichtete.

Wo findet man das heute noch? Die Antwort gibt diese kleine Begebenheit.

Dr. Holger Zeidler

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

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





BIETE/VERKAUFE

Original Steyr Puch 650 TR,
ehemaliges Rennauto, Bj. '64, kom-
pl. mit Motor und kurzem Getriebe,
Karosserie hat wenig Rost, Fahrzeug
muß komplett überholt werden,
Festpreis DM 6000,-DM,
Tel: 0 26 51 / 9 62 59

Viele Steyr Puch Teile auf Anfrage,
Tel: 0 84 53 / 86 56

Steyr Puch 500S

Bj. '70 zum Restaurieren,
Neue E-Teile:
Kurbelwellen, Hauptlager, NW-La-
ger, P1-Lager, Motorgehäuse, Öl-
pumpen, Vergaser Weber 36 DCNF,
3er Pleuel, STD-Pleuel, Auspuff-
krümmer für Monte

Gebrauchtteile:

Motor Haflinger 27 PS, Motor 650,
Motorgehäuse, NW KW, Felgen

Vergaser:

Weber 36 DCNF, Zenith 32 NDIX,
Zenith 38 NDIX, Zenith 32 NDIX
mit Saugrohr,

Tel: 0 22 51 / 6 28 43,

Fax 0 22 51 / 68 11

500S

Bj. '71 gute Substanz,

500D

Bj. '59 zerlegt (viel Arbeit)

500 Fiat

Bj. '66 aus Italien verzollt
und div. Steyr Puch und Fiat
Teile auf Anfrage

Tel: 0 61 92 / 2 55 20 oder

0 69 / 38 60 70

oder Ulla fragen

Original Auspuff für 650T,

Tel: 0 75 27 / 55 77,

Fax: 0 75 27 / 55 58

Steyr Puch Combi 700 C,

Bj. '63 zum Restaurieren, mit neu-
en Blechteilen und Faltdach,
komplett, Motor und Getriebe dop-
pelt, Originalpapiere VB 6000,-DM
Tel: 01 72 / 9 98 76 86, bei Stuttgart

Getriebehauptwellen neu

aus Nachfertigung, 1. und 2. Gang
13/19 und 13/17 650,-DM, sowie
Getriebeübersetzungen, 3. und 4.
Gang nach Wahl 380,-DM,
Keilriemenscheiben alu klein, 200.-
DM, diverse TR-Teile auf Anfrage
G. Hummel Tel: 07 21 / 2 38 67

30 Puch-Motoren, 30 Getriebe

und viele Gebrauchtteile, sowie ei-
nen fahrbereiten 700 C zum Re-
staurieren (siehe Bild)



Alois Zinser,

Feldkirchen

Tel.: 00 43 / 6 64 / 2 01 63 66 oder

00 43 / 31 35 / 5 24 30

1 Motorengehäuse,

neuerig 350,-DM, 1 Nockenwelle
SL65 100,-DM, 1 Vergaser Durch-
messer 38 Pallas Zenith 300,-DM, 1
Schwungscheibe special 200,-DM,
1 Druckplatte 160D special 200,-
DM, 1 Kurbelwelle mit Pleuel und
neuen Lagern, Nullmaß 450,-DM ,
Fa. Volle Tel: 07 61 / 7 37 77

Puch 500D

1/3/62, Motor 650 TR, Monte Aus-
puff, Stabi hinten, Schalensitz, Teile
Motor+ Getriebe

DM VB 8.000.-

Tel: 0 91 76 / 78 40

500D,

Bj. '67, mit orig. Typenschein,
umgebaut: Koni Fahrwerk, Monte
Carlo Auspuffanlage, Überrollb.,
Schalensitze, direkte Lenkung,
Lederlenkrad 31 cm, verbr. Felgen,
Bereif. 155/70-12, Kotflügelverbrei-
terung, Zustand: 2-3, Motor:660
ccm (ca. 2500 km gel.), Weberdop-
pelverg., bleifrei, Ölkühler mit
Thermostat, ca. 33 PS, alltagstaug-
lich, TÜV 08/00, Belege für über
21.000,-DM, VHB 12.000,-DM,

J. Maier,

Pass-Str. 1,

79674 Todtnau,

Tel: 0 76 17 / 17 17 abends,

Fax: 0 76 71 / 96 24 50

Puch-Roller RL 125,

Bj. '56, beige, 15.000 km, 1. Hand,
mit original Rechnung, Typen-
schein, usw., sehr guter Originalzu-
stand

VHB 2.800,- DM

div. Puch Mopeds,

Bj. '54 - '72,

von 500,- DM - 1500,- DM

je nach Zustand,

Fax: 0 61 64 / 91 21 92

Telefon: 0 61 64 / 91 21 93

SUCHE

Suche von Originalwerkzeugsatz:

Kurbel und Wagenheber.

Günter Hermany,

13467 Berlin,

Tel: 0 30 / 40 12 35,

Fax: 0 30 / 4 04 20 64

Suche TR-Felgen

für vorne und hinten, Original TR-
Ansaugrohr mit 32 er Zenith-Verga-
ser

Rainer Lang

Gartenstr. 7

55471 Kümdchen

Tel.: 0 67 61 / 44 19



Vordere Stoßstange
für 650T gesucht,
Tel: 0 75 27 / 55 77,
Fax: 0 75 25 / 55 58
Suche 2 Stück 4 1/2 Zoll Felgen
A. Reichelt
Breiter Weg 1
29379 Wittingen
Tel.: 0 58 34 / 68 34

Suche breite Felgen,
bis 5 1/4 Zoll
Klaus Beck
Am Lohgraben
96450 Coburg
Tel.: 0 95 61 / 9 56 68

Suche 2 Schalensitze,
mgl. schmal, schwarz, Kunstleder,
Ulf Häring,
Hauptstr. 50,
51545 Waldbröhl

VERSCHENKE

Rollbares Gestell
zum Schweißen von SP-Karosserie
(nicht 500S), Karosserieaufnahme:
vorn: an Blattfederbefestigung, hin-
ten: an Getriebehalterung, zerlegbar
(bei 500S sind die Aufnahmen zu
ändern),
S. Kunschmann,
Tel: 0 75 27 / 55 77,
Fax: 0 75 27 / 55 58

INTERESSANTES

Teilenachfertigung,
wer hat Interesse!!! Bitte melden we-
gen Sammelbestellung, Kolben
(Mahle), Pleuel (leicht und fest), bei
unserem Steyr Puch Freund
Hans Georg Tröltzsch,
Tel: 0 91 31 / 5 89 15

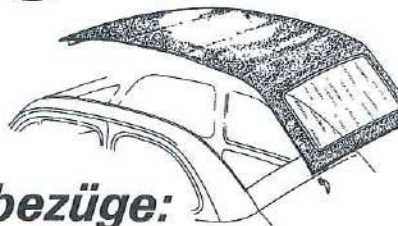
Monte-Carlo-Auspuffanlagen,
beste Qualität, einbaufertig, erstellt:
Hubert Nenninger,
Tel: 0 84 53 / 86 56

Wer Synchronringe braucht,
bitte bei
Hans Gerner, Braunau,
Tel.: 00 43 / 77 22 / 6 71 68
melden, er will nachfertigen lassen
Besitze einen **getunten TR Motor**
mit Doppelzündung und zwei Bing
Motorradvergäsern. Der Bosch
Zündverteiler mit zwei Unterbre-
cherkontakten (Kennnummer ist
ausgeschliffen) ist vom NSU R080
und ich würde gerne wissen, welcher

Tuner damals den Motor bearbeitet
hat. Danke für Infos!
Toni Wildenauer,
Talstraße 38,
40217 Düsseldorf,
Tel und Fax: 02 11 / 37 70 08



NEUHEITEN



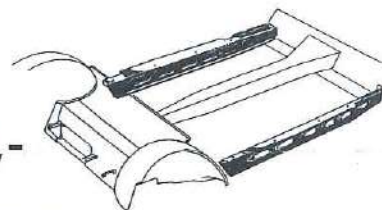
Das starke Ersatzteilprogramm
für klassische Fahrzeuge
der Marken:
**Steyr-Puch, Fiat
Autobianchi
Lancia**
Neue
Adresse:
1180 Wien
Antonig. 44-46
Tel: 01/409 51 91
Fax: 01/409 51 91-20
e-mail: autoquariat@aon.at

Verdeckbezüge:

*Wir liefern für alle Steyr-Puch PKW und Combi Verdecke in verschiedenen
Ausführungen wie original gewebeverstärkter Kunststoff mit eingeschweißtem
Fenster oder Stoff mit eingenähtem Fenster. Außerdem sind verschiedene
Farben erhältlich!*

Für den Combi:

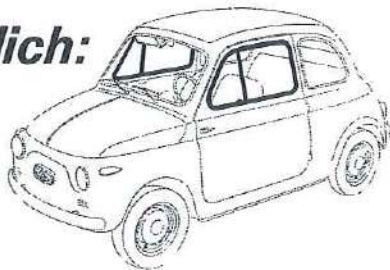
Innenschweller 700C
rechts Art.Nr. 1*10*087 **790,-**
links Art.Nr. 1*10*088



Abdeckplane 700C maßgeschneidert
Art.Nr. 1*12*502 **790,-**

Endlich wieder erhältlich:

Türfenstergummis für feste Fenster, Bj. 1957
rechts Art.Nr. 1*11*505
links Art.Nr. 1*11*506



INFO

Weiß müssen sie sein!

*Leider mußten wir feststellen, daß immer wieder alte schwarze Gummis bei den
Ölrücklaufdichtringen und Simmerringen der Kurbelwelle zum Einsatz kommen.
Bei uns erhalten Sie diese Artikel ausschließlich in Silikonqualität, worauf Steyr-
Puch schon vor Jahrzehnen umgestellt hat!*

alle Preise enthalten die Mehrwertsteuer und gelten bis 6.6.99 unter den aktuellen Versand- und Lieferbedingungen



STEYR-PUCH FREUNDESKREIS INFORMIERT

Bei allen Steyr-Puch Freunden mit oder ohne Puch, die uns in den letzten Jahren die Treue gehalten und uns somit unterstützt haben, möchten wir uns ganz herzlich bedanken. Offensichtlich gefällt allen die Art und Weise, wie wir die Interessen der Puch-Fahrer vertreten, negative Kritik hat uns bisher jedenfalls noch nicht erreicht. Unsere Adressenliste ist auf 177 angewachsen, möglicherweise wird sich diese Zahl durch die Auflösung des 1. Steyr-Puch Club Graz noch erhöhen.

In diesem Jahr sind zum ersten Mal so viele Berichte für die „Thondorf“ zusammengekommen, daß wir für die nächste Zeitung schon gutes Material haben. Wir wissen zu schätzen, wieviel Mühe sich manch einer damit gegeben hat und wollen uns bei allen, die wir hier gar nicht im Einzelnen namentlich erwähnen können, dafür bedanken.

Unser Jahresbeitrag für Informationsbriefe, Zeitung, Verpackungs-, Telefax- und Portokosten beträgt weiterhin DM 50.-, die ausländischen Mitglieder haben jetzt die Möglichkeit, 28 Euro zu überweisen und sollten diese auch nutzen. Nachstehend nochmals die Kontonummer für die von Ulla Kahl und Jutta Duesterberg verwalteten Beiträge:

Ulla Kahl,
Steyr-Puch Freundeskreis
Taunus Sparkasse Hofheim
Konto Nr. 2205017
BLZ 512 500 00

Ein Steyr-Puch Freund aus Dogern bei Waldshut, Norbert Henkel, hat uns einen Brief aus der Schweiz gefaxt: Georg Gottwald, stolzer Besitzer eines nicht ganz originalen Puch 500 D, Baujahr 61, sucht nach



Georg Gottwald: Hat er's getan oder nicht?

Schweizer Puch PW-Besitzern, um ein Treffen zu organisieren. Eine Liste mit entsprechenden Adressen liegt bei uns vor oder ist über N. Henkel zu bekommen.

Achtung!

Alle, die mir Unterlagen zur Gestaltung der Zeitung übersand haben (speziell der Haflinger Enthusiast, Deine Adresse ging verloren) bitte bei Georg Hummel melden!
Tel./Fax: 07 21 - 2 38 67

We have a dream....

....mit dem Puch nach Amerika, Indian Summer an der Ostküste, Neu-England Staaten, evtl. Niagarafälle. Wer sich vorstellen kann, im Jahr 2000 ein solches Abenteuer (Autos von Bremen aus im Container per Schiff nach Philadelphia, Flug nach New York, vier Wochen Urlaub, ?? Dollar) zu wagen, melde sich zwecks weiterer Information unter der Telefonnummer 0208-408129.

Vielleicht fällt ja auch jemandem eine Alternativtour ein.

Der Steyr-Puch-Freundeskreis gratuliert dem unter Sportfahrern allseits bekannten Willy Budzinsky von der VfV-Autogruppe zum 60. Geburtstag.

Ohne seinen selbstlosen Einsatz bei der Vertretung der Autofahrerinteressen gegenüber den zahlenmäßig überlegenen Motorradfahrern im Veteranen-Fahrzeug-Verband wäre uns so manche schöne Rennveranstaltung entgangen. Wer dem immer gutgelaunten und junggebliebenen Willy zusieht, wenn er auf den Rennstrecken seinen schweren Hildegas Indy-Rennwagen um die Kurven hebt, der weiß, welche Freude er dabei hat.



Wir wünschen ihm noch viele erfolgreiche Rennen!



TERMINE



APRIL

7. bis 11.
11. Techno Classica Essen
Tel: 0 20 47 / 1 77 11

10. bis 11.
Veterama A Ludwigshafen/Rhein
(Auto- und Motorrad)
Tel: 0 62 03 / 1 35 07

17. bis 18.
Veterama M Ludwigshafen/Rhein
(Motorrad)
Tel: 0 62 03 / 1 35 07

30.
Oschersleben Einstellfahrten VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

30. bis 01.05.
12. Int. ADAC Bavaria Historic
Sporting Rallye in Ostbayern
Tel: 0 89 / 1 95-1 01

MAI

01.
Puch-Treffen in Steyr (A)
Tel: 00 43 / 72 52 / 4 61 07

01. bis 02.
1. und 2. Wertungslauf Coppa Mille
Tel: 0 24 51 / 31 33 71

01. bis 02.
Technorama Ulm mit Oltimer-
teilemarkt auf dem Messengelände
Tel: 07 31 / 2 44 52

06. bis 09.
Mille Miglia (I)
Tel: 00 39 / 0 30 / 28 00 36

08.
Teilemarkt bei Heinz Liedl,
Graßlfing

13. bis 15.
2. Int. ADAC Bavaria Historic mit
Start und Ziel in Bad Eibling
Tel: 0 89 / 1 95 - 1 01

14. bis 16.
Motorsport pur auf der Insel Usedom
Peenemünder Motorsportverein
Tel: 0 38 37 / 83 15 93

22. bis 23.
Abarth-Treffen im Chateau de Savigny
E. Todestag Carlo Abarth, Race
Tel: 0 21 51 / 31 67 92

29. bis 30.
3. und 4. Wertungslauf Coppa Mille
Classic Club Race, Zolder B
Tel: 0 24 51 / 31 33 71

30.04 bis 02.05.
Großer Bergpreis von Österreich
Tulwitz/Rechberg, Steiermark,
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile (A)

JUNI

4. bis 6.
Rundstreckenrennen in Most / Cz
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

5. bis 6.
3. und 4. Wertungslauf Coppa Mille
Circuit GOODYEAR Colmar-Berg
Tel: 0 24 51 / 31 33 71

12. bis 13.
Rundstreckenrennen in Horice / Cz
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

18. bis 20.
3. Int. Bergrennen
St. Anton/Jaßnitz
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile (A)

JULI

3. bis 4.
Fiat 500 Treffen in Garlenda I

3. bis 4.
Rundstreckenrennen in
Dvur-Kralove / Cz
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

10. bis 11.
Bergrennen Cividale-Castelmonte I
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile (A)

17. bis 18.
10. Steyr-Puch-Produkttreffen in
Moosburg (A)
Tel: 00 43 / 4 63 / 5 41 18

17. bis 18.
Bergrennen Gaschney (F) VFV

17. bis 18.
7. und 8. Wertungslauf Coppa Mille
Spa Franchorchamps

18.
Int. Fiat -Abarth-Treffen anlässlich
des Konzer Oldtimertreffens
Tel: 0 65 01 / 52 67

24. bis 25.
Rundstreckenrennen in
Oschersleben
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

AUGUST

31. bis 1.
Schleizer Dreiecksrennen
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

6. bis 8.
27. AVD Oldtimer Grand Prix auf
dem Nürburgring
Tel: 0 69 / 6 60 62 53

7. bis 22.
Trainingslager in Peenemünde auf
der Insel Usedom
Ralph Hecker

14. bis 15.
Int. ADAC- Bergrennen Osnabrück
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

20. bis 22.
GTP-Weekend am A1 Ring Austria
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile (A)

SEPTEMBER

04. bis 05.
Rundstreckenrennen am
Hockenheimring
Lauf zur Int. Meisterschaft für Hi-
storische Automobile vom VFV
Tel: 0 25 43 / 2 52 10

04. bis 05.
9. und 10. Wertungslauf Coppa Mille
Croix en Ternois
Tel: 0 24 51 / 31 33 71

04. bis 05.
Automobil-Rundstreckenrennen
Grobnik HR
Lauf zur Österreichischen Meister-
schaft für Historische Automobile
(A)

11. bis 12.
Ebern Klassik
Tel: 0 95 31 / 3 06

11. bis 12.
Internationales Bergrennen Toplice,
Zagreb Cz
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile (A)

18. bis 19.
11. und 12. Wertungslauf Coppa Mille
Spa Franchorchamps
Tel: 0 24 51 / 31 33 71

18. bis 19.
Bergrennen Ecce Homo/Sternberk Cz
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile (A)

25. bis 26.
Internationales Auto Bergrennen St.
Agatha A
Lauf zur Int. Meisterschaft für
Historische Automobile (A)

OKTOBER

02. bis 03.
Eifel-Klassik am Nürburgring
Tel: 0 22 07 / 50 44

02. bis 03.
Bergrennen für Automobile Mühl-
bach am Hochkönig
Lauf zu Int. Bergmeisterschaft (A)

09. bis 10.
Veterama Mannheim/Rhein
Maimarktgelände
Tel: 0 62 72 / 5 67

NOVEMBER

13.
13. und 14. Wertungslauf Coppa
Mille mit anschließender Siegerehrung
mit Essen im Festsaal in Zolder (B)
Tel: 0 24 51 / 31 33 71



*Heinz Wohlkönig bei der
Rallye San Remo 1998*