



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis

Ausgabe Nr. 14

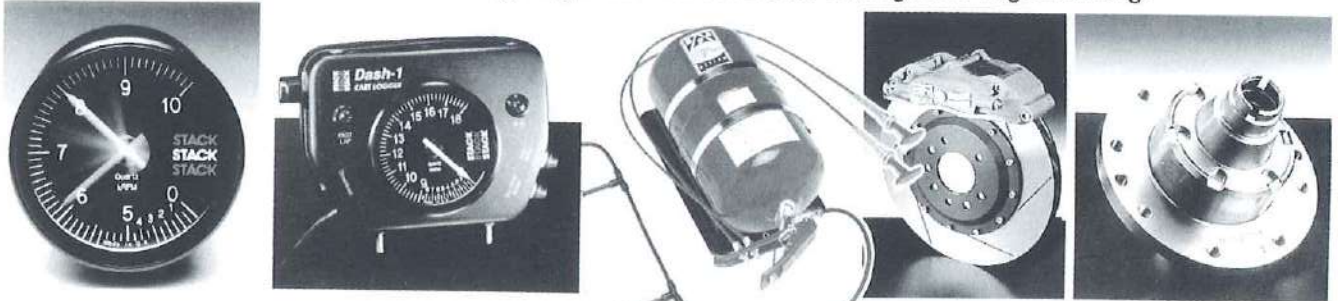


ISA-RACING *Technik*

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



Es ist wieder soweit. Das neue "THONDORF" - Heft liegt vor Euch. Daran merkt ihr, daß wieder ein Jahr vergangen ist und die Techno Classica in Essen vor der Tür steht.



Es hat sich wieder sehr viel bei uns getan und die Aufwärtsentwicklung des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland ist ungebrochen. Die fortschreitende Globalisierung macht auch vor unserem Freundeskreis nicht halt. Die Präsentation im Internet (www.thondorf.de) hat für einen gewaltigen Arbeitsanstieg und Zeitaufwand gesorgt, der ohne Bernd Bohlmann nicht zu bewältigen gewesen wäre. Mittlerweile treffen Hilferufe, Anfragen und Informationen aus der ganzen Welt bei uns ein. Selbst aus Australien und Neuseeland melden sich Steyr Puch-Fans und bitten um Hilfe. Und ihr werdet es nicht glauben, ein freundlicher Herr Takeshi Nishiyama aus Tokio !!! möchte über das Internet unbedingt einen Steyr Puch erwerben. Also, auf gehts Freunde, Angebote an ihn rauslassen. Vielleicht kommt er ja über den großen Teich. Niemals hätte ich mir träumen lassen, daß ein kleines Auto, 30 Jahre nach Produktionsende, noch soviel Interessenten und Enthusiasten auf der ganzen Welt hat.

Um so bedauerlicher ist es, daß weder im Werk Graz/Thondorf noch in Wien oder Steyr in Österreich, dem Heimatland der Steyr Puch-Autos, Traditionspflege betrieben wird. Während andere Automobilwerke auf allen Messen ihre Tradition pflegen und Motorsportlerfolge vergangener Tage zur Schau stellen, habe ich das Gefühl, als würde man sich bei Steyr Daimler Puch schämen je-

mals ein kleines, zukunftsweisendes und motorsportlich erfolgreiches Auto gebaut zu haben. Alle meine Bemühungen, Unterstützung für die "Techno Classica" in

Essen zu erhalten, zuletzt am Messestand auf der Automobilausstellung in Frankfurt oder bei Herrn Teschl, Marketingleiter im Werk Österreich, -überall nur Absichtserklärungen, die im Nichts enden.

So stellen sich uns nun viele Fragen. Welche Richtung wollen wir in Zukunft einschlagen. Klein bleiben ?



Ausweiten ? Oder sogar europäisieren? Wie sollen unsere weiteren Aktivitäten im Freundeskreis aussehen? Unsere zehntägige europaweite Ausfahrt wollen wir auf jeden Fall beibehalten. Weiterhin wollen wir es bei einem Teilemarkt und einem Steyr Puch-Treffen mit einer Ausfahrt belassen. Höhepunkt bleibt die Präsentation unseres Freundeskreises auf der "Techno Classica" in Essen, wo wir wie immer mit zahlreichem Erscheinen von euch rechnen.

Neuer Schwerpunkt in den nächsten Jahren sollen Touristikveranstaltungen mit Steyr Puch-Autos bilden.

In Sachen Motorsport bleibt Alles beim Alten. Teilgenommen werden kann an der Historischen Tourenwagentrophy (HTWT), streng nach Anhang K, der technischen Spielraum lassenden "Coppa Mille", Überrollkäfing seit diesem Jahr ist pflicht und den Meisterschaftsläufen des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (VFV), Lizenz seit diesem Jahr ist Pflicht. Bei allen drei Serien sind wir auf Grund unseres motorsportlich fairen Einsatzes und einem vorbildlichen Auftreten gern gesehene Teilnehmer. Mit Mathias Duesterberg bei der Coppa Mille und Lothar Kahl beim VFV, sowie Harald Peter und Michael Volle in der HTWT gehörten auch im vergangenen Jahr wieder Steyr Puch-Fahrer zu den Erfolgreichsten und Schnellsten im historischen Motorsport in Deutschland. Neueinsteiger sind herzlich willkommen und finden die notwendige Unterstützung bei unseren "alten Hasen".

Auch würden wir es begrüßen, wenn mehr Vorschläge und Mithilfe beim Entwickeln von neuen Aktivitäten aus dem Freundeskreis kommen würden. Es ist kein gutes Zeichen, wenn sich immer nur die gleichen 20 Aktivisten aus dem Fenster hängen. Wir alle sind gefordert, die Existenz des Steyr Puch Freundeskreises zu sichern und ein Stück Automobilgeschichte und Tradition der Nachwelt zu erhalten. Vielen Dank an alle Sponsoren und Mitarbeiter bei der Gestaltung dieser Ausgabe.

In diesem Sinne, wünsche ich Euch viel Spaß beim Lesen dieses Heftes.

Georg Hummel



INHALT 1999

TITEL

100 Jahre Steyr Puch	6/7
Puch in heißem Wüstensand	8/9

UNTERWEGS

Garlenda-Treffen der 500er	12/13
----------------------------	-------

LEUTE

Ernst Prinoth und sein Baby	5
Der Vater der schnellen Puchs	10/11
Prominenz am Start	22
Gesucht wird...	38

START UND ZIEL

HTWT	16/17
Coppa Mille	18
VfV	19
Österreichs Meister Holzer	23
Das waren noch Zeiten...	32/33

TECHNIK

Nockenwellen Verteilerwerte	34/35
-----------------------------	-------

RESTAURIERUNG

Puch Kombi	14/15
Rallye Puch	24-30

SERVICE

Jumble Goodies	36
Teilemarkt	37
Freundeskreis Info	38
Termine	39

BERICHTE

Kleinwagen-Kult	20/21
Klerus	31
Impressum	37



Impressum

-Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland

www.thondorf.de

thondorf@steyr-puch.de

Georg Hummel
Bismarckstr. 18

76133 Karlsruhe

steyr-puch-hummel@t-online.de

Ulla Kahl
Fichtenstr. 15
65719 Hofheim

Jutta Duesterberg
Joachim-Friedrich-Str. 22
10711 Berlin

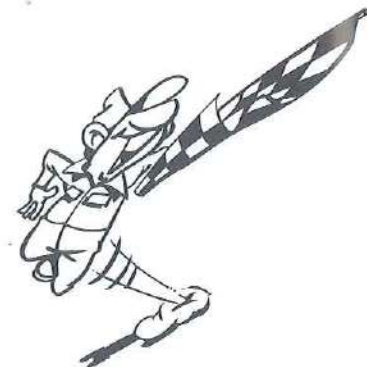
Satz und Druck
artmedia

Matthias Kelber

Ohmstr. 12

96175 Pettstadt

www.art-media.de



Steyr Puch
Freundes-
kreis

HOTEL RESTAURANT

ZUM LAMM

TREFFPUNKT DER FEINSCHMECKER

74831 Gundelsheim/Neckar

Telefon 06269 42020 Telefax 420299

www.lamm-gundelsheim.de e-Mail: info@lamm-gundelsheim.de





500. OST Tagespost GRAZ

Donnerstag, 22. Oktober 1964

Monza: Günther Schorn auf einem Prinoth-Puch-Baby erfolgreich

In Monza wurde am Sonntag ein internationales Rennen nach der kleinsten Rennformel, der Formel Baby Junior (Motore mit 500 ccm Hubraum, Mindestgewicht des Wagens mit leerem Tank: 270 Kilo) ausgetragen. Die Erwartungen, die man für diese Rennformel in den Puch-500-Motor gesetzt hat, sind voll und ganz erfüllt worden. Die kleinen Rennwagen mit Puch-Motoren erweisen sich den Wagen mit anderen Motoren als turmhoch überlegen. Das Rennen in Monza — es führte auf der sogenannten „Pista Junior“ über 20 Runden, das sind 47,5 Kilometer — um die „I. Coppa Città di Bergamo“ gewann der Tiroler Erwin Gabler auf Prinoth-Puch. Zweiter wurde der bekannte Grazer Wertungsfahrer und Staatsmeister 1964, Günther Schorn, dem der Lebnitzer Autohändler Heribert Kaspar ein Prinoth-Puch (mit Werksmotor) zur Verfügung gestellt hatte. Dritter wurde der Italiener „Val Gardena“, ebenfalls auf Prinoth-Puch, vierter Antoni Ascari (Prinoth-Puch), der Sohn des großen italienischen Rennfahrers Alberto Ascari. Günther Schorn, der Favorit des Rennens, erzählte der „Südtagespost“, daß der Kasparsche Wagen mit der für Monza verwendeten Übersetzung im vierten Gang bei 7000 Touren eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht.

Prinoth - PUCH - Baby sind Sportwagen, die nach der Formel Junior-Baby in einer Spezialwerkstätte gebaut werden und einen PUCH - Motor Typ 500 TR und ein PUCH - Getriebe besitzen.



Ernst Prinoth



Tschuggi Kerschbaumer



Piloten des PRINOTH-RENNSTALLS: Heribert Demetz II, Ernst Prinoth, Martin Schenk, Heribert Demetz I (re.)

Die Gröden-Connection

Wenn Ernst Prinoth auch der einzige Formel-I-Fahrer war, so gab es in Gröden zu dieser Zeit einige weitere recht erfolgreiche Rennfahrer. Zur ersten Generation gehörten neben Prinoth noch Tschuggi Kerschbaumer, Heribert Demetz, Rudi Runggaldier, Franz Linder, Martele Schenk, Hans Peristi und Pepi Pittscheider. Von den Genannten waren wiederum Tschuggi Kerschbaumer und Heribert Demetz die erfolgreichsten.

ste Plätze und einen achten Rang.

Heribert Demetz I

Italienmeister, Drei-Venetien-Meister, zweifacher Gesamtsieger auf der Mendel, Sieger bei Trento-Bondone, am Timmelsjoch, am Gaisberg, in Monza und Ogara-Lyon, Werksfahrer bei Abarth usw. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen, wobei er all seine Erfolge in nur fünf Jahren einheimste. Er war der beste Pilot des Rennstalls Dolomiti.

Für seine Familie hatte er nach nur fünf Rennjahren seine Karriere aufgegeben. Ein tragischer Unfall riß ihn aus seinem noch jungen Leben.

Heribert Demetz II

Auf einem Puch 500 begann der junge Grödner 1957 seine Rennfahreraufbahn und sorgte bald für Aufsehen. 1960 und 1961 wurde er Italienmeister seiner Kategorie. Heribert Demetz, ehemaliges Mitglied der Ski-Nationalmannschaft, gehörte auch zum engsten Freundeskreis von Ernst Prinoth und half bei der Entwicklung des Baby Junior. 1964 gewann er mit dem Formelwagen seine Kategorie in der Drei-Venetien-Meisterschaft. ●

ÜBERRASCHUNG IM URLAUB IN SÜDTIROL

Bei einem Urlaub in Südtirol trafen wir den Sohn von Ernst Prinoth in St. Ulrich. Sein Vater war der Konstrukteur der Prinoth-Formelfahrzeuge mit Steyr Puch-Technik. Ernesto Prinoth nahm sich viel Zeit für uns und gab uns die Gelegenheit einige Fotos von einem der letzten und gut erhaltenen Prinoth Baby zu machen. Ernesto, ebenfalls mit dem Benzinbazillus infiziert, fährt heute bei Historischen Wettbewerben einen Lancia. Beruflich kümmert er sich um Konstruktion und Wartung von Seilbahnen.

Franc Müller



Ernst Prinoth in der Formel I

Über die Formel 3 kam Ernst Prinoth 1960 zur Formel I. Er kaufte sich im Team von Colin Chapman bei Lotus ein. Der Lotus Clymax war in den Rennen jedoch hoffnungslos unterlegen. Es fehlten einfach die PS. Doch lahmten Motoren die nötigen PS einzuhauchen, das war das Metier des Grödners. In seiner eigenen Werkstatt gelang es ihm mit seinem Team, knapp 50 PS mehr in den Lotus-Motor zu bringen. Obwohl er nie ein Rennen gewann, belegte er zahlreiche Plätze auf den Rängen drei bis fünf hinter Fahrern mit so bekannten Namen wie Stirling Moss.

Der Baby Junior

Um jungen Fahrern eine kostengünstige Möglichkeit zu geben, in den Formel Sport einzusteigen, konstruierte Ernst Prinoth 1962 den Formelwagen Baby Junior, der von einem 500 ccm Steyr-Puch-Motor angetrieben wurde. Drei Jahre lang beherrschte das „Baby“, made aus Gröden, die Konkurrenz.

Ernst Prinoth selbst zog sich nach einigen schweren Unfällen 1965 aus dem Autorennsport zurück und konzentrierte sich voll auf die Produktion der Prinoth-Schneefahrzeuge.

Ernst Prinoth verstarb leider viel zu früh und ist bis heute der einzige Südtiroler geblieben, der auch in der Königsklasse, der Formel I, Rennen bestritten hat.

Erinnerungen

Erich Prinoth, Sohn des Grödner Rennfahrers, erinnert sich sehr gut an jene Zeit, in der sein Vater im Renneinsatz war: „Am meisten hat mich als Bub der Lärm in der Werkstatt beeindruckt, das Dröhnen der Motoren. Da hat mein Herz direkt mitvibriert! Dann die Testfahrten auf der Geraden von Pontives. Das halbe Dorf ist mit Fahrrädern und Vospas hinausgefahren zum Zuschauen. Meine heutige Liebe zu Oldtimern und schnellen Autos stammt sicher von diesen Erlebnissen.“

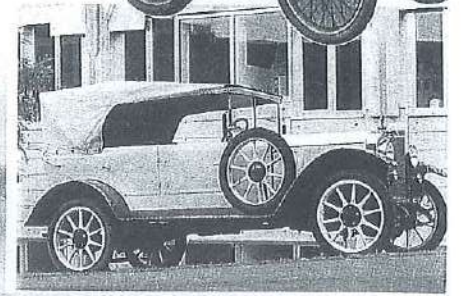




100 Jahre **PUCH** Automobile

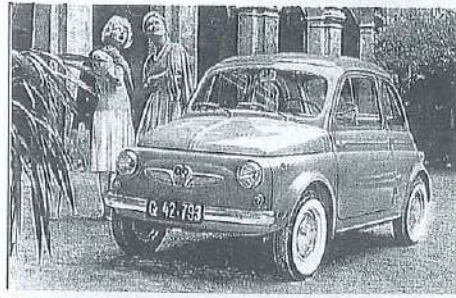


Ers
PUCH-Automob
Baujahr 15



PUCH Alpenwagen, Baujahr 1919

Der große österreichische Industrie-Pionier Johann Puch baute 1900, also vor beinahe 100 Jahren, in Graz sein erstes Automobil. Ab 1906 wurden Puch-Automobile bereits serienmäßig hergestellt. 1957 lebte die große Tradition der Puch-Automobile mit dem Puch 500 wieder auf. Heute ist die Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik, die aus der von Johann Puch gegründeten Fabrik hervorging, erfolgreich in der Entwicklung und Fertigung von Automobilen und Automobil-Komponenten tätig. Mit mehr als 100.000 gefertigten Fahrzeugen pro Jahr nimmt Graz als Standort der europäischen Automobilproduktion einen beachtlichen Rang ein. Neben Fahrzeugen unter der Eigenmarke Puch produziert das Grazer Unternehmen Automobile für so namhafte internationale Konzerne wie Chrysler und Mercedes-Benz.



PUCH 500, gebaut von 1957 bis 1973



PUCH Haflinger, gebaut von 1959 bis 1974



PUCH Pinzgauer, in Produktion seit 1971

Johann Puch
CHIEF - ENGINEER
STEYR - DAIMLER - PUCH AG
GRAZ WORKS - AUSTRIA
DIRECTOR TECNICO GERENTE
DE AVELLO, S. A. - GIJON ESPAÑA

STEYR

Für Importfahrzeuge, z. B. Fiat-Automobile, fand ein „Steyr-Fiat“-Markenzeichen seine Verwendung. Die schwarze „Steyr“-Zielscheibe auf weißem Grund findet für alle Steyr-Produkte Verwendung.

Leopold Werndl gründete 1864 eine Waffenfabrik. Bei Kriegsende 1918 mußte er sich nach einem neuen Betätigungsfeld umsehen. 1920 erschienen die ersten „Steyr“-Automobile, die auch als „Waffenautos“ bezeichnet wurden und von Hans Ledwinka („Nesselsdorf“, „Tatra“) entwickelt worden waren. Es waren Vier- und Sechszylinder-Modelle mit Spitzkühlern. Bekannt war der Achtzylinder-„Austria“. Die „Steyr Werke AG“ verbanden sich 1929 mit „Austro-Daimler“ zur neuen „Steyr-Daimler-Puch AG“. Nach dem Krieg baute man den „Haflinger“ und dann den „Pinzgauer“-Geländewagen. Seit 1979 gibt es eine Zusammenarbeit mit „Mercedes-Benz“ („Mercedes G“). In gemeinsamer Arbeit mit „BMW“ entstanden ab 1982 Dieselmotoren. In der „Steyr“-Lkw-Abteilung hatte „MAN“ inzwischen das Ruder übernommen.



Maria Brandl

Februar 1999, Grandhôtél Sauerhof in Baden bei Wien: Viel Plüsch, gedämpftes Licht, rundum wird Ungarisch gesprochen, einzige Ausnahme: Der Kellner. Was auch schon wieder überascht. Der passende Rahmen für ein Treffen mit Johann Janci Puch, dem Großneffen des steirischen Firmengründers Johann Puch.

Janci Puch hat die Entwicklung der Firma Puch als Betrieb in Ungarn bis zum heutigen Magna-Engagement miterlebt, zum Teil auch als Akteur. „Mein Name hat mir aber mehr Nachteile



als Vorteile gebracht. Immer hieß es: Der hat's leicht, der kann sich's richten“, so Puch. Dabei waren seine Karrierechancen begrenzt, die Hauptaktionäre hatten sicher keine Freude mit dem Auftauchen eines Puch.

Doch der Reihe nach. In Budapest wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg ein Tochterbetrieb der Grazer Puchwerke gegründet, geleitet von Martin, dem Bruder des Grazer Firmengründers. Auch nach der Unabhängigkeit blieb Martin in Ungarn. Später stieg sein Sohn in die Firma ein. 1932 wurde der Enkel geboren, eben Janci Puch. Dann kam der Zweite Weltkrieg, die ungarischen Puchwerke wurden deutsches Eigentum, dann von den Russen konfisziert, später Ungarn übergeben. Nach der kommunistischen Machtübernahme war auch der Privatbesitz weg (1989 gab's eine kleine Entschädigung).



Janci Puch:

„Ich kam in die Verbannung, der Vater starb 1950. Sechs Jahre später flüchtete ich mit der Schwester nach Österreich.“ Flucht deshalb, „weil wir nach dem Krieg für Österreich plötzlich Ungarn waren“. Die Mutter blieb. Auch wenn er heute in Österreich und in Ungarn wohne, fühle er sich eindeutig als Österreicher: „Österreich hat mich damals aufgenommen.“

Eigentlich wollten Bruder wie Schwester damals aber in die USA. Janci Puch hatte während des Krieges, als seine Familie aus dem zerbombten Budapest zuerst nach Wien und später nach Bad Goisern evakuiert wurde, amerikanische Soldaten kennengelernt und war begeistert. In dieser Zeit lernte er übrigens auch Franz Lehar kennen. Sein Vater und der berühmte Operettenkomponist hätten stundenlang auf Ungarisch geplaudert – über ihre alte Heimat, in die die Familie Puch übrigens 1946 zurückkehrte. Für kurze Zeit war Ungarn ja demokratisch.

Heute, sagt Janci Puch, sei er froh, daß er damals nicht in

die USA ausgewandert sei. Relativ schnell nach der Flucht war er bei den Puchwerken in Graz gelandet. Der Ingenieur, dem eine Universitätsausbildung in Ungarn von den Kommunisten verwehrt worden war, wurde bei den Puchwerken bald Kundendienstleiter für die gesamte Produktpalette, für alle Märkte.

Janci Puch übernahm aber auch die Rennleitung für das Puch-Auto. „Er hat sich zerspragelt für die Rennabteilung“, so Walter Pöltinger. „Hauptgegner Morris war uns beim Geld um Lichtjahre überlegen“, erinnert sich



Puch. Trotzdem wurde Sobieslaw Zasada sogar Rallye-Europameister auf Puch.

Die schönste Zeit in seinem Leben seien aber die Jahre in Spanien gewesen, wo er 1969 bis 1974 als technischer Leiter zusammen mit einem zweiten Manager ein zugekauftes, völlig marodes Zweiradwerk sanieren sollte. Zurückgekehrt sei er nur wegen der Schulbildung seiner Kinder.

Janci Puch selbst hatte aber Probleme, mit der neuen Führung von Steyr-Daimler-Puch zurechtzukommen. Nach einigen Jahren als Vorstand bei der Kromag in Hirtenberg schied er aus dem Konzern aus. Mit über 50 machte er sich selbständig. Und er schaffte es. Bis 1992 blieb er Barter-Trader.

Da war er schon wieder zwei Jahre im Fahrradgeschäft. Alte Freunde aus Wels, die Familie Thalinger, hatte einen Geschäftsführer für ihre neue Firma in Ungarn gesucht. Puch war ihr Mann: Mit Sprache, Land und Fach bestens vertraut.

Heuer wird er 67 und wünscht sich langsam doch etwas mehr Freizeit. Etwa um endlich das Heimatdorf seines Großonkels zu besuchen. Mit dem Unternehmen Puch hat er abgeschlossen. Mit ihm endet auch die Ungarn-Connection von Puch: Keines seiner Kinder spricht Ungarisch, der Sohn arbeitet bei einem US-Autozulieferer in Stuttgart, die Tochter als Kosmetikerin bei Baden.

100 JAHRE PUCH

Der Großonkel des heutigen Janci Puch und Gründer der Firma Puch war Johann Puch. Er wurde 1862 in Sakuschak bei Pettau im heutigen Slowenien als Spätgeborener einer kinderreichen Kleinbauernfamilie geboren. Er arbeitete zuerst als Handlanger, begann mit 12 eine Schlosserlehre und war nach dem Militärdienst kurze Zeit auch in einer Tischler- und Nähmaschinenfabrik tätig. Über Radkersburg kam er nach Graz. Dort machte er sich mit 27 selbständig. Zuerst mit einem Schlosserbetrieb, aber schon bald begann er mit der Fertigung von Fahrrädern, 1890 ein echter Renner. 1892 hatte er 34 Mitarbeiter.

Seine Frau, eine Gärtnerstochter aus Graz, durfte ihn nicht allzuviel gesehen haben. An Hobbys sind Pferde und Bernhardiner überliefert. Kinder hatte Johann Puch keine.

1899: Gründung von „Johann Puch – Erste steir-

märkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz“, der Keimzelle der späteren Puchwerke.

1906: Erste fabriksmäßige Herstellung von Automobilen bei Puch.

1912: Johann Puch zieht sich aufgrund eines Herzleidens aus dem Unternehmen zurück.



Johann Puch, der Gründer des Unternehmens

1914: Johann Puch stirbt, wenige Tage vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

1923: Die Autoproduktion bei Puch wird gestoppt (kurze Ausnahme: 1928).

1928: Die Puchwerke werden mit Austro-Daimler in Wiener Neustadt (zwischen durch Arbeitsstätte von Ferdinand Porsche) zur „Austro-Daimler-Puchwerke AG“ zusammengeschlossen.

1934: Fusion mit der „Steyr-Werke-AG“ zur „Steyr-Daimler-Puch AG“ (SDP AG).

1942/43: Bau des SDP-Werks Thondorf in Graz.

1957: Wieder Autoproduktion mit dem Puch 500.

1964: Blütezeit. SDP hat 5000 Mitarbeiter, Exporte gehen in 80 Länder.

1986: Gründung der „SDP Fahrzeugtechnik GmbH“.

1989: Zweiradfertigung in Graz wird eingestellt.

1998: Verkauf der SDP AG an Magna.



TECHNISCHE RUN

„Puch 500“-Triumph in Afrika

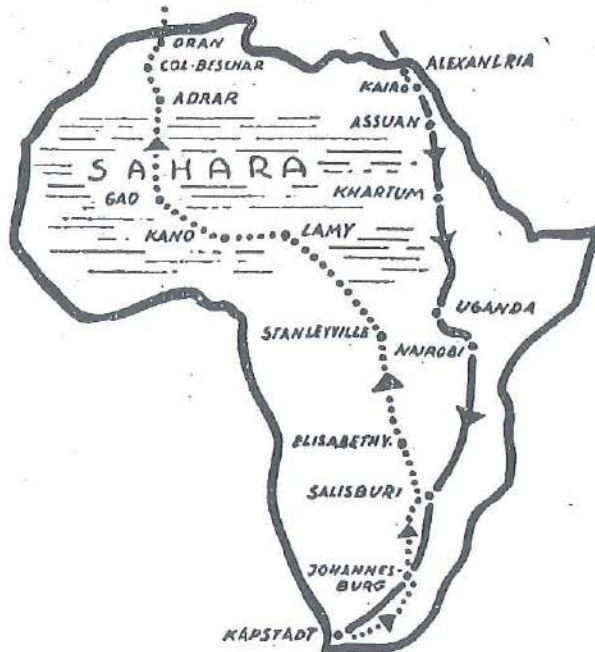
Nach vier Monaten Fahrt ist das Ehepaar Erwin und Gretl Holzmann aus St. Veit a. d. Glan von seiner Afrika-Nord-Süd-Nord-Durchquerung mit einem Puch-Kleinwagen, Modell 500, wieder in Österreich eingetroffen. 25.000 km Afrikafahrt plus 3000 km Europastraßen bedeuten nicht nur unsagbare Strapazen für den Menschen, sondern sie geben Aufschluß über die Qualitäten dieses österreichischen Fahrzeuges. Entsprechend diesen Leistungen war auch der Empfang, den man den beiden Holzmännern am Mittwoch im Steyr-Hochhaus am Kärntnerring in Wien durch die Generaldirektion bereitet hat.

Es stimmt: Viele haben bereits Afrika durchquert, doch wenige von Norden nach Süden und zurück und noch weniger Fahrer die von den Holzmännern bezwungene Strecke. Die Erfahrungen dieser, an Hindernissen jeden europäischen Maßstab weit übersteigenden Strecke, bestätigen, daß das Konzept des Werkes in Thondorf bei Graz verwirklicht wurde,

gehalten ist, und der durch seine vertrauens-erweckende Verlässlichkeit den Wünschen gerecht wird.

Man bedenke die Route des Ehepaares Holzmann (unsere Skizze!) und ermesse danach die Schwierigkeiten, die nicht immer leicht, aber einwandfrei überwunden wurden. Die Strecke führte von St. Veit — Triest — Alexandrien — Kairo — Luxor — Khartum — Nairobi — Johannesburg — Kapstadt — Salisbury — Elisabethville — Stanleyville — Fort Lamy. — Kano — Gao durch die Sahara — Colomb — Bechar — Oran — Genua zurück nach St. Veit.

Fragt man das Ehepaar Holzmann nach Be-



Strecke der Afrika-Fahrt des Ehepaares Holzmann auf Steyr-Puch „500“, Mod. Fiat.

nämlich einen Kleinwagen zu bauen, der in jeder Hinsicht vollwertiges Automobil ist, der durch die Robustheit seines Motors den ungewöhnlichsten Strapazen gewachsen ist, der durch die hervorragende Wirkungsart seiner Gebläsekühlung auch extreme Temperaturschwankungen ohne Leistungsverminderung überwindet, dessen Verbrauch mit durchschnittlich 5,8 l für 100 km selbst bei Verwendung schlechten Benzins in niedrigen Grenzen





DSCHAU

sonderheiten dieser schwierigen Safari, dann erfährt man folgendes:

- Niemand soll ohne technisch geschulte Besetzung im Alleingang so eine große Strecke wagen.
- Die beiden Sankt-Veiter haben von Anfang bis zum Ende ihren Unternehmungsgeist auf das Vertrauen aufgebaut, das sie in den „Steyr-Puch-500“ (übrigens mit der Seriennummer 1102) gesetzt haben.
- Die Schwierigkeiten hatten kurz nach dem Start mit dem Einsetzen von Regengüssen in Kenia begonnen. Die Wege wurden schlammig und immer zäher. Am Sch... bestimmte fast wie Beton haftender Boden mehr als 500 Kilometer lang die Fahrt.
- Die Spur ist im allgemeinen durch schwere Lkws gebahnt. Große Strecken müssen un-

- abhängig von jeder vorgezeichneten Spur gefahren werden.
 - Das Geröll und die Steinstraßen machten dem Wagen das Leben in erbarmungsloser Weise schwer.
 - In der Provinz Tanganjika, einem Gebiet von gigantischem Ausmaß, waren ununterbrochen Terrainunterschiede von 400 auf 3000 Meter zu bewältigen. Der Puch 500 hielt dies dank der Gebläse- und Ölkühlung anstandslos durch.
 - Temperaturen bis 50 Grad im Schatten schufen Betriebsbedingungen, vor denen der Mensch fast kapitulierte, denen aber der Motor in jeder Hinsicht gewachsen war.
 - Tagelange Sandstürme in der Sahara auf viele hunderte Kilometer und die Gefahren der Wüstendurchquerung in der Zerleisungsprobe für Mensch und Maschine werden.
 - Mit Ausnahme des Verlustes des Auspufftopfes, eines Risses des Kupplungsseilzuges, eines durch Steinschlag hervorgerufenen Defektes an der Karosserieaufhängung und einer zerschlagenen Windschutzscheibe überwand der Wagen alle Schwierigkeiten reibungslos.
 - Schwere Lastkraftwagen mit ihrer auf afrikanische Verhältnisse abgestimmten robusten Bauart ernten auf der gleichen Strecke zu einem Großteil Brüche.
- Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das Ehepaar Holzmann die Fahrt zu einem Triumph für den österreichischen Kleinwagen gestaltet hat. Sie stellten unter Beweis, daß mit dem „Puch-500-Kleinwagen“ ein Fahrzeug von überdurchschnittlicher Leistung und Lebensdauer geschaffen wurde, dem man nach all dem, was auf ihn in Afrika eingewirkt hat, hierzulande vollstes Vertrauen entgegenbringen darf.



DIESEN REISEBERICHT HAT MICHAEL KUHN VOR JAHREN ANLÄSSLICH EINES BESUCHES BEI DER FAMILIE HOLZMANN MIT DEN ORIGINALPHOTOS GESCHENKT BEKOMMEN!



DER VATER VOM

...war auch der Vater der schnellen Puchs, deshalb hätte es ohne den Vater der schnellen Puchs auch keinen schnellen Heinz gegeben.

Sein eigentliches Interesse gehörte aber den Motorrädern. Schon 1925 machte er erstmals Bekanntschaft mit Boxermotoren (eingebaut in

Österreich, wo es zu ersten Kontakten zu den Puchwerken kam. Über Puch-Zweiräder, die in Graßlfing verkauft und gewartet wurden, importierte er dann auch die Fiat-Lizenzbauten, den Steyr Puch 500 und später auch die 650er Version. Recht bald begann er dann auch mit dem Überarbeiten der robusten und drehzahlfesten Boxermotoren, die wie kaum ein anderes Triebwerk Ende der 50er Jahre konstruktiv so günstige Möglichkeiten zur Leistungssteigerung boten. Der größte Erfolg der kleinen Rennzweige war dann auch der Gewinn der Rallye-Europameisterschaft 1966. Das Stammhaus im österreichischen Graz/Thondorf hatte hier zu einem wesentlichen Teil auf die Erfahrungen des Steyr Puch-Spezialisten aus Graßlfing bei Regensburg zurückgegriffen. In absoluter Eigenregie konnte Ludwig Liedl in Deutschland fünf Motorradgeländemeisterschaften und drei Bergmeisterschaften im Automobil-



So ist es. Seit die kleinen österreichischen Steyr Puch Autos auf Deutschlands Straßen herumflitzen, ist mit dieser Marke der Name Ludwig Liedl unweigerlich verbunden. Wie kein anderer hat er für die Popularität der kräftigen Winzlinge gesorgt. Die großen Erfolge bei Rennen und Rallyes wären ohne Ludwig Liedl nicht möglich gewesen.

Er, ein kerniger, eigenwilliger Niederbayer (ich selbst hatte einige verbale und schriftliche Auseinandersetzungen - wer, von den alten Hasen, kennt nicht das hellblaue, oft Überraschungen bringende, Briefpapier?) lernte den Motorenbau von der Pike auf. Mit 14 Jahren schraubte er in Landshut zum ersten Mal an Triebwerken.

Vier Jahre später tunte er bereits den Motor eines BMW-DIXI, der dann beim Eibseerennen an den Start gebracht wurde.

Hochland-Motorräder). Die sympathisch blubbernden Motorräder ließen Ludwig Liedl nicht mehr los.



Ludwig Liedl, Fahrerlager Bergrennen Eberbach, daneben Hans Hering

Einige Jahre arbeitete er im europäischen Ausland, unter anderem in England, Italien und natürlich

sport nach Hause bringen: Nicht nur, daß sowohl die Motorräder als auch die Autos in der Graßlfinger



PS-Schmiede präpariert wurden, auch der Fahrer war sozusagen ein heimisches Produkt: Heinz Liedl hieß der schnelle Sprößling. Der heute 60jährige war Mitte der 60er

gen Rekorde bei den Tourenwagen auslöschte und neuen, absoluten Rekord für die Eberbacher Rennstrecke bedeutete. Aber nicht nur in Eberbach waren Heinz und sein

meisterschaften 1963 bis 1965 aller Tourenwagen. Vater Ludwig wollte zuletzt auch noch den 126 Fiat mit Steyr Puch-Motor in die Motorsportszene einführen. Nach dem

STEYR-PUCH

STEYR-PUCH-MODELLE 1969 billiger!
 Statt früher 4140,- DM jetzt 3603,- DM
 Preis: Gesamter Satz einbaufertig 1255,- DM + MWSt.

STEYR-PUCH-Umbausätze für Fiat-Modell 500
 500 ccm Leistung 19 PS, 650 ccm Leistung 23 PS, ab Lager lieferbar.
 Umbau von jeder Werkstatt durchführbar. Bastler machen es selbst.
 Preis: Gesamter Satz einbaufertig 1255,- DM + MWSt.

LUDWIG LIEDL Steyr-Puch-Generalvertrieb und Import
 8401 Regensburg-Graßlfing, Tel.: (0 94 05) 2 74

Jahre der Mann, den es zu schlagen galt, wollte man deutscher Bergmeister werden.

Aber auch Namen wie Sengl, Siebert, Eichhammer oder Volle, Schmidt und Lübbering tauchten in den Ergebnislisten der Rundstrecken- und Bergmeisterschaftsläufen häufiger an erster Stelle auf, als es den Konkurrenten lieb sein konnte. Steyr Puch-Experten erinnern sich heute noch an den denkwürdigen Oktober 1963, als beim Eberbacher Bergrennen nach dem ersten Lauf die einzelnen Fahrzeiten bekanntgegeben wurden, gab es nur ein Gesprächsthema: Heinz Liedls

Wagen Gegenstand heftiger Diskussionen. Mehr als einmal war es ihm 1963 gelungen, auf Grund von günstigem Gewicht und mannigfacher Getriebeabstufungen schneller als die "Großen" zu sein.

In der 700er Klasse war es Heinz Liedl gelungen in die Phalanx der BMW 700 einzudringen. Neben Eberbach gewann er in diesem Jahr am Roßfeld, Ratisbona, Happurg und in der Rhön. Daneben errang Heinz noch eine ganze Reihe weiterer Siege, die er mit dem Steyr Puch 500 in der 600er Klasse herausgefahren hatte.

Mit dem Österreicher Johann Ortner wurde beim internationalen 12 Stunden-Rennen auf dem Nürburgring ein weiterer Klassensieg herausgefahren. Heute verfügt Heinz Liedl über die stattliche

Anzahl von über 50 Gold- und mehreren Silbermedaillen und den Gewinn der Deutschen Berg-



Heinz Liedl, Sieger beim Wallberrennen

Auslaufen der Homologation des alten Steyr Puch wurde die kleine Klasse bekanntlich von der ONS gestrichen. Die von Ludwig Liedl geplante Wiederbelebungsaktion war damit hinfällig geworden. Man befaßte sich unterdessen weiterhin mit Geländemotorrädern und von den Puchwerken gebauten Can-Am-Geländemaschinen. Auf dem Firmengelände, wo alles begann, wo die Wiege der schnellen Winzlinge von Graßlfing stand, widmet sich Heinz Liedl heute seiner Motorradsammlung und genießt mit Frau Angelika von Zeit zu Zeit eine schnelle Ausfahrt mit dem 650 TR ins benachbarte Österreich, wo sicherlich Emotionen und Erinnerungen die uns bekannte Wehmut aufkommen lassen werden.

Georg Hummel



roter Steyr Puch 650 T. Mit diesem Wagen hatte er in der 700er Klasse eine Zeit gefahren, die alle vorheri-

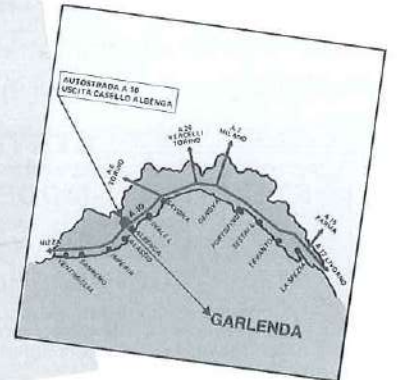




GARLEND A ODER



Seit 15 Jahren findet in jedem Jahr das grosse Fiat 500 Treffen im Hinterland der ligurischen Küste statt, diesmal sollte eine Steyr-Puch-Abordnung in Formation einfliegen. Unser geliebter „Präsident“ stellte mit fachkundiger Hilfe eine Route zusammen und sah sich in der Puch-Szene nach Mitstreitern um, eine Wo-



ten links die Bremse war fest (was rieht hier denn so ko-

misch?). Angeblich braucht man die aber nicht unbedingt, man setzte die Reise, immerhin durch schweizer und französische Berge, mit drei Bremsen fort.

Bei strahlendem Sommerwetter liessen wir Bieler, Neuchateler und Genfer See hinter uns, befuhren die berühmte Route Napoléon und als besonderes Highlight die Gorges de Verdon, den europäischen Grand Canyon. Auf dem Weg zur italienischen Grenze konnte natürlich die Umrundung der Grand Prix Strecke von Monaco (2 mal) nicht ausgelassen werden!

Jeder Tag brachte neue Höhe-



Gränze Lauterburg/Elsass

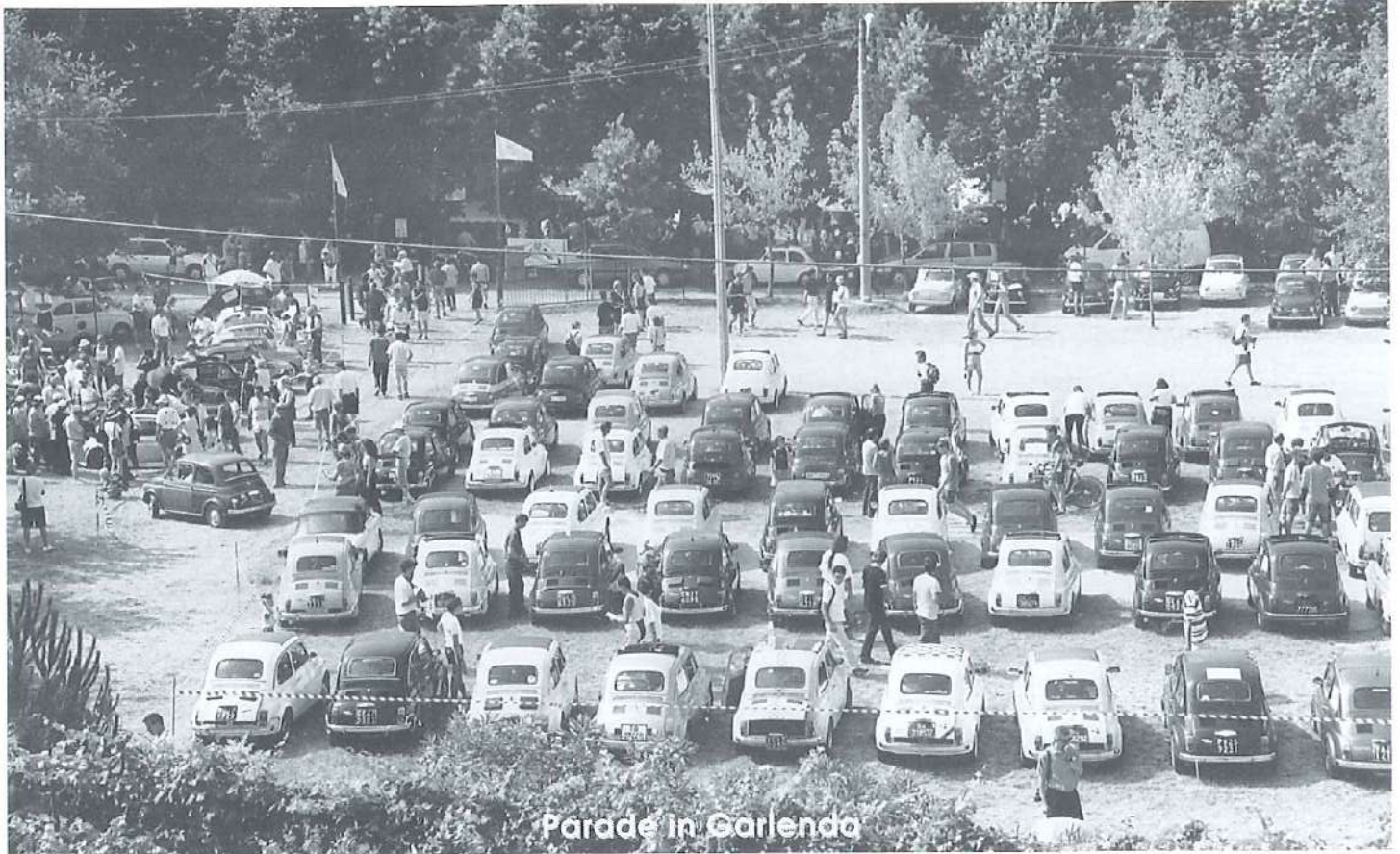
che lang Ausfahrt über schönste Gebirgsstrecken, das müsste doch jeden Zweizylinderliebhaber reizen!

Beim Start in Karlsruhe waren dann doch 3 (drei!) Autos, ein weisser Fiat-kombi aus Mülheim, ein weisser Puch mit Berliner Kennzeichen und passendem Hund und der rote Renner aus Karlsruhe. Grosse Fahrt in „race condition“, wenn das mal gut geht!

Die erste Panne hatte dann allerdings Mathias' weisser Puch, hin-



Pause am Genfer See



Parade in Garlenda

punkte, die hier zu schildern den Rahmen der Zeitung sprengen würden, lassen wir die Bilder für sich sprechen. So viel Zeit, wie für die Hinfahrt,

trip, nachts auf überfüllten Autobahnen, im Morgennebel über den San Bernardino und dann das aus für Schorsch und seinen Racer gleich hinter Chur.

verstanden und werden in der mindestens gleichen Besetzung mit vielleicht etwas modifizierten Autos eine fröhlich-sommerliche Ausfahrt nach Nordspanien wagen. Mal sehen, wie's wird!

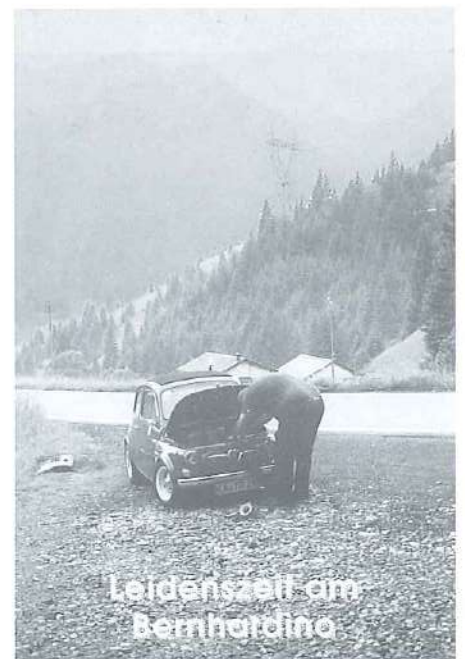
J. Duesterberg



Grand Canyon du Verdon

hatten wir für den Rückweg leider nicht eingeplant, und es wurde dann auch ein richtiger Horror-

Alles in allem war es aber ein unvergesslich schönes Erlebnis, wir haben uns hervorragend



Leidenszeit am Bernardino



STEYR-PUCH KOMBI

In unserer Jugendzeit, wir hatten erst zwei Kinder, wurde unser Fuhrpark um einen sehr preiswerten Kombi erweitert, so ein Modell fehlte noch in Mathias' Puchsammlung. Ein Kinderwagen passte gemütlich rein, und einen Parkplatz fand man damals in Berlin sowieso fast überall. Die Farbe, kommunalorange wechselte nach dunkelblau und wir schätzten die Zuverlässigkeiten des kleinen „Grossen“ ganze drei Jahre lang. Ein Freund, auch ein Puch-Enthusiast, kaufte ihn, liess ihn rot lackieren und unternahm etliche Einkaufsreisen nach Italien. Nach weiterem Besitzerwechsel verlor sich die Spur. Als im Winter 98 bei Mathias in der Werkstatt ein Interessent für einen Haflinger vorbeikam tauchte im Gespräch ein Puch-Kombi auf, der zerlegt in einer Ga-

Kaufvertrag für gebrauchte Kraftfahrzeuge

Zwischen der Hans v. Engelbrechten
6 Frankfurt/M. 60, Linnestr. 25 als Verkäufer
und der Herrn Mathias Duesterberg, Berlin 10, Haubachstr. 24 / 3434436
als Käufer
ist heute nachstehender Kaufvertrag geschlossen, in welchem die Vertragschließenden mit „Verkäufer“ bzw. „Käufer“ bezeichnet sind.

Der Verkäufer verkauft hiermit sein Kraftfahrzeug

Art des Fahrzeugs: <u>Kombi</u>	Typ: <u>700 C, Steyr-Daimler-Puch</u>
Fahrgestell-Nr.: <u>504 8090</u>	Poliz. Kennz.: _____
Motor-Nr.: <u>518.7840</u>	Kraftf.-Brief-Nr.: <u>I 31864811</u>

gebraucht, wie besichtigt und unter Ausschluss jeder Gewährleistung, insbesondere bzgl. des Kilometerstandes und evtl. später auftretender Schäden infolge früherer Unfälle des Fahrzeugs.

Preis DM 100,-

In Worten: ein hundred

Zahlungsbedingungen: Netto Kasse

Lieferung: Sofort

bis zur Tilgung des gesamten Kaufpreises bleibt das Fahrzeug und der Kraftfahrzeugbrief dem Verkäufer.

Tritt eine der Vertragspartien ohne Grund von diesem Vertrag zurück, so verpflichtet sie sich einer Vertragsstrafe von _____ DM, die Geltendmachung weiterer Schäden wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

Für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist als Gerichtsort: Frankfurt/M.

Mündliche Nebenabreden haben keine Gültigkeit.

Besondere Vereinbarungen: Das Fahrzeug wird am 2.8.76 abgemeldet

Pfm. den 20.7. 1976 Pfm. den _____

(Signatures)

F. Harand & Co., Hfr.

Die größte Überraschung war aber der Brief: es war unser alter Puch ! Logisch, dass wir ihn kauften, wenn auch zu einem erheblich höheren Preis als 1976. Im Sommer letzten Jahres war er wieder vollständig, frisch lackiert in zartem beige, zugelassen mit kleinem Nummernschild hinten und bereit zur nächsten Urlaubreise.

2

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen _____ aus _____ zugelassen worden bei:

Name (als Eigentümer): Musil-Teufelker (as)

Beruf, Gewerbe, Stand: _____

Wohnort: _____ Post: _____

Straße, Haus-Nr.: _____

Standort des Fahrzeuges (wenn sich nicht bei dem Verkäufer befindet): _____

Genehmigt dem Kraftfahr-Bundamt _____

Der Landrat des Landkreises Friedberg (Hessen) den 17. März 1966

Unterschrift: *(Signature)*

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen _____ angemeldet worden bei:

Name (als Eigentümer): Pa, Hans von Engelbrechten

Beruf, Gewerbe, Stand: Motorfahrzeuge

Wohnort: Frankfurt a.M. Post: _____

Straße, Haus-Nr.: Linnestr. 25

Genehmigt dem Kraftfahr-Bundamt _____

Der Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt a.M. den 12. Mai 1970

Polizei- u. Ordnungsbehörde Frankfurt a.M.

Unterschrift: *(Signature)*

Das Fahrzeug ist heute mit dem amtlichen Kennzeichen _____ angemeldet worden bei:

Name (als Eigentümer): Julia Duesterberg geb. Spengler

Beruf, Gewerbe, Stand: geb. 21.1.1948

Wohnort: 1000 Berlin Post: _____

Straße, Haus-Nr.: _____

Standort des Fahrzeuges (wenn sich nicht bei dem Verkäufer befindet): _____

Genehmigt dem Kraftfahr-Bundamt _____

Der Polizeipräsident in Berlin den - 3. AUG. 1976

Unterschrift: *(Signature)*

Kraftfahrzeugbrief I Nr. 31864811 *

UNGÜLTIG

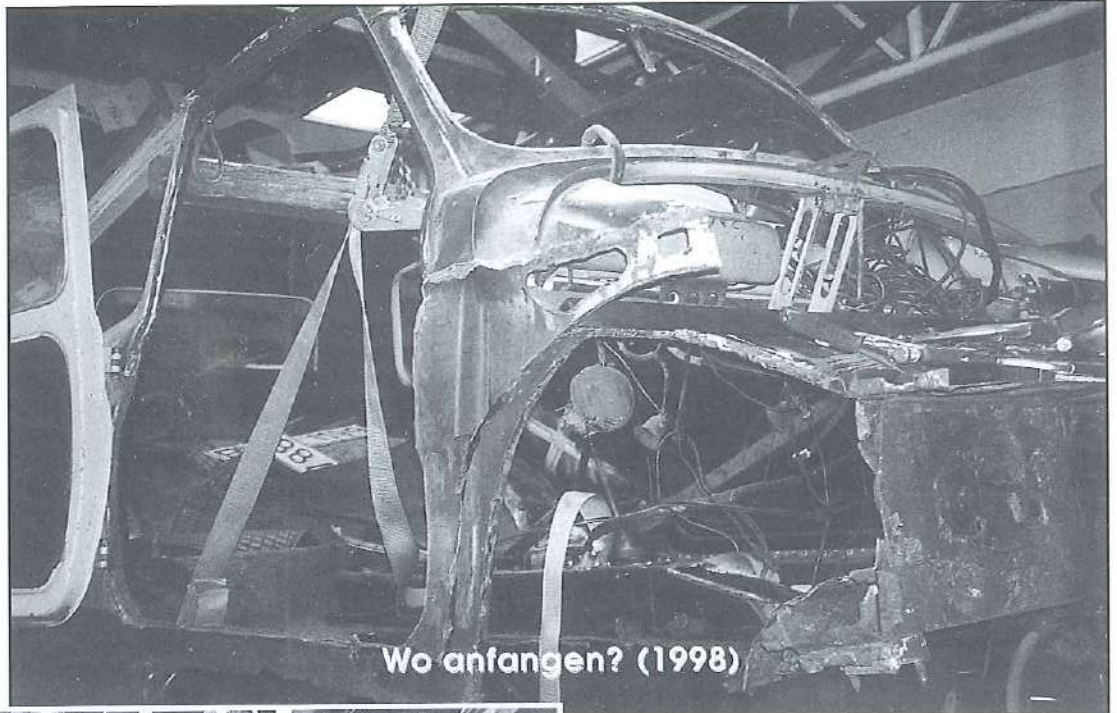
rage in Berlin Kreuzberg rumstehen sollte. Zerlegt war schwach untertrieben, es war ein Skelett, allerdings gabs fast alle Brocken dazu, anscheinend hatte schon mal einer angefangen zu restaurieren.



Neuerwerb 1976



Erste Restaurierungsversuche 1976



Wo anfangen? (1998)

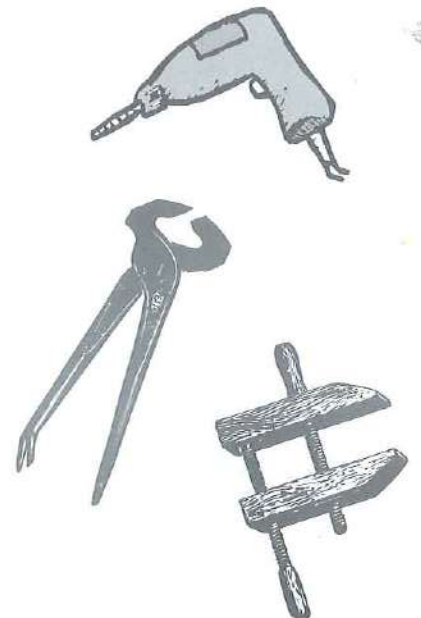


Er nimmt Formen an



Der (fast) fertige Kombi C 700

MAC
Werkstatt für Automobile
Mathias Duesterberg
Spezialist für Steyr Puch
TÜV-Abnahmen im Hause
13507 Berlin - Tegel
Veitstraße 26 · ☎ 030 - 433 90 10





HTWT-MEISTERSCHAFT 1999



Der HTWT-Meister

Fahne hoch. Mit ihren, nach Anhang K präparierten, Autos nehmen sie sehr erfolgreich an den Rennen, die jeweils über 75 km gehen, teil. Ihr professionelles Auftreten macht sie beim Veranstalter und den Rennfahrerkollegen zu geachteten und bei den Zuschauern beliebten Teilnehmern.

Interessant ist die Serie von Harald Peter, der bei 22 Starts in dieser Serie 13 Siege herausfuhr und nur ei-

einschreiben. Überhaupt ist das Interesse einiger Steyr Puch-Fahrer an dieser Rennserie, nach Anhang K, groß geworden. Auch der wettbewerbsereifere Eckehard Spelsberg möchte in dieser Saison zwei BMW 700 einsetzen. Es wäre wünschenswert und interessant, wenn wir durch einige Steyr Puch-Fahrer in der kommenden Saison Unterstützung bekommen würden.

Harald Peter



M. Volle



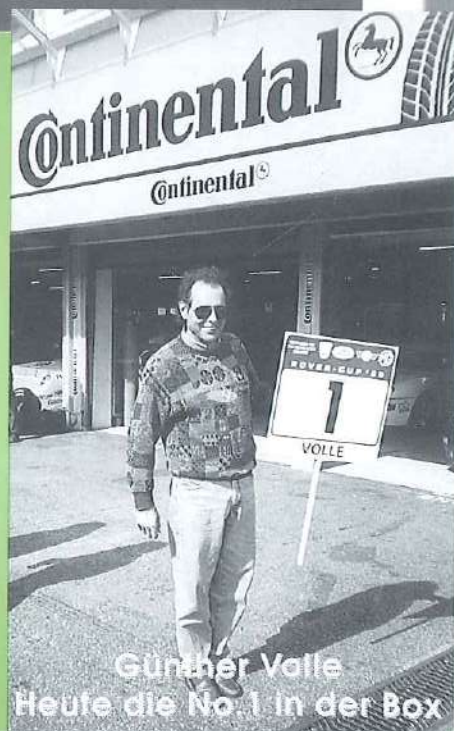
H. Peter

Harald Peter und sein Steyr Puch beweisen Zuverlässigkeit auch in der „Historischen Tourenwagen Trophy“

Zur ständigen Puchvertretung in der „Historischen Tourenwagen Trophy“ gehören schon seit einigen Jahren die Steyr Puch-Piloten Harald Peter und Michael Volle (Vater Günter war früher bei Bergrennen auf Steyr Puch schon erfolgreich gewesen). Beide Fahrer halten in dieser sehr anspruchsvollen und erfolgreichen Rennserie die Steyr Puch-

nen Ausfall zu verzeichnen hatte. Der Lohn hierfür ist die Auszeichnung zum „Schrauber des Jahres“ in dieser Rennserie. Er sicherte sich außerdem mit 4 Klassensiegen 1999 den Titelgewinn in der Klasse bis 700 ccm.

Vizemeister mit 2 Klassensiegen wurde Michael Volle vor Hans Schulten auf BMW 700, der ebenfalls zweimal als Sieger die Ziellinie überquerte. Neueinsteiger Helmut Undorf war mit seinem Steyr Puch 650 TR viermal am Start und möchte sich 2000 in dieser Serie



Günter Volle
Heute die No. 1 in der Box



VOLLE 

Karosserieblechnerei Lackiererei Kühlerbau

Ihr Spezialist für

Steyr Puch Restaurationen

79100 Freiburg
Telefon 0761/73777

Rehlingstrasse 14
Fax 0761/73755





COPPA MILLE 1999

Die Saison 1999 brachte keine grossen Überraschungen. Wie zu erwarten war der durch verwegene Fahrdrifts bestechende Matthias Duesterberg, Bleifuss der Steyr Puch Connection, auch im abge-



laufenen Jahr wieder erfolgreichster Puch-Starter im großen Starterfeld der Klasse bis 700 ccm in der Coppa Mille. Der Organisator der Rennserie Claus Kleber baut auch im Jahr

2000 auf die Teilnahme unserer Steyr Puch Motorsportler, die das Salz in der Suppe in der kleinen Klasse sind. Spannung und Fahrspass sind auf jeden Fall auch in der neuen Saison garantiert.



Claus Kleber

FIAT 500
hey tec
elaborazione

- Motorenbau / Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

USW.

Heid 5 • D-51688 Wipperfürth
Tel. / Fax: 02267 - 888118

www.fiat500-tuning.de
www.steyr-puch-tuning.de





Bei der VFV-Autogruppe belegte der für souveräne Fahrkultur bekannte Lothar Kahl in der Klasse aller Tourenwagen den zweiten Platz

und unterstrich damit sein seit Jahren gezeigtes Können auf Steyr Puch. Da sowohl Lothar als auch Mathias in der Coppa Mille und bei der Serie

Willy Budzinsky, der Organisator der VFV-Autogruppe, die mittlerweile fast 100 Fahrzeuge an den Start bringt, versteht es, ein buntes, an Markenvielfalt nicht zu überbietendes Teilnehmerfeld zusammen-



Willy Budzinsky

des VFV an den Start gingen, konnten sie durch Terminüberschneidungen nicht an allen Meisterschaftsläufen teilnehmen. Der Gesamtsieg in beiden Meisterschaften wäre sonst für beide möglich gewesen.

zustellen, bei dem die kameradschaftliche Komponente im Vordergrund steht. Die Serie bietet für Neueinsteiger im historischen Rennsport ein ideales, kostengünstiges Betätigungsfeld.

Folgende Teile bieten wir für den Steyr-Puch an:

- **Scheibenbremse VORN**, Alu, Optik wie Bremstrommel, incl. 2-Holben-Alubremssattel BREMBO
- **3-teilige 12" Alufelgen**, verschiedenste Breiten und ET möglich
- **Stahlfelgenbetten**, 4,5x12", neu, schlauchlos, eventuell auch 5"x12"
- **Syncronringe**, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- **Yokohama-Reifen**, z.B. 165/60 12 weiteres Projekt für 2000 : Stahlpleuel, 120 mm Achsabstand

Kleinwagen-Kult: Das zweite Leben des Puch 500

Es kann kein Zufall sein, daß die Mythen der zivilisierten, kapitalgläubigen Welt unserer Tage mit wenigen Ausnahmen entweder von Millionen verkaufter Schallplatten oder aber von Pferdestärken, Baujahren und Stückzahlen erzählen. Vor ihrer Strahlkraft fühlen sich nur Leichtsinnige sicher. Es soll schon Fälle gegeben haben, da der heimkehrende Ehemann über einen im Garten liegenden, knapp brustein hohen Rosthügel gestolpert ist. Auf seine entsetzten Fragen nach dem Woher, Wohin, Wieso und Wieviel antwortet die glückstrahlende Ehefrau mit einer Flut von sehnsüchtigen Seufzern, Rentabilitätsrechnungen, dem lächerlich geringen Anschaffungspreis und der Beteuerung, das motorisierte Mai-käferchen gesunde, einige helfende Handreichungen vorausgesetzt, praktisch von alleine.

„Eins - zwei - drei, der Reigen kann beginnen. In einem Jahr werden es bereits 15.000 Kleinautos der Type „Steyr-Puch 500“ sein, die den Kreis fortsetzen. Das österreichische Volksautomobil kostet 23.800 Schilling und bietet vier Personen Platz. Der Besitz eines Autos bedeutet gesteigerte Lebensfreude, Unabhängigkeit und Anerkennung seiner eigenen Leistungsfähigkeit.“

Vier Jahre vor diesem Werbetext hatte man sich in der Chefetage von Steyr-Daimler-Puch in Graz ent-

Frauen lieben seine Formen. Um weltgeschützer preisen seine Sparsamkeit. Ein „Puch 500“ verbrannte schon vor 25 Jahren nicht mehr als fünf Liter Sprit auf 100 Kilometer. Die Schickeria kürte ihn zum „Fetisch des Monats“. Mädchen berührt er wie Circes Wunderstab. Zu Kindern regredierte Raser erhalten mit ihm das Go-Kart-Feeling am Leben. Jahrzehnte der Ignoranz hat das „Pucherl“ überlebt. Er ist Kreiskys unerfüllter Traum - ein Auto aus Österreich. Und was für eines!

schlossen, der Pflicht des Wiederaufbaus eine österreichische Kürübung folgen zu lassen. Die Entwicklung steuerte Erich Ledwinka, Konstrukteur bei den tschechoslowakischen Tatra-Werken. Die ersten Entwürfe zum späteren Puch-Auto ähnelten dem sagenumwobenen Goggomobil.

Auf Photographien aus dem Jahr 1955 keucht der „Erlkönig“ die Großglockner Hochalpenstraße hinauf. Um in das Wägelchen hinein zu kommen, mußte das Stoffdach mit den daran hängenden, flügelähnlichen Türblechen hochgeklappt werden.

1957 - ein Jahrgang, aus dem sich unsereins Sehnsüchte zusammenfleckt. Elvis Presley bringt „All Shook Up“ heraus, es wird der erste Hit des Jahres. Wenige Wochen

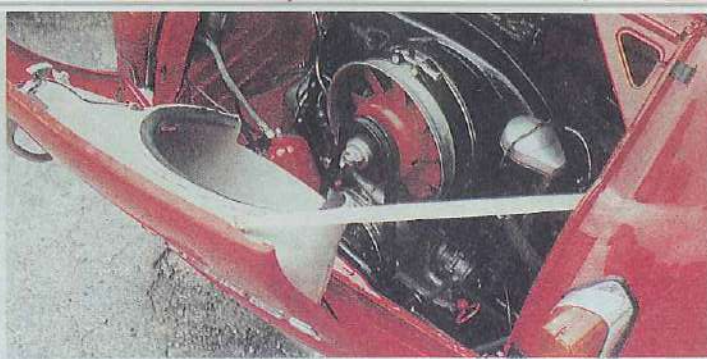


später muß er zur Musterung. Ab 1. Mai belichtet er „Jailhouse Rock“ (zu deutsch „Rhythmus hinter Gittern“), im selben Jahr macht Fidel Castro auf Kuba Revolution. Der erste Sputnik kratzt am Himmel und nahe der Stadt Albuquerque verliert ein Bomber der US-Luftwaffe „versehentlich“ eine neun Megatonnen dicke Atombombe, die nukleare Reaktion wird – „versehentlich“? – nicht ausgelöst. Am 30. September rollt der erste fahrtüchtige „Puch 500“ in Graz aus der Halle.

Damals konnte niemand ahnen, daß Zehntausende dieser „Mopeds mit Fetzendach“ von der Wegwerfgesellschaft nach Gebrauch gnadenlos dem Autofriedhof überantwortet werden würden. Aus dieser Tatsache speist sich einerseits die Wehmut von Autosammlern wie Walter Niessner oder Michael Steffny, die unzähligen unwiederbringlich verlorenen Winzlingen nachtrauern. Andererseits treibt gerade ihre Rarität die Preise für wiederhergestellte „Volksautomobile“ in die Höhe. So ein Kultgegenstand mit 20 PS wird mit mindestens 50.000 Schilling gehandelt. Wobei Angebot und Nachfrage von Modell zu Modell stark differieren.

Steffny, Obmann des 58 Mitglieder zählenden Steyr-Puch-Clubs, der sich aus Fans aus Deutschland, Ungarn, der Schweiz und Österreich rekrutiert, schwärmt von seinem erst vor kurzem spottbillig um 60.000 Schilling erstandenen „Puch-DMP 700 GT“. Von dieser auf Basis des 650er Modells errichteten Spezialanfertigung, er ähnelt dem Fiat Abarth und unterscheidet sich von den anderen Autos durch eine Aluminiumkarosserie, wurden 1961 nur elf Stück gebaut. Sechs von ihnen sind noch „am Leben“, drei davon fahrtüchtig. Der Marktwert: jenseits von 120.000 Schilling.

Von 1957 bis 1972 verließen insgesamt 39.536 500er Modelle das Grazer Werk. Nur die beiden ersten



„Stark wie ein Büffel, schneller als der D-Zug“: Motor des 650 TR



500er lächeln rechteckig (1957 – 1959)



Eine Schwalbe im Gesicht



Innenansicht eines Puch



Diagnostischer Blick von unten

Jahrgänge werden bei Sammlern zu „Idealwerten“ von mehr als 100.000 Schilling gehandelt. Die „wahre Puch-Ära“ endete bereits 1968, offenbar ein ganz schlechter Jahrgang. Die Studenten hatten nichts Besseres zu tun, als zu protestieren. Sie machten durch die Popularisierung des Puchs später aber wieder einiges gut. Außerdem verließ Eric Clapton die Bluespartie von John Mayall und wurde durch Peter Green ersetzt (laut Blueslexikon Al Cook, Wien).

Bis 1968 war mit Hilfe von Fiat-Preßwerkzeugen in Graz-Thondorf das Auto gebaut worden. Ab diesem Jahr aber entschloß man sich aus Rentabilitätsgründen, die fertig montierten Fahrzeuge aus Italien zu importieren und in der Steiermark nur mehr die Puch-Motoren einzubauen. Daher kracht beim nichtsynchronisierten Klauenge triebe des 500 S die Schaltung auch dann, wenn man schon dreimal Zwischengas gegeben hat.

1959 ersetzte Steyr-Puch das lange Fetzendach durch ein Hardtop mit „Bürzel“, um dem Kanarie auf der Sitzbank die Klaustrophobie zu ersparen. Damals wechselte das Auto auch sein Gesicht, die Schwalbe kam, das Rechteck ging. Das Angebot wurde um den 500 D (19 PS) bereichert. Ein Jahr später verdoppelte man die Heizleistung, der 700 C (25 PS) nannte sich „Großraum-Kleinwagen“. 1963 löst der 650 T (19,8 PS) den 500 D ab, ein Jahr später liefern der 650 TR (27) und nach ihm der TR I (30) und TR II (40), die „Sportversionen“, vom Band.

Vom Puch-Fieber geschlagene Amateurmechaniker müssen damit rechnen, auf dem Weg von der regungslosen Rostschüssel zum putzig-blitz-blanken Volksoldtimer in ein schwarzes Existenzloch gesaugt zu werden. Oder ist es vielleicht nicht zum Verzweifeln, wenn

Der Puch 500, noch immer ein Auto das zahlreiche Fans hat. Gustostücke können deutlich über 100.000 Schilling kosten.

Photos: Michaela Seidler





ÖSTERREICHS PROMINENZ FÄHRT PUCH

sämtliche Kabeln vom unsensiblen Vorbesitzer abgezwickelt worden sind; die Lichtmaschine nicht laden will, der Rat eines Autoelektrikers, sie müsse „erregt“ (d. h. vorher ein Magnetfeld aufgebaut) werden, sich als Nonsens herausstellt; der Fensterheber auf der Fahrerseite fehlt; das „Fetzendachl“ nicht paßt; der Neuaufbau der Auspuffanlage (eine neue kostet rund 6000 Schilling) unter der Verwendung von Rohren dreier verschiedener Automarken eine nie endende Schweiß- und Fluch-Orgie bedeutet?

Puch-Veteranen können über solche Anfängerschmerzen nur milde lächeln. Walter Niessner hat nicht nur ungezählten Patienten neue Schönheit eingehaucht, der Mechanikermeister ist auch Herr über Lack und Leben etlicher wunderbarer „Puder dosen“. Darunter ein 60 PS starker 650 TR, ohne falsche Bescheidenheit „der schönste der Welt“. Der Motorenraum ist sauberer als jede Schultasche eines Volksschülers, jedenfalls würde ein Butterbrot kein Papierl brauchen, um sauber zu bleiben. Die beinahe einzige Konzession an die moderne Zeit stellt ein Sportlenkrad dar, breitere Reifen und hocheffektive Leistungsförderer machen aus dem ohnehin schon geilen Gefährt einen Selbstmordgrund für selbstgefällige Sportwagenfahrer.

Die „Schlaglochplombe“ schrieb Sportgeschichte – zweifellos in Schönschrift. So gewann der „Puch-Friseur“ Heinz Liedl drei Mal die deutsche Bergmeisterschaft. Wahrscheinlich auch deshalb, weil er aus 20 verschiedenen Getriebeübersetzungen den jeweils optimalen Kranzlsatz für sein nicht einmal 500 Kilogramm schweres und 50 PS starkes Spielzeug wählen konnte.

In seligen, längst vergangenen Tagen erreichten die 650 TR-Werkswagen maximal 46 PS, der Pole Sobieslav Zasada verdankt einem von ihnen gegen Mitbewerber wie Aaltonen und Söderström den Rallye-Europameistertitel der damaligen Gruppe 2. Steffy drehte vor wenigen Wochen mit seinem neuen IMP 700 durchschnittlich 120 km/h schnelle Runden auf dem Österreichring, die Schönberggerade rumpelte er mit mehr als 180 hinunter.

In Österreich sind nach wie vor etwa 3000 500er und 650er angemeldet, großteils vegetieren sie in Schupfen, Höfen oder Garagen vor sich hin. Überprüfbar „aktiv“ bereichern in Österreich etwa 250, in Deutschland rund 100 den öffentlichen Verkehr. Wer irgendwann irgendwo eine Ruine erwirbt, die einmal ein Puch-Auto war, braucht, Fanatismus, Geduld, Nervenstärke und Grundkenntnisse der allgemeinen Mechanik vorausgesetzt, nicht zu verzweifeln. In Italien werden die Blechteile nach wie vor erzeugt und von der Firma Hasenöhrl in Wien importiert. Bei Michael Steffy in Salzburg oder dem Mechanikermeister Niessner in Wien findet man Eingang in Club und dazugehörigen Ersatzteilmärkte. Die Mitglieder organisieren bei Bedarf sogar die Erzeugung von Kleinserien wichtiger Motorenteile. Eine solcherart aufgelegte Nockenwelle etwa kostet läppische 2.000 Schilling.

Johann Skocek

Werte Benzinbrüder und Schwestern

Er kam also doch – na der Roland Düringer zum Oldtimer Slalom in Bühl Center KREMS – und nicht nur er auch der Klaus Wildbolz – ein alter Oldtimerfan und exzellenter Autofahrer. Als Ergänzung kamen zum VIP Lauf auch noch die gesamte Stadtprominenz. Die Wichtigsten waren aber die 49 Starter auf den unterschiedlichsten Fahrzeugen. Von der

Sachs mit 100 ccm über Motorräder mit Beiwagen, Steyr Puch's, DKW, MG bis zum Mercedes (nach dem Ausfall des schnellen Puch) war alles vertreten.

Heuer hatten wir keinen Regen, dafür einen Hochsommertag am 30.5.

Die 2. wetterunabhängige Oldtimerveranstaltung konnte also gestartet

Angriff genommen werden. Viele Teilnehmer kamen dabei ganz schön ins Schwitzen. Es wäre ja ganz einfach durch die Tore zu fahren, wenn da nicht die Betonsäulen wären, die



nicht und nicht ausweichen wollten. Keiner hat aber Bekanntschaft mit den harten Brocken gemacht.

Zwischendurch gab es einen Bieranstich, eine Autogrammstunde, Plaudereien mit den VIP's und vieles mehr. So hatten nicht nur die Teilnehmer, sondern auch die Zuschauer viel Spaß an der Veranstaltung.



Schauspieler Wildbolz mit Freude beim Oldtimerslalom

Die Strecke wurde 4 mal durchfahren. Die erste gefahrene Zeit galt als Referenzzeit und diese Zeit muß noch 3 mal erreicht werden. Kein leichtes unterfangen. Der Beste erreichte nur eine Gesamtdifferenzzeit von 0,77 Sekunden.

Nächstes Jahr wird dieser Oldti-

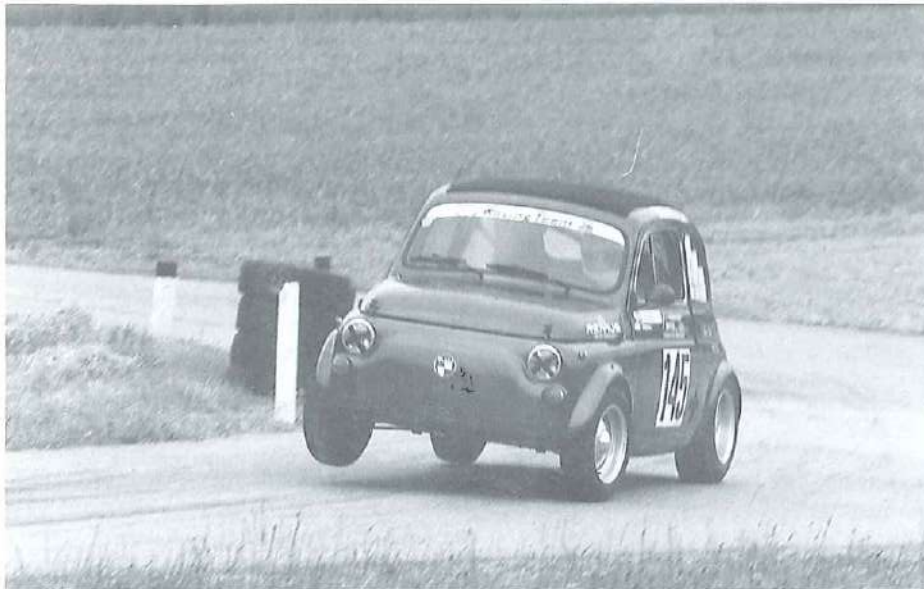
merslalom im Herbst stattfinden, dabei werden auch mehrere Fahrzeuge gleichzeitig auf dem Kurs sein.

werden. Um 10Uhr heulten die ersten Motoren und der winkelige Kurs in der halboffenen Tiefgarage konnte in



MOTORSPORT aktuell

Der Steyr Puch Freundeskreis Deutschland gratuliert Franz (Erni) Holzer zum Gewinn der österreichischen Staatsmeisterschaft im Bergallyecup 1999. Der in Hartberg bei Graz wohnende Österreicher gewann alle dafür ausgeschriebenen Läufe in seiner Klasse und war oftmals schneller als die 1600er Klasse.



Technik die begeistert

Mit seinem bravourös vorbereiteten Puch lies er die gesamte Saison die Konkurrenz alt aussehen. Wir würden es begrüßen, wenn er das Starterfeld der Coppa Mille oder des VFV zur Freude aller Steyr Puch Fans bereichern würde. Ernie ist auch stolzer Eigentümer eines gelben rennvorbereiteten Steyr Puch IMP 700 GT, den er diese Saison ebenfalls bei historischen Rennveranstaltungen zum Einsatz bringen möchte. Wir wünschen ihm auch für die Saison 2000 durchschlagenden Erfolg!!

Georg Hummel





Die Stimme meiner Copilotin Susanne Vallant klingt schon etwas heiser. Trotz Gegensprechanlage ist es nicht leicht, sich gegen das Brüllen des Zweizylinder-Boxer-Motors in unserem Rücken durchzusetzen. „200 Meter links 5, auf Kuppe bremsen für rechts 1 Kehre, Achtung! Rutschig, außen bleiben!“. Außen bleiben! Wie wenn das so einfach wäre, wenn man eh schon die ganze Breite der Straße braucht um überhaupt um die Ecken zu kommen. Außerdem ist mir fürchterlich heiß in meiner feuerfesten Wäsche, ich schwitze unter dem Helm, meine Handschuhe sind feucht und in meinen Schuhen steht das Wasser. Der Motor und die Auspuffanlage heizen das Blech zum Innenraum dermaßen auf, daß ich um die Lackierung fürchte. „Links 5!“ Wir haben uns sicher etwas dabei gedacht, als wir der unübersichtlichen Linkskurve eine 5 verpaßt haben. Also lasse ich im vierten Gang stehen, die Drehzahlmessernadel zittert über die 7000er-Marke – 5 ist OK! „Achtung Kehre“ wiederholt Susanne und unterstreicht ihre Ansage mit einer unmißverständlichen Handbewegung. Ich steige voll in die schon strapazierten Bremsen, lenke ein, komme auf dem rutschigen Untergrund etwas nahe an die innere Steinmauer, treibe unseren Puch im zweiten Gang aus der Kurve, Dritte

plötzlich ein lautes, scharrendes Geräusch. Getriebe ist mein erster Gedanke, doch dann spüre ich den Zug am Lenkrad. „Haben wir die Steinmauer erwischt?“ frage ich Susanne, die mir ein kurzes „knapp vorbei!“ antwortet. Ich parke uns ein und springe aus dem Wagen. Rechts vorne fehlt uns das Rad und leider hat sich auch die Bremstrommel verabschiedet. Reparatur nicht möglich.

Glück im Unglück, daß wir nirgendwo angestreift sind und das Auto nicht demoliert haben (erst beim Aufladen auf den Transporter haben wir das Frontblech ausgerissen), so haben wir wenigstens unserem Wohli einiges an Arbeit erspart, denn, obwohl wir immer wieder gesagt haben, daß „Kampfspuren“ bei einem Wettbewerbsauto wohl unvermeidlich sein werden, schade wäre es trotzdem um unseren 650er, dessen Entstehung so lange gedauert hat.

Die Vorgeschichte:

1964 bis 1996

Es muß so um das Jahr 1964 herum gewesen sein, als ich mich die (un-)heimliche Puch-Leidenschaft erwischte. Damals, noch an der Hand meines Vaters, bestaunte ich bei einem Flugplatzrennen in Zeltweg mein erstes Puch-Auto mit den Worten: „Schau



Papa, ein ganz verducktes Puch-Auto“, wobei „verduckt“ die Verformung des Fahrzeuges nach einer Bowlingeinlage beschrieb.

In den folgenden Jahren galt mein Interesse neben den Puchern mehr und mehr den schnelleren Rennwagen, Jochen Rindt beim Stainzer Bergrennen, die 1000 km am neuen Österreichring usw. bis dann 1976 einspurige Fahrzeuge an Bedeutung gewannen und wir mit unseren Mopeds die Umgebung unsicher machten.

Die Puch-Leidenschaft schlummerte aber immer noch in mir, und als mir '78 von einem Bekannten ein Puchern angeboten wurde, „der mir nur den Platz verstellt“, konnte ich nicht widerstehen. Um 5.000,- (Sponsored by OMA) kaufte ich einen durchgerosteten Wettbewerbswagen sowie zwei VW-Bus-Ladungen voll mit Ersatzteilen, Motoren, Getrieben usw. Das Auto war nicht fahrbereit, Platz zum Herrichten hatte ich auch keinen, und so wurden die Teile bei meiner Großmutter verstaut, während das Auto selbst einmal im Garten eines Freundes, einmal im Garten meiner Großmutter und einmal in unserer Einfahrt langsam aber sicher weiter verkam.

So an die fünf Jahre dauerte dieser Zustand, dann war das Haus meiner Eltern mit einer wunderschönen Werkstätte fertig. Das Puchern übersiedelte in den neuen Garten und irgendwann beschlossen mein Vater und ich, das Auto herzurichten. Da die Karosserie schon ziemlich am Ende war, wollten wir eine andere Karosserie

erstehen und umbauen. Allerdings wußten wir noch nicht besonders viel über die verschiedenen Modelle und als die Post in Graz Puchautos versteigerte, hat mein Vater bei drei interessanten Objekten mitgesteigert und, richtig, alle drei erstanden. Die Puchern waren aber für die Post typisierte Lastwagen und „S“ Modelle mit Fiat Getriebe usw. Nun gut, einer wurde weiterverkauft, einer geschlachtet und einer, sozusagen zur Probe, hergerichtet.

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Ein blau metallic lackierter Puch S mit



16 PS, wunderschöner Innenausstattung mit hellbraunen Samtsitzen, dunkelbraunen Kedern, helbraunen Teppichen usw. Nach einem Jahr als Gebrauchsfahrzeug, nach Campingurlaube in Frankreich und Italien, war unser Puch einfach weg.

Irgendwem in Graz hat er mindestens so gut gefallen wie uns; er ist nie wieder aufgetaucht.



Wir haben uns dann an unseren „Alten“ erinnert und beschlossen, die Europa-Karosserie wieder instanzzusetzen. Mit neuen Seitenwänden, Radhäusern hinten und vorne, neuen Bodenblechen, Kotflügeln, Frontblech, Einstiegen usw. (die Teile waren damals noch im Puchwerk erhältlich) wurde die Karosserie neu aufgebaut.

Grundiert oder lackiert wurde sie schon nicht mehr, denn erstens fehlte es an Zeit und ich selbst bin damals nach Wien übersiedelt. Das muß so etwa 1983 gewesen sein. In den folgenden Jahren waren einfach andere Dinge wichtiger.

Nachdem die Karosserie wieder einmal den Platz verstellt hatte, wurde sie bei einem Freund am Dachboden eingelagert und verbrachte dort einige Jahre in Gesellschaft anderer Puch-Autos.

In der Zwischenzeit bin ich ein bißchen fremd gegangen und habe mir einen Citroen HY angeschafft, den auch mein Vater wunderschön hergerichtet hat. Mit diesem Bus sind wir dann zu einigen Autorennen gefahren, wo wir auch ein paar Pucherl am Start sahen. Außerdem tauchten immer wieder und immer mehr neu aufgebaute, historische Renn-Puchs in den einschlägigen Zeitschriften auf.

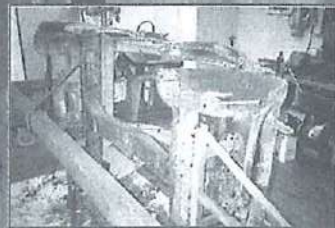
Nach einem kurzen Blick auf den Kontostand trafen wir die Entscheidung:

Start der Operation Rallye-Puch!

Die eigentliche Geschichte: August 96 bis April 97.

Wir hatten ja unseren „Europa“ nahezu fertig auf einem Dachboden stehen. Aufgrund der gültigen FIA Klasseneinteilung war für uns aber nur die Periode F, bis 1965, interessant, da wir mit unserem Auto auch die großen internationalen Rennen bestreiten wollen. Praktisch waren aber bis 1965 noch (fast) keine Europa-Karosserien erhältlich (bzw. homologiert) und wir machten uns auf die Suche nach einem Häusel mit hinten angeschlagenen Türen.

Für zehn Kisten Bier trennte sich unser Freund Hermann Vallant von einem entsprechenden „Fahrzeug“ samt Papieren. Die Karosserie war, wenn man so will, eigentlich keine Karosserie mehr: Türen, Dach oder Deckel waren überhaupt nicht vorhanden, der traurige Rest in Zustand ca. 11+, aber: die Basis war vorhanden und wir hatten ja sowieso vor, das Auto ganz mit Neuteilen aufzubauen.



Irene Weiss
Ostseebad Prerow
Kapitan's Garten
Hafenstraße 11 D
Appartement Nr.15

Vermittlungsagentur Th. Stein - Fon/Fax: 03 82 33-6 02 43



Mitte August 96 machten wir uns an die Arbeit, wir begannen mit dem

Schritt Nummer 1:

andwerklich uninteressant, stand der Großeinkauf an Blechteilen beim Autoquariat in Wien auf dem Programm. Bodenbleche, Radeinläufe rundum, die inneren und äußeren Radkästen, Kotflügel, Stufenblech, Einstiege, Frontblech, Seitenwände für das alte Modell wurden angeschafft (eine ganze HY-Ladung). Außerdem war Inventur auf unserem Dachboden angesagt, da hier noch viele Teile aus den vergangenen Jahren versteckt lagen.

Schritt Nummer 2:

An einem Wochenende wurde die gesamte Karosserie gestrippt und alle Blechteile gewissenhaft ausgelöst, Schweißpunkt um Schweißpunkt wurde ausgebohrt, nachdem das Objekt unserer Begierde zuvor auf einen „Griller“ gespannt wurde, welcher sich schon bei der ersten Puch-Operation bewährt hatte. Auf diesem fahrbaren Gestell läßt sich das Auto auch um die Längsachse drehen, so daß auch Arbeiten an der Bodengruppe stehend erledigt werden können. Um Verzug zu vermeiden, wurde die Karosserie vor dem Zerlegen durch das Einschweißen

von Formrohren ausgesteift. Vielleicht erwähnenswert, daß fast mehr Blech auf die Deponie als zum Sandstrahler geführt wurde.

Jedenfalls hatte sich beim Zerlegen gezeigt, daß die hinteren Seitenwände so schlecht nicht waren und wir beschlossen aus diesem Grund, hier nur Reparaturbleche einzusetzen.

Also die Seitenwände auf den Dachboden.

Schwieriger war es, den von einem der Vorbesitzer aufgebrauchten Bitumenanstrich zu entfernen, der sich nicht nur an den Außenteilen befand, sondern auch im Inneren des Fahrzeuges bis hinauf zum Armaturenblech (wohl aus optischen Gründen goldfärbig übermalt). Da wurde ordentlich geschabt, gebrannt, geflucht und geschimpft, bis das Zeug überall herunter war.

Jedenfalls war nach diesem ersten Wochenende das Auto zerlegt und fertig für den

Schritt Nummer 3:

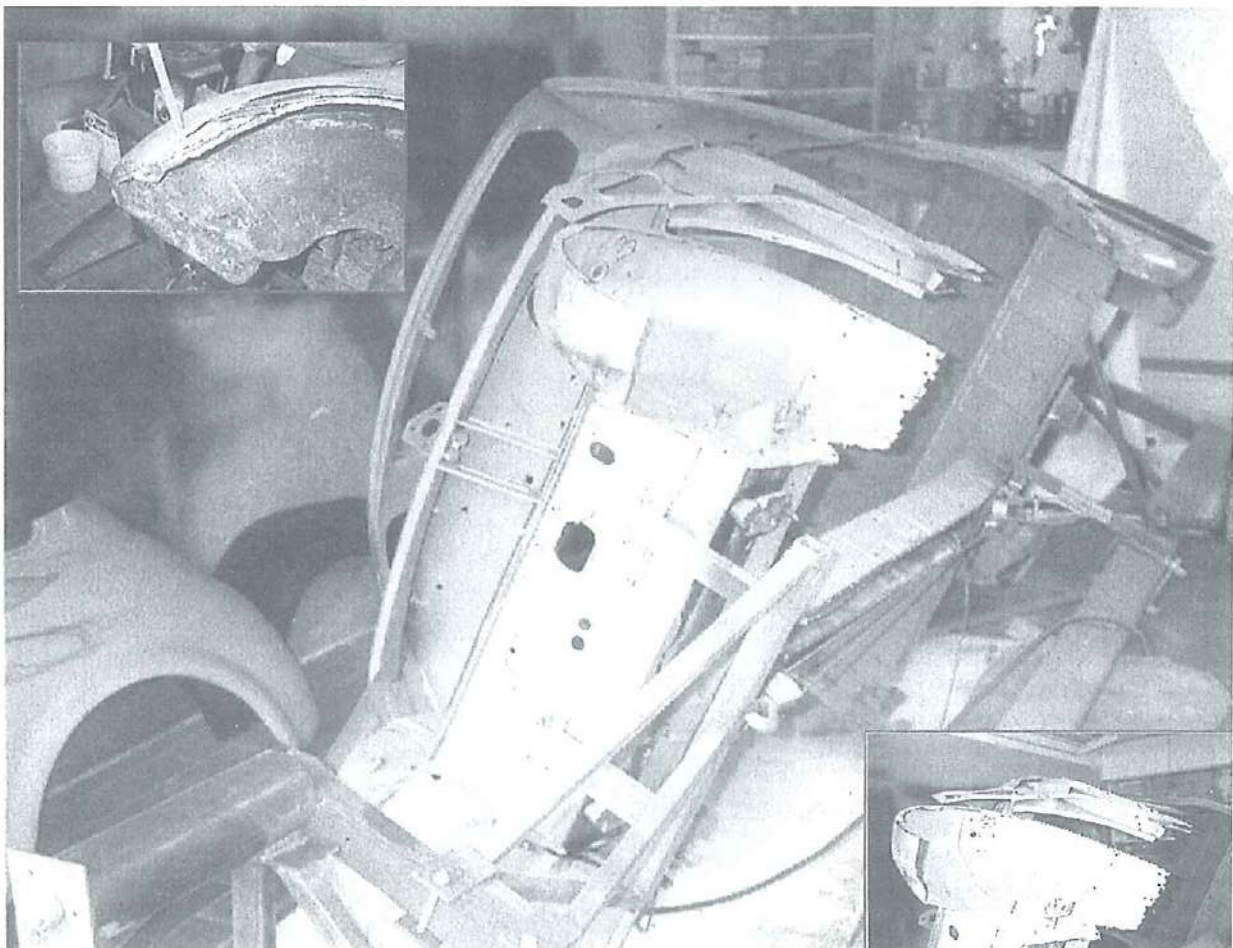
Aufgespannt auf den Griller wurde das Karosseriergerüst zum Sandmännchen gebracht. Danach die hinteren Seitenwände wieder vom Dachboden geholt und die Rep-Bleche hinauf. Die Vorbesitzer hatten nämlich die verrosteten hinteren Bleche dick mit

Bitumen überschmiert, dann mittels Blechschrauben Alublech aufgedoppelt und das ganze mit 1 cm dicker Spachtelmasse in Form gebracht, da mußten die Neuteile her!

Schritt Nummer 4:

Vor dem Zusammenbau der Bleche war es notwendig, Türen für unsere Karosserie aufzutreiben. Fündig wurden wir bei einem Bekannten aus dem Steyr Puchauto-Club-Graz, wo wir genau jene beiden Türen fanden, welche ursprünglich in unserem Auto eingebaut waren. Zusätzlich haben wir hier auch noch zwei Stück 4"-Felgen und einen Wischermotor günstig bekommen.

Aufgabenteilung: Wohli sen. schweißt die Blech-Einzelteile mit Hilfe von Fronius, dem Meister der Blechverschmelzung, zu einer neuen Karosserie zusammen. Anpassen, nacharbeiten, probieren, wieder nacharbeiten und verschweißen beschäftigen ihn einige Tage sehr intensiv. Die Schweißpunkte wurden recht eng gesetzt, um die Steifigkeit des Wagenkastens für den geplanten Einsatzzweck zu erhöhen. Die hinteren Radeinläufe wurden stumpf in die Seitenwände eingeschweißt, vorne wurden die Kotflügelfälze eingezogen, damit später die breiteren Reifen genügend Platz haben. Sonst passierte mit der





Rohkarosserie nicht viel aufregendes, wenn man einmal davon absieht, daß es schon eine gewaltige Leistung von unserem Wohli-Bub war, aus dem Rosthaufen wieder ein Auto zu machen. Im Zuge dieser Arbeiten werden auch alle Löcher und Bohrungen im Armaturenbrett und im Kofferraum verschlossen, diese werden im Zuge des Zusammenbaues aber noch vor dem Lackieren neu hergestellt und zwar dort, wo wir sie brauchen.

Zur Info: alle Arbeiten wurden in der eigenen Werkstätte erledigt, die so ausgestattet ist, daß es sogar manchem Profi die Sprache verschlägt.

Ich, Wohli jun. telefoniere die halbe Woche und bestelle den erforderlichen Überrollkäfig, suche nach entsprechenden, kurzen Stoßdämpfern, besorge die Vorderfeder mit den umgedrehten Augen, Stahlflex-Bremsleitungen, Tripmaster, Rückspiegel, Schalter, usw. besuche Oldtimermärkte, studiere Inserate und erledige den Kleinkram.

Schritt Nummer 5:

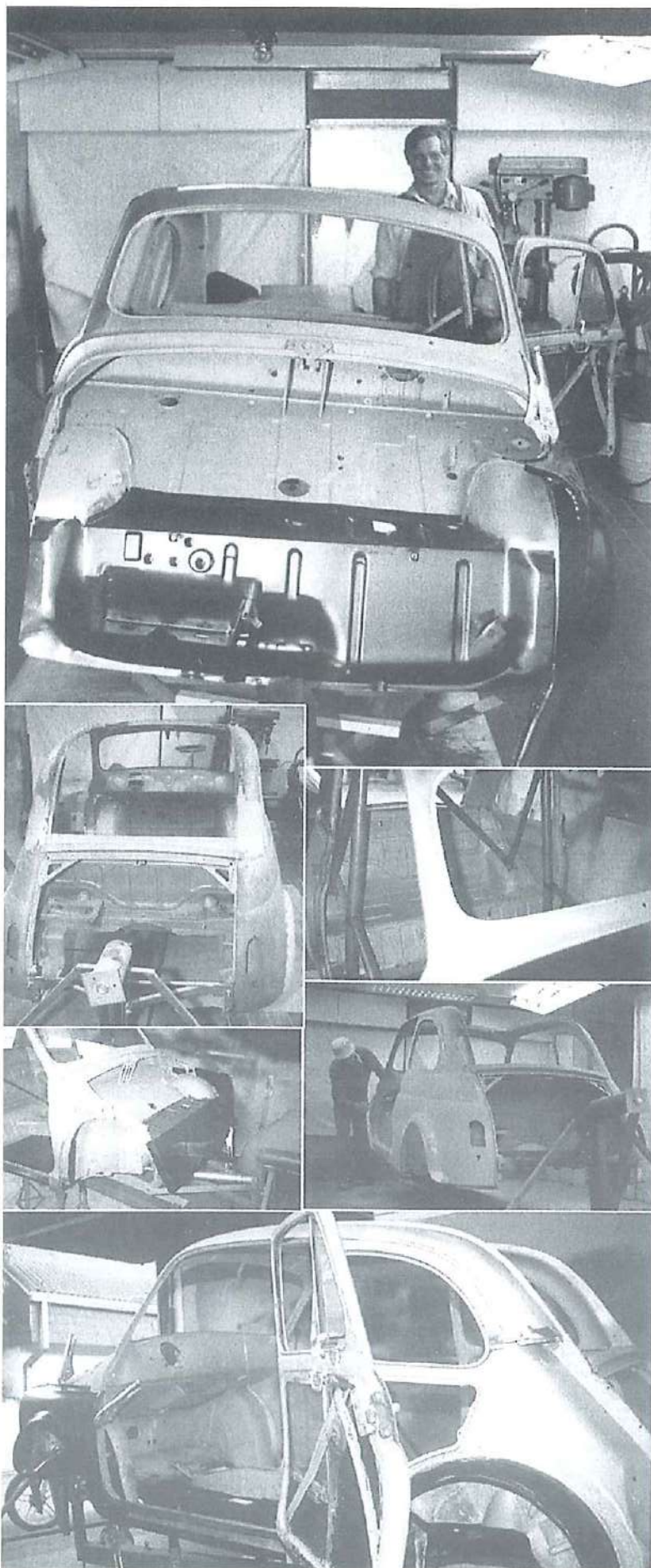
Nachdem die Karosserie soweit fertiggestellt war, daß eigentlich mit den Kitt- und Schleifarbeiten begonnen hätte werden können, wurden noch alle Versteifungen für die Stabis angeschweißt, wozu wir Motor (-gehäuse), Getriebe, Auspuff und Vorderfeder montieren mußten. Auch wurden sämtliche Befestigungen und Verstärkungen für die Sitzkonsolen und die Gurtaufnahmen mit der Karosserie verschweißt.

Außerdem wurde der unlackierte Überrollkäfig komplett montiert, nachgerichtet und alle erforderlichen Schweißmuttern für die spätere Befestigung von Benzinpumpe, Kabel- und Schlauchschellen usw. angeschweißt.

Sämtliche Öffnungen für Schalter, Armaturen und Kabel wurden in dieser Phase gebohrt und geschnitten.

Schritt Nummer 6:

In der Zwischenzeit entstehen bei Erwin Ortner in Graz unsere Motoren. Aus den Teilen auf unserem Dachboden werden vorerst zwei Wettbewerbsmotoren gebaut, einer mit 80er-Bohrung, der andere mit 82er Elko-Kolben. Bei den vorhandenen Nockenwellen können wir aus P84, P92 und einer P96 wählen, wir entscheiden uns für eine neue Nockenwelle SL 65, die uns Heinz Liedl schickt, um unten herum Leistung zu entwickeln. Ansonsten kommen gebohrte Winkelhebel, erleichterte Kipphebel und das ganze Tuningprogramm zum Einsatz. Die

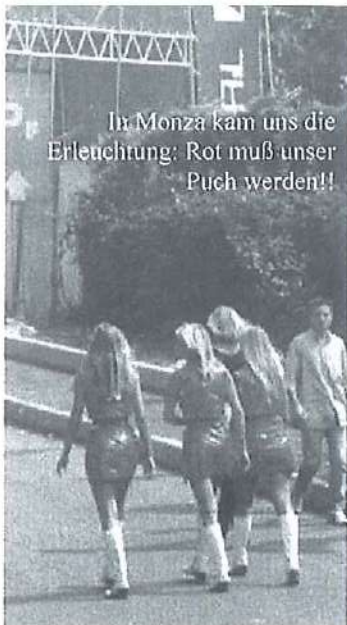




beiden Zenith-Vergasser werden zum Überholen außer Haus gegeben.

Auf der Getriebeseite liegt ein fertiges „langes Getriebe“ mit 9er-Triebling auf dem Dachboden, für unseren Einsatzzweck baut Erwin Ortner noch ein kurzes Berggetriebe mit 7er-Triebling. Weiters werden zu dieser Zeit die vorhandenen 4“ und 4,5“ Felgen gestrahlt und gelb lackiert. Die erste Garnitur Reifen im Format 145/70x12, nämlich Dunlop SP7, werden bei Firma Moser in Lambach bestellt und aufgezogen.

Schritt Nummer 7:



Wie in den letzten Jahren stand auch heuer wieder ein Besuch des Grand Prix von Italien in Monza auf dem Programm.

Dieses Mal allerdings hatten wir aber eine lange Einkaufsliste mit, denn es waren zusätzlich zwei Tage Einkauf in Milano bei OMP geplant. Beladen mit homologierten Schalensitzen,

Hosenträgergurten, einer Feuerlöschanlage, vielen Kleinteilen und strahlenden Augen wie kleine Kinder vor dem Christbaum machten wir uns auf die Heimreise.

Übrigens: die 6-Blatt Feder samt den verkürzten Koni-Dämpfern, welche in unserem ersten Puch montiert waren, sind mit unserem blauen „S“ wie auch das kleine Lederlenkrad verschollen.

September 96: Urlaub mit der Familie und Energie tanken für den

Schritt Nummer 8:

Schleifen, kitten, schleifen, kitten, schleifen, kitten . . . füllen, schleifen, füllen, schleifen....

Es ist nun etwa Ende Oktober und wir setzen uns als Ziel, so gegen März mit dem Auto fertig zu werden.

Es treffen langsam immer mehr der bestellten Teile ein.

Schritt Nummer 9:

Weihnachten steht vor der Türe und die Karosserie ist lackierfertig. Aufgrund der niedrigen Außentemperaturen ist an ein Lackieren in der eigenen Werkstätte trotz Heizung nicht zu denken. Wohlh. sen. macht von der Möglichkeit Gebrauch, das Auto in der Lackiererei eines Freundes zu spritzen. Wir haben uns nach reiflicher Überlegung zwar für einen roten Puch entschieden, wollen aber bewußt nicht einen RAL 3020 Puch haben (siehe oben!). Interessant erscheint uns das Rot von, hmm also hm ah... Wohlh. Lancia, nachdem aber Motorraum und Unterboden lackiert waren, haben wir die Farbe nachmischen lassen, da der Ton etwas zu blau war.

Die Lackierung gelang traumhaft, und kurz vor Weihnachten steht der rote Puch wieder in der Garage.

Schritt Nummer 10:

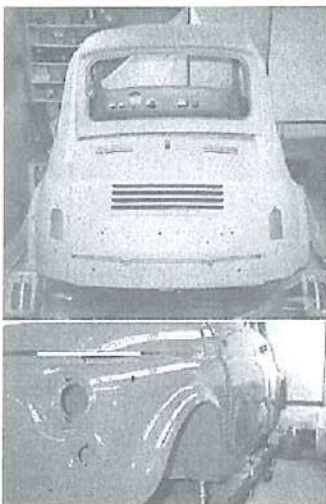
Einbau des in der Zwischenzeit silber lackierten Überrollkäfigs jedoch noch ohne Seitenstreben.

Nachdem die Leuchten montiert war, begann DER Spezialist Joschi Dum (der erklärte Gegner von Lucas, dem Engel der Finsternis) mit der Herstellung eines komplett neuen Kabelbaumes, wobei so einige Goodies den Weg in unser Auto fanden.

Die Batterie wurde in den Kofferraum versetzt, Massekabel direkt bis zur Lichtmaschine geführt, Batteriehaupschalter, wie vom Reglement gefordert, eingebaut, Leitungen für Zusatzscheinwerfer und, und, und berücksichtigt. Außerdem wurden alle elektrischen Anlagenteile wie Lichtmaschine, Verteiler, Regler bis hin zur Benzinpumpe und dem Scheibenwischermotor instandgesetzt. Für den Scheibenwischer selbst mußte ein neues Gestänge hergestellt werden, weil das Originalgestänge mit dem Drehzahlmesser kollidierte.

Schritt Nummer 11:

Die Türen werden komplettiert, wobei die Türverkleidungen wie auch die hinteren Seitenverkleidungen aus dünnem Alu-Blech hergestellt wurden. Mit Ausnahme der vorderen Verbundglaswindschutzscheibe bestehen alle anderen Scheiben aus 4mm Lexan, welche wir selbst aus einer 6m2-Tafel herausgeschnitten haben. Der Einbau erfolgte mit neuen Scheibendichtungen, die wie alle anderen Dichtungen neu beim Autoquariat bezogen wurden. Sämtliche Aluteile wurden auf Vaters Poliermaschine im Keller auf Hochglanz gebracht, Türschlüssel und Kleinigkeiten wie der Schriftzug, die Scheibenwischerarme und dergleichen wurden neu verchromt. Vorne im Kofferraum wurde





der vom Werk seinerzeit homologierte Zusatztank eingebaut, mit dem zweiten Tank und der elektrischen Benzinpumpe verbunden, wobei metallummantelte Benzinschläuche aus dem Sport-Zubehör Verwendung fanden. Die Benzinleitung ist feuergeschützt und wurde, wie alle anderen Leitungen auch, durch den Fahrgastraum geführt. Die Tanks selbst sind mit Sicherheitsschaum gefüllt.

Schritt Nummer 12:

Nun kamen die wohl schönsten Arbeiten im Zuge dieser Restauration; nämlich das Zusammenbauen und Komplettieren des Fahrzeuges mit neuen und aufgearbeiteten Teilen, alles paßt, kein Schmutz mehr, kein Staub und vor allem, kein Rost.

Es erfolgten liebevoll die Montage der Armaturen für Drehzahl, Öldruck und Öltemperatur, welche wir wie auch das zusätzlich montierte Amperemeter vom Dachboden holten. Der neue Wegstreckenzähler aus England, notwendig für den Rallyeeinsatz, wurde auf der Beifahrerseite montiert, wo auch die mechanische Fliegeruhr, welche mir meine Ewa aus Polen mitbrachte, ihren Platz fand. Die Kontroll-Lampen von Puch und die zarten Kippschalter aus England wurden in die vorbereiteten Löcher montiert. Die Montage der Leselampe, der Fußstütze für den Beifahrer, der mittleren Konsole und diverser anderer Kleinigkeiten erfolgte auch in dieser Zeit. Außerdem wurde noch eine elektrische Pumpe für die Scheibenwaschanlage samt einem sieben Liter fassenden Wasserbehälter hinter dem Beifahrersitz eingebaut. Das Auto stand übrigens zu dieser Zeit noch auf einem eigenen Montagegestell und wurde erst ziemlich spät auf die eigenen Räder gestellt.

Schritt Nummer 13:

Nachdem das Auto innen soweit fertig war, konnten wir das Dach aufsetzen, wobei wir uns aus nostalgischen Gründen für das etwas schwerere Blechdach mit dem Bürlz entschieden haben. Vor der Dachmontage wurde der Wagen mittels Flaschenzug am Käfig hängend auf die eigenen vier Räder gestellt. Einbau der fertig zusammengebauten Türen.

Schritt Nummer 14:

Der Motor ist schon auf dem Prüfstand etwas gelaufen und klingt vielversprechend. Nun wird er eingebaut, die verstärkte Kupplung fand sich ebenfalls auf dem Dach-

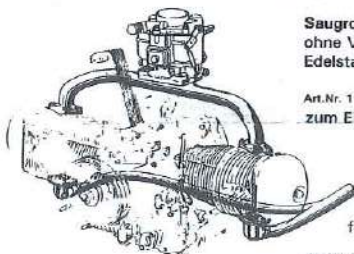
TUNING

vom
AUTOQUARIAT

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

Liebe Kunden! Tel.: 0043-1-4 09 51 91 Fax: 0043-1-4 09 51 91 20 www.autoquariat.at

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, 38mm Edelstahlrohr in einem gefertigt!

Art.Nr. 1*1*635
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,-	



OPERATION RALLYE PUCH

boden und wurde mit neuen Mintex-Belägen von ebendort neu belegt. Als Auspuffanlage kommt eine ungedämpfte 4-Rohr-Monte-Carlo-Anlage zur Verwendung. Der Luftfilter von K&N ist als Sportluftfilter für irgendeinen Renault zu haben und paßt genau auf unseren Zenith-Ver-gaser.

Es war mittlerweile Mitte März 97 geworden und selbst die größten Skeptiker unter den ständigen Beobachtern mußten eingestehen, daß die Leistung, welche Wohli sen. in der Zeit von September bis März erbracht hat, nicht von schlechten Eltern war. Ich selbst kümmerte mich in der Zwischenzeit um einen historischen Wagenpaß, die Pickerl-überprüfung erfolgte natürlich im Puchwerk in Graz ohne Probleme. Wir hatten schon frühzeitig die Nennung für den „Seiberer Bergpreis“ abgegeben, das Auto mußte bei dieser wunderschönen Veranstaltung unbedingt vorgeführt werden, da anläßlich dieser Veranstaltung das Sonderheft des EÖC „40 Jahre Steyr-Puch“ mit Fotos von unserem Restaurationsobjekt erscheinen sollte (und auch erschien – aber nicht nur deshalb ein MUSS für jeden Puch-Fan!). Wir hatten zwar noch keine Stoßstangen (es waren ursprünglich auch keine geplant) ansonsten war das Auto fertig. Am Freitag vor der Veranstaltung schaffte ich noch die Anmeldung, die Kennzeichen brachte ich von Wien mit in die Wachau, das Auto kam am Hänger von Graz.

Es war soweit: die erste Probefahrt mit unserem Puch. Innen wahnsinnig laut, hart und ziemlich schnell, vor allem hier am Berg mit dem kurzen Getriebe: Einfach herrlich! Diagnose: Akut suchtgefährdend!

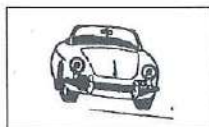
Ich weiß nicht, ob ich bei der ersten Fahrt vor Freude nicht lauter gebrüllt habe als unser Boxer!

Natürlich fehlten noch ein paar Einstellarbeiten an Zündung, Vergaser und am Fahrwerk, aber das Auto fährt sich absolut problemlos. Ein paar Aussetzer stellten sich später als gebrochene Feder der Zünd-verstellung heraus, den Vergaser hat Joschi Dum noch am Seiberer optimal eingedüst und eingestellt.

An dieser Stelle muß ich mich nochmals bei all jenen bedanken, die zum Gelingen unseres Puchers beigetragen haben und mit dafür verantwortlich sind, daß ich ein so wunderschönes Auto fahren darf; allen voran meinem Vater, Wohli sen., der wieder einmal sein Geschick unter Beweis gestellt hat; es gibt nichts, was er nicht kann!



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

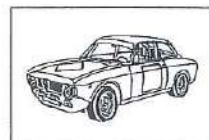
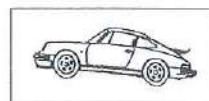


Wir befördern, von der kleinsten Schraube bis zum schönsten Oltimer, innerhalb Europas, sowie von und nach allen wichtigsten Plätzen der Erde:

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099





STEYR - DAIMLER - PUCH
AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

Generalvertretung
 Ludwig Liedl
 Graßling

Eingelangt
 10. Aug. 1961

Betrifft: Kleinwagen für den Klerus

Wir haben vor, über die massgeblichen kirchlichen Stellen eine Empfehlung unserer Kleinwagen Type 500 und 700 C für die Zwecke der Seelsorge zu erwirken, weil wir der Meinung sind, dass gerade unsere Kleinwagen-Typen den Erfordernissen der Geistlichkeit besonders entsprechen.

Um unsere Verhandlungen zu unterstützen, würden wir kurze Teste von STEYR-PUCH-Fahrern aus den Kreisen der Geistlichkeit brauchen.

In der Annahme, dass auch Sie den einen oder anderen Wagen an Geistliche verkauft haben, richten wir an Sie die Bitte, uns von diesen Herren kurze Gutachten zu verschaffen, die wir den Kirchenbehörden vorlegen und damit beweisen können, dass es bereits eine Anzahl zufriedener STEYR-PUCH-Kunden unter dem Klerus gibt.

Wir sagen Ihnen für die freundlichen Bemühungen schon im voraus unseren besten Dank und begrüßen Sie

hochachtungsvoll

STEYR DAIMLER PUCH
 Aktiengesellschaft

Oldtimer-Spektakel beim Pfarrer zog Massen an

VON HELMUT WIMMER

MEGGENHOFEN. „Vor unserem Herrn sind alle Oldtimer gleich!“ predigte Pfarrer Manfred Brandl. Sprachs, unterbrach die Fahrzeugsegnung und wies dem „Puch 500“-Spuckerl einen Parkplatz neben seiner Lordschaft „Rolls-Royce“ zu.

Hochwürden alias „Pater Auto-Narr“ hat selber einen Cadillac, Maserati, Rolls-Royce und zwei Jaguars, die gemäß Armutsgebilde alle nicht völlig restauriert sind. Vergangenes Wochenende verwandelte Brandl (55) sein Reich in den verrücktesten Pfarrhof der Welt: 650 klassische Automobile und hundert Motorräder boten sich staunenden 10.000 Besuchern dar.

Es ist jährlich Österreichs größtes Autoveteranen-Treffen – dennoch kaum etwas für „Seitenblicke“ und ähnliche Adabeis, wie Brandls Koveranstalter, der

Motorjournalist Claus-Peter Pozdnik erläutert: „Bei uns sind nicht wie bei anderen Oldtimer-Spektakeln der Prinz von Großbritannien oder die Putzi von Schickimicki die Stars, sondern die alten Vehikeln.“

Etlichen Stars sah man, wie ein geflügeltes Wort sagt, „die Abstammung eindeutig an“. Nämlich von der Pferdekutsche. Ältestes Schnauferl war heuer ein Cadillac von 1904. Weiters dabei: Steyr 220er, Bugattis und chromblitzende Raritäten, wie Mercury Cyclone und Packard.

190 davon fuhren die 125-Kilometer-Rallye mit Geschicklichkeitsprüfung auf dem Grieskirchner Stadtplatz. Etliche Lenker nahmen einen Abscheider, da sie bei der Mostjause am Bauernhof der Familie Egger in Raab-Oberspitzling zu lange „hucken“ geblieben waren. Sie eilten dann zu Pfarrer Brandl, der, ans Beichtgeheimnis gebunden, niemanden disqualifizieren konnte.



Auch ein Schnauferl wie der Puch kann ein Oldtimer sein. Foto: Harrer



Rolf Greilich wurde in Schotten von einem Außenseiter geschlagen.



2. Int. Rheydter DMV-Rundstreckenrennen Zolder

das waren... Rennen...

Start: 10.30 Uhr
10 Runden = 67,690 km

Tourenwagen bis 700 ccm

	3	6	10
271	Vereinigung Süddeutsch. Autosportler Eichhammer, Franz, Regensburg	Steyr-Puch	
272	Renngemeinschaft Langenfeld Vogt, Friedhelm, Leverkusen	Steyr-Puch	
273	Stahl, Hartmut, Rastatt	Steyr-Daimler-Puch	
274	Schulz, Lothar, Ludwigshafen	Steyr-Puch	
275	Rottenburger, Walter, Stuttgart	Steyr-Puch	
276	Plückalman, Udo, Volmarstein	Steyr-Puch	
277	Koblitschek, Heinz, Wörth	Steyr-Puch	
279	Hartmann, Alex, Lahr	Steyr-Puch	
280	Hackner, Dietmar, Unterbach	BMW 700	
281	Pfeiffer, Bernd, Pirmasens	BMW 700 Coupe	
282	Mostbeck, Kurt, Bamberg	BMW 700 Coupe	
283	Grioshaber, Rolf, Schwenningen	BMW 700 Coupe	
284	Grewo, Heinz-Jürgen, Hamm	BMW 700 Coupe	
285	Dombrowski, Norbert, Siegburg	BMW 700 S	
286	Conrad, Karl-Heinz, Holzgerlingen	BMW 700 CS	
287	Schmitz, Wilfried, Neunkirchen		

Tourenwagen über 700 bis 850 ccm

251	Steinbrinck, Peter, Oberauroff	Fiat Abarth
252	Schulz, Dieter, Berlin	Fiat Abarth
253	Rieken, Klaus, Rellingen	Abarth
254	Menzel, Harald, Dannenberg	Fiat Abarth
255	Denfeld, Rolf-Georg, Bad Homburg	Fiat Turin
256	Cirincione, Leonardo, Italien	Fiat Abarth
257	Holzappel, Frank, Frankfurt	Fiat Coupe
258	Golka, Hans, Berlin	DKW Junior
259	Burger, Bernd, Rüsselsheim	DKW F 11
260	Bauers-Krey, Ralf, Bonn	DKW Junior



Bergrennen Eberbach 1963



Fritz Eichhammer holte sich auf seinem Steyr Puch den Klassensieg am Roßfeld.



Spezial-Tourenwagen, Gruppe 5, bis 700 ccm:

1. Bew. Hediri-Racing-Team, Z'brücken
F.: L. Fritzing, K'Itrn., St. Puch 650 T 6.29,8
2. B. Pfeiffer, Pirmasens, BMW 700 Spez. 6.36,8



Paris-Rouen 1963
ADAC-Rundstreckenrennen 1963

um Rheinland-Pfalz-Preis, der als Rahmen-
zum GP von Deutschland ausgetragen
Unten: Eichhammer auf Steyr-Puch mit
erter Windschutzscheibe.



Eichhammer bedrängt von Nakaten
ADAC-Mittelrhein-Rennen



ADAC-Mittelrhein-Rennen

HOCKENHEIM

PREIS DER NATIONEN

MARTINI

15.9.68
START 10:30 UHR

FÜR RENNWAGEN
PROTOTYPEN
UND SPORTWAGEN

HOCKENHEIM

PROGRAMM

DM 1,-

Automobilclub von Deutschland



ADAC-Rhein-Ruhr-Pokalrennen



Harlowe Richter auf der Rennbahn Bielefeld

...noch Zeiten

Tourenwagen Gruppe 1-2; bis 700 ccm:

1. W. Sommer, Mainz, Steyr-Puch 650 TR 5.40,0
2. H. Koblitschek, Wörth, Steyr-Puch 650 TR 6.33,9
3. W. Rottenburger, Stuttg., Steyr-P. 650 TR 6.39,0
4. Bew. H. Zschernitz, Ettlingen
Fahrer: H. Grieshaber, Steyr-Puch 650 TR 6.50,5
W. Widdekind, Baunatal, Steyr-P. 650 TR 3.10,2



Duesi schnappt sich einen BMW 1600



STEYR PUCH - NOCKENWELLENSPEZIFIKATIONEN

Seriennockenwellen: Serie/500 Nr.2 Nr.3 Nr.4 P 92 Nr.5 P 96

Nockenhub: 5,1 5,9 6,1 6,3 6,5 6,5 6,7 mm
Spreizung: bei allen hier angegebenen Nockenwellen 105 °
Ventilspiel: Auslaß = 0,20 Einlaß = 0,15

Sportnockenwellen: SL 65 SL 65 RS 66/3 RS 67/4 RS 68 RS 71/8 RS71/104

Nockenhub: 6,9 7,6 7,3 8,0 7,9 8,1 8,2 mm
Spreizung: 106 ° 106 ° 103 ° 104 ° 102 ° 106 ° 104 °
Ventilspiel:
 Auslaß: 0,25 0,30 0,30 0,35 0,30 0,30 0,30
 Einlaß: 0,20 0,25 0,25 0,30 0,35 0,35 0,35

Einzelne Nockenwellenwerte nach folgenden Meßpunkten:

AUS öffn. ° vor UT/Ventilhub im UT/max.Ventilhub/Ventilhub im OT /schl. ° nach OT
 EIN öffn. ° vor OT/Ventilhub im OT/max.Ventilhub /Ventilhub im UT /schl. ° nach UT

SL65/6,9/106°

87 ° 5,95 mm 8,9 mm 2,90 mm 52 °
 58 ° 3,10 8,9 5,85 85 °

SL65/7,6/106°

86 ° 6,2 mm 9,9 mm 3,0 mm 55 °
 58 ° 3,1 9,9 6,1 85 °

RS68/7,9/102°

92 ° 6,5 mm 10,0 mm 4,05 mm 67 °
 67 ° 4,3 10,0 6,40 97 °

RS71/8/8,1/106°

90 ° 6,65 mm 10,4 mm 3,50 mm 60 °
 59 ° 3,70 10,4 6,65 95 °

RS71/V/104°

95 ° 7,15 mm 10,5 mm 4,35 mm 68 °
 68 ° 4,70 10,5 7,15 97 °

Die Daten für die Nockenwellen wurden uns freundlicherweise von der Firma Häring in Regensburg zur Verfügung gestellt. Herr Häring Senior ist einer der erfahrensten Steyr Puch-Motorenbauer in Deutschland. Die Firma Häring führt nach wie vor Motorenbearbeitungsaufträge aus.



BOSCH TESTWERTE

VDT-T- STE 0,7/1 (6.67)

ersetzt Ausgabe vom 10.64

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

Firma: Steyr - Daimler - Puch AG., Graz/Österreich

Motor: 0,643 Ltr. - 2 Zyl. - 4 Takt - Otto - 19,8 PS (25 PS)

Typ: Kombi 700 E (700 C) *PKW 650T*

Baujahr: 61-67

Batterie 12 V 32 Ah	Beim Anlassen Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen	Spannung (Mindestwert)	9,5 V
-------------------------------	---	------------------------	-------

Anlasser 0 010 350 003 J (R) 14 V 20 A 33	Bei blockiertem Motor Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen	Spannung (Mindestwert)	7,5 V
		Strom	290 - 310 A

Lichtmaschine siehe Anlasser	Regulierspannung	ohne Belastung	14,3-15,3 V
		mit Belastung	13,1-14,3 V

Reglerschalter 0 190 215 003 TA 14 V 20 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	15 A
	12,4 - 13,1	2 - 7,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A

Zündspule 0 221 102 001 K 12 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)	bei ZS-Ruhestrom	11 V
		beim Anlassen	9 V
	¹⁾ Primärwiderstand [Ω]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung
	3,1 - 3,6	14	10 - 14 kV

Zündverteiler 0 231 109 007 JF 2	Unterbrecher Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel
	400 - 500 p	mind. 0,3 mm	60 + 2 Grad 64 - 69 %

Zündkondensator LMKO 1 Z 20 Z

Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand
0,23 - 0,2 µF	über 200 kΩ	max. bis R _f -Marke

Zündverstellung a) Fliehkraftverstellung

Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]
1000	7,5 - 15
1500	11 - 15
2000	11 - 17,5
3000	21 - 27
4000	27 - 32
5000	31 - 36
Gesamtverstellung:	Grad KW

b) Unterdruckverstellung

mm Hg	Verstellung [Grad KW]
Bereich	
Beginn	
Ende	
Oberprüfung	

Grundeinstellung

Zündzeitpunkt-Marke befindet sich
bewegliche Marke: **an Doppel-
riemenscheibe**

feste Marke: **am Leitrad**

Zündzeitpunkt-Einstellung:
4 - 7 Grad KW vor/~~rück~~ OT
6 - 10 mm vor/~~rück~~ OT

Zündfolge: 1 - 2

Zündkerzen: W 225 T 1

Zylinder 1: **in Fahrtrichtung links**

Elektrodenabstand: 0,7 mm



**Jumble
GOODIES**



BIETE/VERKAUFE

Biete: mehrere generalüberholte Motoren von 600-780 ccm

2 Türen bis Bauj. 1965

Rennpuch nach FIA Anhang K Bauj. 1964 mit Verbesserungen (Makrolon+Verbundglas, Stoffdach, Käfig, Konni-Fahrwerk, geschäumter Tank, verstärkte Bremsen, Stabis, Instrumente usw.) Guter Zustand, evtl. 2. Motor Komplette, überholte, neu gelagerte Hinterachsgetriebeeinheit 500/600 T-H. Gerner

Tel./Fax 0043-7722-67168

Neuteile: Kurbelwellen, Kolben und Zylinder, div. Lager, Motorgehäuse, Ölpumpen., Vergaser Weber 36 DNCF, Vergaser Zenith 32 und 36 NdiX, Saugrohre, Felgen, Europatüren, Pleuel; aus Nachfertigung Gussauspuffkrümmer für Monte, einbaufertig bearbeitet

Franc Müller

Tel. 02251-62843 ab 22 Uhr,

Fax -6811

Steyr-Puch Kommunalhaflinger aus 1. Hand mit Streugerät, Schneeschieber und Kehrmaschine,

Preis VB

Heinz Liedl

Tel. 09405-2274,

Fax -6047



Nachfertigungsaktion:

hintere Bilsteinstossdämpfer
DM 165.-+MWST.-

Bitte schnellstens bei mir melden, Auftrag muss bis Ende April raus!

Dritte und vierte Gänge nach Wahl.

Gerade- oder schrägverzahnt

Gangpaar DM 380.-

Deutsche Herstellung!

G. Hummel

Tel.0721-23867

Monte-Carlo Auspuffanlagen auch für

500erS, Neuanfertigung

H. Nenninger

08453-8656

Hubraumerweiterung durch

88er VW-Kolben und Zylindern und

Bearbeitung des Motorblocks

H. Gerner

Tel./Fax 0043-7722-67168

Haflinger Modell 703 APL mit grünem Planenverdeck, Bauj. 63 in sehr gutem Zustand

E. Leist

Tel. 069-869646

Herr Ferenc Kiss aus Budapest hat eine lange Liste mit vielen Teilen verschickt, wer noch keine hat, kann unter der Telefonnummer 0036-1-3414298 oder Fax -4880065

eine bestellen. Er spricht sehr gut deutsch.

Die Brüder R. und R. Horninger aus Österreich verkaufen diverse 500er und einen 650er

Tel. 0043-7242-67987 oder -47442

Rinaldi-Tuning in Holland bietet Tuning Teile auch für Steyr-Puch. Rennvideos Coppa Mille

Gratis-Preisliste anfordern bei

Tel. 0031-742425129

www.gironet.nl/home/ddracing

Puch 700 C zum restaurieren*

M.Duesterberg

Tel.030-4339010

Totaler Abverkauf Pinzgauer und Haflinger Komplettfahrzeuge und Teile,

Leichter Wohnanhänger Eriba, geeignet für Puch, Bj. 65, sehr schön, Puch-Ranger TT - TM 50 Bj. 83, zwei-sitzig,

Haflinger Polyester Führerhaus, Pinzgauer Motore, Felgen, Reifen und Sanitätsaufbau,

Haflinger Motore und Vorderachsen,

Steyr Puch-Teile 500- 650 TR

Zinser Alois

Tel. A-03135 / 52430 o. 52754 o.

0664 / 2016366

8073 Feldkirchen/Graz

Triesterstr. 375

SUCHE

500 S in gutem Zustand

Ralf Krieg

0721-857833

Teile für 126er Puch

D. Terjung

Tel.0208-408129

Steyr-Puch 650 TR 1 oder 2, fahrbereit

H. Kulpe

Tel. 04231-63651

500 S, kein Fiat Umbau, nur mit Hersteller Steyr-Puch im Kfz-Brief, auch schlechter Zustand, notfalls auch Teesieb, evtl. auch ohne Motor und Getriebe

E. Pfaff

Tel. 09381-1025

Thondorf Ausgaben 1 bis 7, Tacho original bis 160 KmH

F. Müller Tel. 02251-62843

Steyr-Puch 650 TR 1 oder 2,

fahrbereit

A. Hein Tel. 06192-14111

Suche Bremstrommeln hinten

M. Duesterberg

Tel. 030-4339010

TEILEMARKT UND HILFERUF



Erstmals fand neben dem traditionellen Liedl Teilemarkt ein zweiter bei ISA-Racing in der Nähe des Nürburgrings statt. Bei trockenem Wetter fanden ca. 150 Steyr Puch Freaks den Weg in die Eifel. Die dort anwesenden Teileanbieter waren mit den Verkäufen sehr zufrieden. Einige

schäftigten Peter, der uns seine Halle, sowie sein Firmengelände zur Verfügung gestellt hat. Bei dieser Gelegenheit erzählte er



nahmen mit ihren „Winzlingen“ den nicht gerade kurzen Weg in Kauf, um ihre gepflegten Fahrzeuge zu präsentieren. Bei dieser Gelegenheit konnte der Freundeskreis sein für Präsentationen soeben erworbenes Clubzelt nebst neugestalteter Fahne vorstellen.

Die Stimmung war sehr gut, für das leibliche Wohl wurde von Jutta Duesterberg und Ulla Kahl bestens gesorgt. Am Abend traf man sich in der Laacher Mühle zu Benzingsprächen mit üblichem Ausklang. Vielen Dank an unseren vielbe-

mir die Geschichte von seinem abhanden gekommenen und vom Porschewerk gebauten Fünfganggetriebe. Dieses wurde ihm

während des Neubaus seines Firmengebäudes gestohlen. Wir bitten



alle Steyr Puch Freunde Peter Kröber zu benachrichtigen, falls in der Szene ein solches zum Kauf angeboten wird oder ein Fahrzeug mit solch einem eingebauten Fünfganggetriebe auftauchen sollte. Peter setzt ei-

nen Finderlohn von 1.500 DM aus. Im Oktober letzten Jahres bat mich Stefan Heins, Journalist bei diversen Szeneblättern, um Mithilfe bei der



Gestaltung und Ausarbeitung eines Artikels über Peter Kröbers Ex Zsada Rallye Puch. Als Veröffentlichungstermin ist die Maiausgabe von „Oldtimer Praxis“ vorgesehen.



VITAMINE
für IHRE
WERBUNG

Drucksachen
Internet
Full-Service

ART
media

AGENTUR FÜR ALTE UND NEUE MEDIEN

ohmstraße 12 telefon 095 02-92 18 92
96175 peittstadt fax 095 02-92 18 93
info@art-media.de www.art-media.de



GESUCHT WIRD...

...die rechte Person auf dem Foto aus dem Jahr 1968. Wie man sieht, hatte der junge Mann von 18 Jahren schon damals eine Vorliebe für die kleinen Autos, zunächst Fiat 500, wie auch zwei seiner Geschwister, wenig später erfüllte er sich jedoch den Traum vom schnellen Österreicher: der erste Steyr-Puch, den er auch noch immer hat, diente auf einem Schrottplatz dem Wachhund als wetterfeste Behausung. Die damals gewachsene Begeisterung ließ ihn bis heute nicht los, in seinem Fuhrpark befinden sich fast alle Modelle aus Thondorf. Bleibt noch zu sagen, daß er als einer der wenigen Sportfahrer über viele Jahre hinweg die Fahne der erfolgreichen Rennsemmeln hochhält, national und international. Außerdem feiert er dieses Jahr seinen 50. Geburtstag, herzlichen Glückwunsch!



„PUCH AUF GROSSER FAHRT“

heisst es auf dem Titel dieser Thondorfausgabe, in Anlehnung daran hat unser Freund Hubert Nenninger freundlicherweise die Organisation einer Spazierfahrt durch die



Holleredau mit anschliessendem Quatschmachen im Grünen übernommen. Termin ist

Samstag, der 20. Mai 2000

wegen des zu erwartenden Sonnenscheins; eine verbindliche Anmeldung bis spätestens zum 24. April 2000 unter der Telefonnummer 08453-8656 und ein blankgeputzter Puch sind Voraussetzung für die Teilnahme. Also ran ans Telefon und reservieren, möglicherweise ist die Teilnehmerzahl begrenzt!

STEYR PUCH TACHO-UHR

mit Automatikwerk
in einer Auflage von 99 Exemplaren

- Die Zahlen sind Nacht-Leuchtend (Fluoreszierend)
- Grosses Gehäuse / 36 mm
- schwarzes Lederarmband
- Schweizer Automatikwerk ETA 2824-2
- beidseitiges Mineralglas
- 1 Jahr Garantie

Preis 329,- DM

Design Watches
Liebigstr. 40
65428 Rüsselsheim

Tel.: 06142 / 95 03 01
Fax: 06142/ 95 03 02

www.michael-accessori.de



TERMINE



APRIL

6.- 9.	Techno Classica	Essen	Clubstand Halle 14
15.-16.	Training	Croix en Ternois	Coppa Mille
15.	Einstellfahrten	Oschersleben	VfV
15.	Veterama	Ludwigshafen	
29.-30.	Flugplatzrennen	Bitburg	Coppa Mille 1. Wertungslauf

MAI

6.	Teilemarkt	Regensburg,	Heinz Liedl
20.	Ausfahrt	Reichertshofen	Hubert Nenninger
22.05.-11.06.	Reise	Deutschland Portugal	Jutta Duesterberg
27.-28.	Classic Club Race	Zolder	Coppa Mille 2. Wertungslauf

JUNI

2.- 4.	Meisterschaftslauf	Most	VfV,
10.-11.	Meisterschaftslauf	Horice	VfV,
11.-12.	Italian Day Circuit	Assen	Demo-Race,
16.-18.	Oldtimer-Festival	Nürburgring,	Coppa Mille 3. Wertungslauf

JULI

2.	Rallye Historic	Bad Homburg	www.bad-homburg.de
8.- 9.	Fiat 500 Treffen	Garlenda,	
15.-16.	Bergrennen	Gaschney/Elsass	VfV
21.-23.	Meisterschaftslauf	Oschersleben	VfV

AUGUST

12.-13.	Bergrennen	Osnabrück	Coppa Mille 4. Wertungsl./VfV Meisterl.
28.-30.	Oldt. Großveranst.	Flugplatz Peenemünde	VfV Meisterschaftslauf
27.	Ebern Klassik	Bergprüfung	

SEPTEMBER

2.- 3.	Rennen	Croix en Ternois	Coppa Mille 5. Wertungslauf
2.- 3.	Meisterschaftslauf	Hockenheimring	VfV,
15.-17.	Rennen	Oschersleben	Coppa Mille 6. Wertungslauf

OKTOBER

7.- 8.	Veterama	Mannheim,	
??	St. P. Freundeskreis	Ruhrgebiet	Ort und Termin siehe „Markt“

NOVEMBER

4- 5.	Rennen	Hockenheim	Coppa Mille 7. Wertungslauf
-------	--------	------------	-----------------------------

DEZEMBER

2.	Jahresabschlusstreffen	Ruhrgebiet	Ort siehe „Markt“
----	------------------------	------------	-------------------

