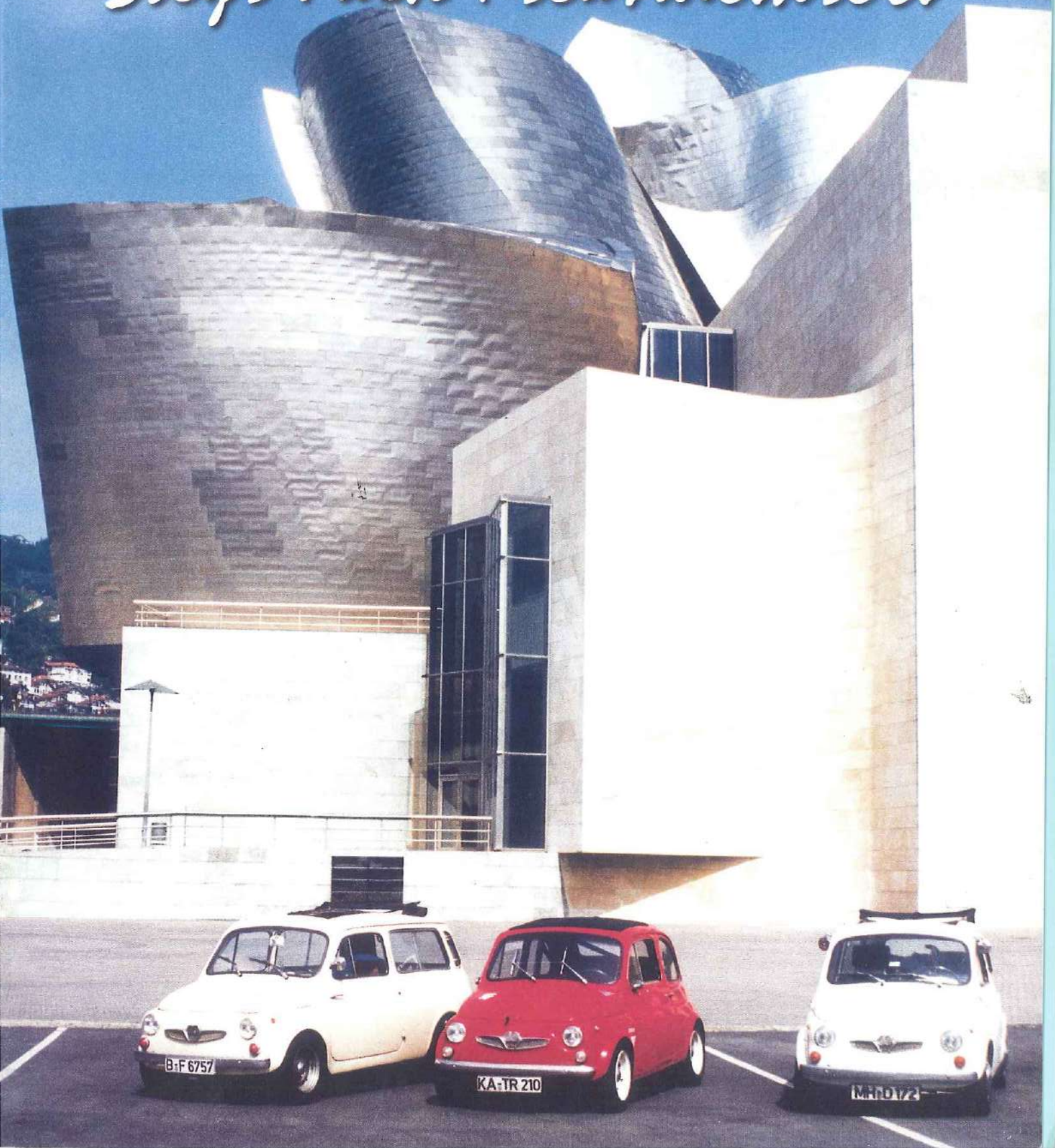


Ausgabe Nr. 15

THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis

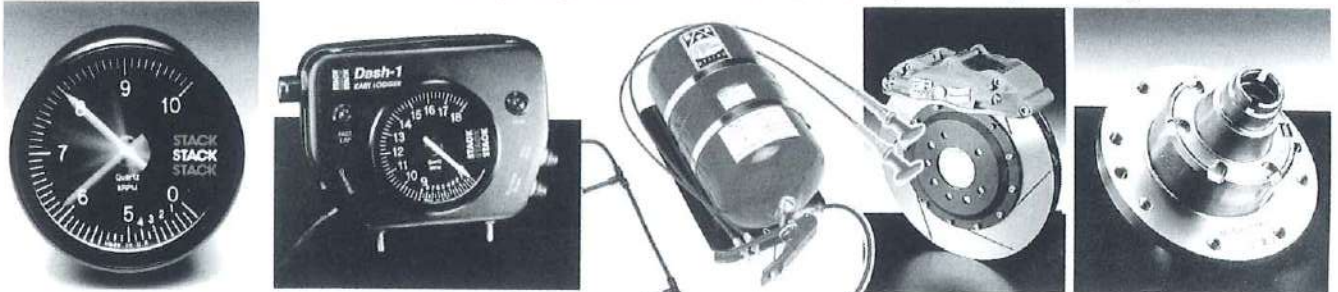


ISA-RACING *Technik*

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!**

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

INHALT 2000

TITEL

Tour de France-
Tour de force 32-34

UNTERWEGS

Jahresrückblick: 18-19
Reiseimpressionen 35

LEUTE

Meine BSA 7
Aus den Anfängen 8
Vom Bus zum Puch 9
Rennttraining mit
Zeitnahme... 15
You have just... 28-29

START UND ZIEL

Crash-Kurs 16
Jahresrückblick 18-19
HTWT 20-21
Mein erster Start 24-25
Das waren noch
Zeiten... 36-37

TECHNIK

Lackinfo 38
Einstelltabellen 39

RESTAURIERUNG

Bericht von Henk
Veenendaal 10-14

SERVICE

Jumble Goodies 40
Termine 41
Lesermeinung 30-31
Kochrezept 42

BERICHTE

Mähwender 26-27
In eigener Sache 4-5/17
Im Spiegel der
Presse 6
Impressum 3



INT. ADAC HESSENPREIS
HOCKENHEIM

22./23. AUGUST 1970

Voranstalter: Allgemeiner
Deutscher Automobil-Club
(ADAC) e.V., Gau Hessen
Unter Mitwirkung des Internationalen
Motor-Sport-Clubs
Mainz-Kastel

Programm am 1.



Impressum

-Thondorf-

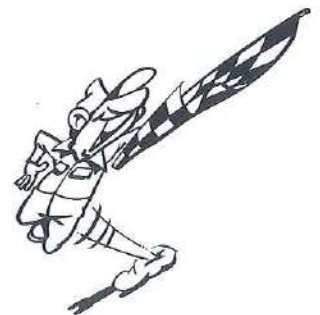
Thondorf ist das offizielle Organ
des Steyr Puch Freundeskreises
Deutschland
www.thondorf.de
thondorf@steyr-puch.de

Georg Hummel
Bismarckstr. 18
76133 Karlsruhe
steyr-puch-hummel@t-online.de

Ulla Kahl
Fichtenstr. 15
65719 Hofheim

Jutta Duësterberg
Joachim-Friedrich-Str. 22
10711 Berlin

Satz und Druck
artmedia
Matthias Kelber
Lange Strasse 31
96047 Bamberg
www.art-media.de



artmedia

werbeagentur
lange strasse 31
96047 bamberg
0951 208 72 97
www.art-media.de

VOLLE

Karosserieblechnerei Lackiererei Kühlerbau

Ihr Spezialist für

Steyr Puch Restaurationen

79100 Freiburg

Telefon 0761/73777

Rehlingstrasse 14

Fax 0761/73755



HOTEL RESTAURANT

ZUM LAMM

TREFFPUNKT DER FEINSCHMECKER

74831 Gundelsheim/Neckar

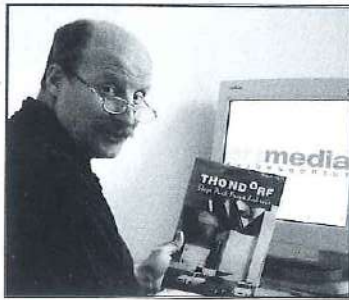
Telefon 06269 42020 Telefax 420299

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





„Steyr Puch - Fahren“ ist nur ein anderes Wort für „Leidenschaft“, oder: „Die Zukunft unseres Hobbys liegt in der Vergangenheit des Erlebten“. So oder so könnte unsere Philosophie lauten.



mitglieder und sorgt für den Jahresabschluss des Kassenberichtes. Einen sehr großen Teil der anfallenden Arbeiten erledigt mittlerweile ganzjährig Thomas Bohlmann unter tatkräftiger Mithilfe von

In diesen Tagen findet an vielen Orten, quer durch unsere Republik, ein alljährlich wiederkehrendes Ritual statt: Garage auf, Scheibe runter, Zündschlüssel rum – dann, der für uns alle unverwechselbare Ton aus einer „Monte Carlo“- Auspuffanlage. Lust und Freude breiten sich im Innern meines Körpers aus. Nichts bringt mich schneller in Wallung als dieser, für einen Nichtkenner des Szenarios bedeutungslose, für uns aber unvergleichliche Vorgang. Ein Blick auf die Instrumente – Öldruck o.k.? Zwei, drei mutige Gasstöße beenden das „warm up“ und los geht's. Schnell bin ich auf „Hundert“ und mit zunehmender Phonzahl bekommen meine Gedanken Flügel. Das „Steyr Puch - Fahren“ rückt wieder für ein halbes Jahr in den Mittelpunkt meiner Freizeitaktivitäten. Das



Bruder Bernd, die die auflaufenden Informationen elektronisch verarbeiten, weiterleiten und für die entsprechende Präsentation des Freundeskreises im Internet sorgen. Das Internet wird das Medium der Zukunft sein. Seit unserem Start waren 18.000 Besucher auf unserer Homepage!!! Die meisten unserer Mitglieder werden aber für „elektronische Spielchen“ keine Nerven mehr haben. Deshalb wird die zu leistende Arbeit unserer „Bohlmänner“ zukünftig immer mehr in den Mittelpunkt rücken.

Johannes Hiltrop bemüht sich alljährlich ab Dezember beim Veranstalter in Essen um unseren Clubstand und den

M e s s e -

übrige halbe Jahr besteht für einen Steyr Puch- Aktivist in vorderster Front in erster Linie aus der Beantwortung diverser Anfragen von Steyr Puch- Begeisterten, in der nie endenden Öffentlichkeitsarbeit, der Berichts- und Bildbeschaffung für die nächste „THONDORF“ und aus Treffen mit Mitstreitern und Streiterinnen vom „harten Kern“ des Freundeskreises. Jutta Duesterberg, unsere Undercover- Agentin mit Spezialaufgaben, ist zum Jahresende hin mit der Bereinigung unserer Mitgliederliste voll beschäftigt. Mäxchen, ihr Terrier- Wachhund, in den feinsten Berliner Tierkliniken als Terrorist bestens bekannt, sorgt unter den Steyr Puch- Fahrern mit Hundeanhang bei allen unseren Treffen, mit beängstigender Zielstrebigkeit, für ein ständig dezimiertes Hundefeld. Ulla Kahl, mahnt letztmalig säumige Beitragszahler an, kümmert sich mit viel Engagement um unsere Neu-



Freundeskreis Deutschland

auftritt bei der TECHNO CLASSICA. Darüber hinaus hilft er durch fachmännische Ratschläge und „Handauflegen“ Neueinsteigern und Steyr - Puch - Restaurierern (siehe Heinz Jagodowski u. Hans Sikorsky, deren Objekte gut vorankommen) beim Fertigstellen ihrer Autos. Ihr seht also: unsere Aufgaben und die Arbeiten für den Steyr Puch - Freundeskreis gehen mittler-

weile weit über den üblichen Rahmen vieler Oldtimer-Clubs hinaus.

Was für Aufgaben stehen sonst noch kurz- und mittelfristig an?

Das 20-jährige Jubiläum unseres Freundeskreises rückt näher. Für dieses Ereignis wird eine dem Anlass entsprechende Messedekoration benötigt. Teilweise wurde mit der Beschaffung auch schon begonnen. Neues Bild- und Archivmaterial, sowie Presseberichte sind im Allgäu, der Schweiz und in Österreich aufgetaucht und für unsere nächste Zeitschrift unter die Lupe zu nehmen. Etliche Kilometer, viel Zeit und Energie werden hierfür erforderlich sein, um unser Aushängeschild „THONDORF“ auf dem heutigen Niveau zu halten. Matthias Kelber, unser Freund, Werbeprofi (artmedia, Bamberg) und Endgestalter unserer Zeitschrift, nimmt momentan gerade mit unseren letzten beiden Ausgaben an einem Wettbewerb für Oldtimer-Clubzeitschriften teil.

Ihr seht auch an diesem Beispiel, mit welchem Aufwand an die verschiedensten Aufgaben herangegangen werden muss, um für die einzelnen Oldtimer- Zeitschriften (Markt, Motor Klassik, usw.) mit unserer Marke Steyr Puch aktuell, attraktiv und berichtenswert zu bleiben. Übrigens: Die Qualität unserer „THONDORF“ kann immer nur so gut sein wie es die von Euch zur Verfügung gestellten Beiträge und Fotos zulassen. Ihr wisst auch, wie viele Mühen und Zeit es mich gekostet hat, bis endlich mal wieder etwas über einen Steyr Puch geschrieben wurde. Danke nochmals an Peter Kröber (ISA - Racing) und Stefan Heins (Oldtimer Markt), ohne die der Bericht in Oldtimer Praxis 3/01 nicht möglich gewesen wäre. Nur mit unserer „THONDORF“ und dem jährlichen Messeauftritt in Essen allein werden wir unsere Steyr Puch-Fahrzeuge nicht im Gespräch halten können. Langfristig denke ich, sollten wir auf der Klassik Mobil in München und den Oldtimermessen Nürnberg, Mannheim oder Saarbrücken mit einem Stand vertre-



ten sein. Wobei wir die in den Gebieten ansässigen Freundeskreismitglieder um Unterstützung (Standdienst und Fahrzeugabstellung) bitten möchten. Für die Dekoration, Prospektmaterial, etc. würde ich sorgen. Bereits jetzt ist ein größerer Steyr Puch-Artikel für das Jahr 2003 in der Mache. So etwas ist nur mit großem Zeitaufwand, entsprechender Reisebereitschaft und der dafür nötigen Leidenschaft (mein Steyr Puch-Wort des Jahres) möglich. Um diese ganzen Aktivitäten zeitlich durchziehen zu können müssen Freiräume geschaffen werden—

auch finanzielle!

Deshalb bitte ich Euch um Verständnis, wenn gleichzeitig mit der Umstellung von DM auf Euro unser Mitgliedsbeitrag, inklusive „THONDORF“ und Infos, geringfügig (27,- EURO) angehoben wird. Ich möchte an dieser Stelle weder die jahrelange Beitragsstabilität unseres Freundeskreises hervorheben, noch über die allseits gestiegenen Kosten (Druckerei und DTP-Service, Büroaufwand mit Telefon-, Fax- und Portogebühren, Benzin, Kosten für den Messestand und, und, und,) lamentieren.

Deshalb nur soviel dazu:

Unsere Arbeit für den Freundeskreis, der Aufwand für die Zeitschrift, die weitere Umgestaltung unseres Messestandes und die Internet-Präsentation mit der ständigen Aktualisierung unserer Homepage rechtfertigen diesen Schritt, ohne ein schlechtes Gewissen zu bekommen. Was wir für unsere „20 Jahre Steyr Puch-Freundeskreis“ Feier planen, sollte jedem von uns Mitgliedern diesen kleinen Aufschlag wert sein.

Hierzu ist Euer Einverständnis nötig und Eure Meinung gefragt !!!

Eine Freude ganz besonderer Art bereitet auch die Tatsache, dass es wirklich weltweit Fans unserer Autos gibt. Unser Japaner vom letzten Jahr fährt jetzt angeblich im Steyr Puch durch Tokio, ein Steyr Puch Besitzer (3 Stück) aus Finnland hat ebenfalls Kontakt mit uns aufgenommen. Hier nun ein neues Beispiel: Das Automobilmuseum auf der Insel Mauritius sucht für seine Sammlung ei-

nen Steyr Puch. Die Konditionen sind verlockend. Nur das Hinkommen kostet Geld. Alles andere... Sigi Scherrer beantwortet weitere Fragen (siehe Internet: <http://www.steyr-puch.de> unter Gästebuch oder Tel./Fax 00230-265-6288).

Wäre toll, wenn jemand ohne Nachfolger für seinen Steyr Puch hier helfen könnte.

Wie soll es in den nächsten Jahren mit unseren Aktivitäten weitergehen?

Rennsport-Auftritte wird es weiterhin über



den VfV oder die COPPA MILLE geben. Meiner Meinung nach wäre aber in erster Linie wichtig, wenn alle Freundeskreisleiter mehr Bereitschaft zu Ausfahrten mit ihren Puch-Autos entwickeln würden. Hier werden zwangsläufig unsere Aktivitäten in den nächsten Jahren verstärkt liegen. 3 bis 5 Tage-Veranstaltungen, 1 bis 3 mal pro Jahr, sollten eigentlich genügend Steyr Puch-Fahrer zum Mitmachen bewegen. Dass unsere Fahrzeuge für solche Exkursionen standfest genug sind, hat nicht nur die Vergangenheit gezeigt, sondern die großen Herausforderungen in den letzten zwei Jahren. Fahrten von zwei Wochen und bis zu 4000 km (siehe Guggenheim Museum in Bilbao/Spanien, Grand Canyon/Frankreich oder Gardula/Italien) haben einige von uns, wenn auch waidwund, gut

überstanden. Hervorzuheben sei an dieser Stelle die heroische Fahrt der Familie Jungfermann mit Kindern im 500 S mit 650 T-Motor und Wohnwagen vor zwei Jahren!!

Übrigens, wie wär's mit einer „Jubiläumsternfahrt 2003“ nach Wien und Graz mit Bordbuch und Aufgabenstellung? Startorte könnten Regensburg, Bad Homburg und Bamberg sein (ca. 8 Tage). Oder die Ziele Paris und London mit den Startorten Düsseldorf, Würzburg und Karlsruhe (ca. 10 Tage). Ja ja, ich weiß, bin durch das Wissen von den Unternehmungen (Rallyes in Italien und USA-Trip) der FIAT 500er Clubs in Deutschland ziemlich angefressen. Doch *EINMAL!!* sollte es auch uns gelingen, trotz einer schleichenden Überalterung unseres Freundeskreises, so etwas auf die Beine zu stellen. Es ist für uns ein absolutes Armutzeugnis, dass wir seit 1992 auf unseren Treffen noch nie mehr als 12 Fahrzeuge zusammenbekommen haben. Allerdings macht die Teilnehmerzahl (47) an unserer letzten Weihnachtsfeier berechtigte Hoffnung auf Besserung.

Also Freunde, keinen Handbremschaden vor-tauschen, reißt Euch am Keilriemen, schmiert ab Eure müden Knochen, weckt Euren schlafenden „Westentaschen-Ferrari“, und dann geht's richtig ab.

Ihr wisst ja, wo nicht gefahren wird, gibt's auch nichts zu Schrauben-Schrauben aber erfordert Geduld und verursacht manchmal große Schmerzen, welche wiederum ohne Leidenschaft nicht zu ertragen sind. Womit wir wieder am Anfang dieser Zeilen wären:

Steyr Puch-Fahren ist Lust und Leidenschaft, was manchmal Schmerzen sucht und Leiden schafft...

Viel Spaß beim Fahren, Schrauben und Leiden mit Euren Autos... und natürlich auch beim Lesen dieser neuen „THONDORF“-Ausgabe, wünscht Euch

Euer Georg Hummel



STEYR PUCH IM SPIEGEL DER PRESSE

OÖN-Serie: STEYR-PUCH 500

So gerne hätten sie 20 statt 16 PS gehabt

VON HELMUT WAHL

Der 30. September 1957 war für Österreichs Wirtschaft ein denkwürdiges Datum. An diesem Tag startete mit dem Steyr-Puch 500 der letzte Versuch, wieder so etwas wie eine heimische Autoindustrie auf die Beine zu stellen. Der Versuch schleppte sich 18 Jahre dahin. 1975 war Schluss. Bis dahin wurden immerhin 60.000 Steyr-Puch gebaut.

Die Besonderheit des Steyr-Puch 500 lag darin, dass er sich optisch vom Original-Fiat kaum unterschied. Die Antriebsein-



heit (Motor, Getriebe und Hinterachse) aber wurde in Graz entwickelt und gefertigt. 1959 war das beste Jahr: Die Grazer Produktion kam an die 10.000er-Marke heran. Eigentlich viel, da Steyr-Daimler-Puch – gemäß Vertrag mit Fiat – das Auto nur in Österreich, Deutschland und Osteuropa verkaufen durfte. Dafür verzichtete Fiat auf einen Import des Topolino-Nachfolgers nach Österreich.

1957 kostete der Steyr-Puch 500er 23.800 Schilling. Da wurde ihm auch nachgesehen, dass der 2+2-Sitzer seine Fondpassagiere nur leicht gestaucht transportieren konnte. Die einfache VW-Käfer-Version, der Standard, kostete damals 31.500 Schilling. Und er galt als echter Viersitzer. Aber so war das eben: Die Freude, in einem Auto mitfahren zu dürfen, ließ die Frage nach Komfort erst gar nicht aufkommen. Die Haltung eines Familienfahrzeugs à la Steyr-Puch



1957 Stolz von Graz: Produktionsstraße für Steyr-Puch-500 (OÖN)

500 wurde mit rund 300 S monatlich ermittelt. Der 16-PS starke, luftgekühlte und 493 Kubikzentimeter große Zweizylinder-Boxermotor könnte aber doch 20 PS vertragen, merkten Kritiker leise an. Doch umgekehrt freuten sich viele 500er-Besitzer mächtig darüber, dass sie mit ihrem Auto „Schmitze der Mittelwagenklasse“ herausfahren konnten. Schließlich hielt er, „dank des Ölkühlers“, sogar eine Dauerhöchstgeschwindigkeit von 95 bis 100 Stundenkilometer. Später folgten noch Hub-

raumvarianten mit 643 und 660 ccm mit einer Leistungssteigerung auf bis zu 40 PS. Damit verdiente sich dieser Steyr-Puch auch seine Meriten im Motorsport, insbesondere bei Bergrennen. Dass dieses Auto von vielen Österreichern heute noch innig verehrt wird, lässt sich auch so erklären: Es war das letzte Fahrzeug, dessen österreichische Wertschöpfung noch bei 80 Prozent lag.

Bericht übersand von unserem Freundeskreismitglied Johann Venzl.

Ein Glücksfall

Der für den Steyr-Puch 500 entwickelte Zweizylindermotor war ein Glücksfall. Er bildete die Ausgangsbasis für die Entwicklung des Puch Haflinger, mit dem Steyr-Puch den ersten leichten Geländewagen mit Allradantrieb verwirklichte. Von diesem Tag an galt Steyr als Spezialist für Allradautos. Mit diesem Image wurden dann die Produktionsaufträge anderer Hersteller nach Graz geholt.

Historische Dienstfahrzeuge



Bild: R. Prokschi

MEINE BSA IST SCHNELLER !



Mit dem Puch schneller als ich mit meiner BSA, in Schleiz, unmöglich! Diese Wette mit der Silberpappel, so wurde mir Mathias Duesterberg in Schleiz bei einer VFFV-Veranstaltung



auch sonst, hatte schon die schwere Vermutung ich würde in die SM-Szene abgleiten, angesichts ölverschmierter blutender Hände aber mit einem verklärten Lächeln auf dem Gesicht.

Fertig, endlich fertig, jetzt nur noch auf die Rennstrecke, die anderen verblasen und den Lohn für die Plackerei einstreichen. Den Rennanzug hatte ich schon ein Jahr zuvor ge-

kauft und ihn öfters vor dem Spiegel getestet, nicht das er beim ersten

vorge stellt, kostete mich 50 Liter edelsten Hopfensaftes und die Erkenntnis das ein Puch doch nicht so langsam ist wie es scheint. So ein Teil brauche ich auch, also BSA raus aus der Garage, Puch, beziehungsweise Fiat Puch, rein in die selbige.



Die Reaktionen im Freundeskreis

durchaus ermunternd, Aussagen wie Rosstäuscher und ähnliches waren noch schmeichelhaft. Aber der Weg ist das Ziel, schnell sein und dafür ist der Fiat 500 in Verbindung mit einem Puchmotor der Optimaler weg. Aber zuerst einmal Ernüchterung, Motor Schrott, Karosserie am Ende. Alles kein Problem, wenig Auto wenig Arbeit. Nach zwei Jahren wenig Auto und viel Arbeit kam die Erkenntnis, ich hätte mir auch was anständiges kaufen können. Meine Frau, die mich in dieser Zeit meistens in der Garage konsultierte, wo

Rennen nicht passt. Dann der große Tag in Schleiz, erstes Rennen, letzter Platz, naja muss an der Zündung gelegen haben. Zweites Rennen in Usedom, erst verkehrt um die Rennstrecke, nach Aufklärung durch den Veranstalter, der mich mit dem Rad verfolgte, richtig herum aber dafür ab in die Dünen, toll. Ein Jahr nach

dieser Aktion wurde mir eine Kunststoffschraube für meinen Puch angeboten, angeblich in einer Dünenform abgegossen.

Lernphase sagen ältere Puchtreiber dazu, wo sie wohl auch recht haben. Jetzt nach 6 Jahren im Freundeskreis weiß ich, dass schnell sein mit dem Puch erstens extrem schwer und zweitens extrem teuer ist. Aber man arbeitet ja an sich, und so hoffe ich, wenn die jetzt schnellen Puchfahrer von ihren Krankenschwestern an die Strecke geschoben werden, auch ich mal vorne mitfahren kann. Ich hoffe aber, dass die Köhner am Steuer uns noch lange erhalten bleiben und kann nur allen Unentschlossenen raten, bringt eure Puchs auf die Strecke, denn da gehören sie hin, und selbst mit wenig PS macht es riesig Spass, dieses Fahrzeug im Rennen zu bewegen.

Alexander Nenninger

PS. :Dank an alle die mir bis jetzt mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind.



Technik die begeistert





Um zu den Anfängen des Steyr-Puch Freundeskreises zu kommen, muß ich schon etwas weiter ausholen. Wie üblich in der Szene stand ein Puch am Beginn. In meinem Fall ein rotes, arg mitgenommenes Häuflein 500 er, den ich als Student in München für 400,- DM erwarb, als Alltagsauto fuhr, trotz miserabler Bremsen und metallischer Defizite und nach reichlich Ärger, Arbeit und Zuwendung meines kargen Taxifahrersalärs an einen Araber (!) verkaufte.

Aber es mußte ja unbedingt ein Puch sein, denn irgendwo in meiner Gehirnrinde hatten sich all die (meist roten) knackigen Puchs eingegraben, die im Auslauf des Frankenwaldbergrennens nach ihrem Lauf vor sich hin knackten und bei denen es all die Herrlichkeiten gab, die einen Führerscheinneuling in der Mitte der 60er Jahre aus dem Häuschen bringen konnten: VDO Drehzahlmesser bis 8000, spartanische Schalensitze, Feuerlöscher, armdicke Auspuffrohre und so weiter. Dann ruhte der Puch-Virus und machte Platz für Käfer Cabrios und Porsche 356 in beträchtlicher Zahl. Bis zu dem Tag, wo die Umstände einen Zweitwagen in der (inzwischen gegründeten) Familie für angebracht erschienen ließen. Das mußte natürlich wieder ein Steyr-Puch werden und nachdem ich auf eine Anzeige in der „Auto, Motor und Sport“ eine ganze DIN A 4 Seite an Angeboten mitgeschrieben hatte, holte ich mir vom Bodensee ein Restaurierungsobjekt und machte mich an die Arbeit. Das dauerte natürlich eine Weile, und in der Zeit besuchte ich auch den Ul-

mer Veteranenmarkt. Nachdem ich auf dem Gelände alle Stände abgegrast hatte, trollte ich mich über die Parkplätze, weil es da immer interessante Autos gab. Ja und da stand er plötzlich: rot, nicht zu tief und nicht zu breit, ein echter TR 2!!

Schon lag ich drunter und notierte geistig all das, was mir noch fehlte: Die Monte, der Frontstabi, der Hin-



Ex-Gmeinder Rennpuch, gekauft bei Liedl 1967

terachsstabi (Nein, ich verrate nicht woraus der war!) und so weiter. Plötzlich ertönte eine Stimme :“ Was mache sie denn unter meim Auto??“ Ich kroch hervor um den leicht hessischen Urheber in Augenschein zu nehmen und lernte Michael Kuhn kennen. Wir quatschten dann noch circa drei Stunden ausschließlich über Puchs und trennten uns dann, mit dem Versprechen, uns am Nürburgring wieder zu treffen. Dort stand dann der Oldtimer Grand Prix an oder Jan Wellem oder sowas. So genau weiß ich das nicht mehr. Jedenfalls hatte Michael inzwischen auch Kontakte ins Ruhrgebiet aufgebaut und fast schon zwingend stieß auch ich auf die nächsten zentralen Figuren der Szene. Ich hatte mich auf dem Parkplatz am alten Fahrerlager gerade auf den Bauch gelegt um mit der schuleigenen Videokamera (eine der ersten und sauschwer) einem herrli-

chen Carrera 2 unter die Schürze zu leuchten, als sich etwas langes rothaariges zwischen mich und den Porsche schob. Ich formulierte gerade (noch sehr leise) : „Geh aus dem Bild, du arschloch!“ als das „Arschloch“ in bestem Potttdialekt und ganz unschuldig fragte: „Is hier einer dabei, der was mit Steyr-Puch zu tun hat?“ So lernte ich den Steyr-Hennes kennen und wenig später in seinem Gefolge den Johannes Grohs.

Der Rest ist dann schnell erzählt. Bei der Gründungsversammlung des Freundeskreises bei Mutter Wehner konnte ich zwar nicht dabei sein und bei der ersten Thondorf war ich auch nur Artikelschreiber, aber danach führte ich kommissarisch den Freundeskreis, weil Michael Kuhn beruflich damals sehr angespannt war und gab die Thondorf 2,3,4,5 und 6 heraus. Das heisst, daß ich fünf Jahre lang ziemlich alleine Adressen verwaltete, Zeitung machte und verschickte, aufs Geld wartete, Treffen organisierte, mit Nachbarklubs kontaktete und so weiter. Die jetzigen Freundeskreisleer wissen sicher sehr genau, von was ich hier rede. Ja und dann ist sich's auch bei mir nimmer ausgegangen in der Arbeit, wie unsere österreichischen Freunde zu sagen pflegen und dann hat sich der Johannes Grohs geopfert und dann kam der Computersatz und der Farbdruck und das e-mailen und so weiter und da bin ich heute eigentlich ganz froh, daß ich nicht mehr ran muß, denn computern kann ich schon, aber manchmal habe ich das Gefühl, daß ich früher trotzdem viel schneller war. Und abgestürzt ist mir auch nie was

Peter Brysch



Große Fahrer lieben den kleinen Flitzer

Johannes Grohs und sein „Steyr Puch“

Ein jeder hat so sein Hobby, das von Johannes Grohs fällt schon ein wenig aus dem Rahmen. Seine Brötchen verdient der 38jährige als Omnibusfahrer bei der Vestischen. In der Freizeit hat er's lieber ein paar Nummern kleiner. Für die gewünschte Abwechslung sorgt ein schnuckliges Modell der Marke „Steyr Puch“. „Eine Umstellung wie vom Adler zum Maulwurf“, so Johannes Grohs. Logisch, denn die kleine Kiste erreicht gerade mal die Felgenhöhe eines normalen Busses. „Ich mag Wölfe im Schafspelz“, schmunzelt Johannes Grohs. „Der Steyr Puch ist nämlich schnell, auch wenn man ihm das nicht ansieht.“

Bis auf 160 km/h bringt es der Flitzer, der auch an Wendigkeit nichts zu wünschen übrig. Für sein Vergnügen muß Johannes Grohs eine Menge investieren – Zeit und Geld. „Ich habe mich so richtig reingearbeitet, in Sachen Motor zum Beispiel bin ich ein Autodidakt. Aber ich habe den Wagen selbst restauriert und kenne sozusagen schon jede kleinste Schraube beim Namen“, erzählt der Oer-Erkenschwicker. Immer teurer würden im Laufe der Jahre die Preise für die Ersatzteile: „Die sind mittlerweile schon auf Ferrari-Niveau, Originalersatzteile kaum noch zu haben.“

Ein eigenes Völkchen sind die Autoliebhaber, die sich in Deutschland im „Steyr Puch Freundeskreis“ zusammenfinden. Grohs: „Da ist vom Busfahrer über den Architekten bis hin zum Arzt eigentlich jeder zu finden. Eine Gemeinsamkeit hat der Steyr-Fan bei vielen Fahrern des Kleinwagens entdeckt: „Kuriöserweise“, erzählt Johannes Grohs, „sind die meisten Liebhaber des Steyr-Puch über 1,85m groß.“

Einmal im Jahr geht es für alle Fahrer, die ein über 20 Jahre altes Mobil besitzen, zum Rennen an den Nürburgring. Klar, daß auch Johannes Grohs dabei ist: Mit schöner Regelmäßigkeit landet er in der Steyr-Klasse unter den ersten fünf in der Siegerliste. Johannes Grohs: „Ich bin aber schon in halb Europa Rennen gefahren.“ Weitere Rennen finden in der CSFR und Österreich, dem Heimatland des „Steyr Puch“, statt.

Dort ging 1957 in Graz das erste Modell vom Band. Aus Kostengründen verwendeten die Hersteller zu 30 Prozent Blechteile vom italienischen Kleinwagen-Spezialisten Fiat. Der Neuling sorgte gleich für Furore: „Das war das ideale Modell, um vom Motorrad aufs Auto umzusteigen“, erzählt Johannes Grohs. „Und nach einiger Zeit hat sich herausgestellt, daß der Wagen auch ein kostengünstiger Einstieg in den Motorsport war.“ Am besten nutzte in den Jahren '63 bis '65 der damalige deutsche Generalimporteur Heinz Liedl das rasante Potential des „Steyr Puch“, indem er gleich dreimal deutscher Mei-

ster im Bergfahren (vergleichbar mit der heutigen Tourenwagenmeisterschaft) wurde. Da kam der kleine Renner ganz groß raus.

Trotz der sportlichen Erfolge begann der Stern des „Steyr Puch“ langsam aber sicher zu sinken, denn die mobile Gesellschaft forderte ihren Tribut: Gefragt waren nur noch größere Autos – die Produktion des österreichischen Flitzers wurde eingestellt.

Das „Puch-Fieber“ von Johannes Grohs brach vor 16 Jahren aus: „Damals hatte ich zeitweise neun Modelle.“ Zur Zeit sind es zwei. Wieviele Steyrs insgesamt noch im Umlauf sind, läßt sich schwer schätzen, in Deutschland sind es auf jeden Fall unter 100 fahrtüchtige Kleinode. Beim letzten Steyr-Treff wurden 63 Wagen gezählt.

Die echten Liebhaber der kleinen Flitzer, wie auch Johannes Grohs, werden den Wagen aber nicht so schnell in Vergessenheit geraten lassen. Da ist auch die Ersatzteilbeschaffung unter schwierigsten Bedingungen kein Hindernis. Stephan Falk



KLEINER RENNER: Johannes Grohs mit seinem „Wolf im Schafspelz“. Der kleine Flitzer schafft glatt 160 Stundenkilometer. waz-Bild: Falk



KENNT JEDES SCHRÄUBCHEN BEIM NAMEN: Johannes Grohs hat sich seine Kenntnisse über Motoren selbst beigebracht. waz-Bild: Falk



Mini-Puch schafft 160

Johannes Grohs (Bild) aus der Stimbergstraße 278 verdient seine Brötchen als Busfahrer bei der Vestischen. In der Freizeit steigt er um auf ein schnuckliges Modell der Marke Steyr Puch. „Eine Um-

stellung wie vom Adler zum Maulwurf“, meint Grohs. Logisch, denn die kleine Kiste erreicht gerade mal die Felgenhöhe eines normalen Busses. „Ich liebe Wölfe im Schafspelz“, meint Grohs.

„Der Steyr Puch ist nämlich ein schnelles Gefährt, auch wenn man ihm das nicht ansieht.“ Bis auf 160 km/h bringt es der Flitzer, der obendrein auch sehr wendig ist. waz-Bild: Falk



Klassiek & Techniek

DE GEUR VAN OLIE EN BENZINE

Restauratie Steyr-Puch 650 T

GROETEN UIT GRAZ



AANKOOPTIPS Jaguar XJ6/XJ12

Lang geslapen?
Voorzichtig
wekken!



Restauratie Benelli 650S



In dit nummer:

Klassieke motorolie

**Voordeel in
Duitsland**



8 710966 059111

Ruitenwisser-problemen



Iedereen zijn beperkingen

Jeder hat seine Grenzen

Manchmal frag ich mich schon wieviel Restaurierungsprojekte in Händen von einem Kunstoptimisten ein frühes Ende finden. Zu meiner Scham muss ich zugeben, dass ich selbst auch mitgeholfen und klassische Autos zu Seifenkisten gemacht habe, die noch unter uns sein könnten.

Das alles spielte sich vor 25 Jahren ab, sonst hätte ich nicht vor Ihre Augen treten dürfen.

Meine Liebe für Klassiker begann in den 70er Jahren.

Damals noch mit dem jungen (5 Jahren alten) Triumph Herald, erwachte in mir die Anglofilie. Über eine Anzeige kaufte ich in Roosendaal für 250 Gulden einen Rover 100. Das Auto war von einem Amsterdamer Hutmacher, der nur 80.000 km damit zurück gelegt hatte. Die Innenausstattung war nach einer gründlichen Restaurierung wie neu. Die Rostschäden blieben beschränkt bis auf die Seitenkanten des Fussraumes, „bulkhead“ nach dem Arbeitshandbuch.

Ich durfte in der Garage von einem Freund meines Vaters arbeiten, wobei ich wusste, dass dieser Raum nicht ewig zur Verfügung stand.

Natürlich hätte ich nie am Rover beginnen dürfen, keine Erfahrung, wenig Geld (Student), kein eigener Arbeitsplatz und noch andere diverse Dinge.

Das war keine schöne Erfahrung das blieb alles an mir hängen, wobei mir hinterher bewusst wurde, wie gut der Rover war.

Ich starte demnächst ein neues Projekt, eine BSA B40 Militärmaschine, die ich vor 10 Jahren demontiert habe. Ich habe eine Garage, Schweißarbeiten kann ich selbst nicht ausführen (keine Möglichkeit), Lackarbeiten sollten auch kein Problem sein. Sie sehen, ich beginne langsam meine Schranken einzusehen und gut zu kennen.

Gert te Linteb



Inhoud nummer 11

4 Restauratie
Steyr-Puch 650 T

10 Oud Nieuws
Wat gebeurt er in de klassiekerwereld?

16 Praktisch
Plaatwerken

20 Waar gebeurd
Met klassiekers onderweg

26 Techniek
Motorolie voor klassiekers

29 Praktisch
Opstarten na langdurige stilstand

32 Aankoopadvies
Jaguar XJ6 en XJ12

38 Techniek
Ruitenwisser-aandrijving

44 Praktisch
Schakelaars bij motorfietsen

48 Praktisch
Moderne car-audio hoeft niet op te vallen

52 Gereedschap
Ratels en doppen

54 Markt
Klassieker kopen in Duitsland

57 Net wat ik zocht + vooruitblik
Klassiekers te koop en volgend nummer

58 Restauratie
Benelli 650 S



Uit Italië zeker? W

Henk Veenendaal restaureerde zeldzame Steyr-Puch 650 T

Henk demonteerde de auto zoveel mogelijk en begon met de restauratie van de bodem.

Der Puch had sterke overeenkomst met een "Familie Feuerstein-Auto", weshalb man sich entschloß komplette Böden vom Fiat 500 D zu verwenden. Henk moest veel aan de complete onderzijde werken en hoeken en randen uitlijnen om een perfecte bodengroep te bereiken. Am slot werd nog een dikke laag onderbodembescherming aangebracht. Daarna kwamen de binnenste wielkasten erbij. Omdat alleen de onderkant van de wielkasten slecht was, wilde Henk de wielkasten niet helemaal vervangen, want dat is zowel bij de Puch als ook bij de Fiat een moeilijke zaak. Alles werd millimeter nauw ingesoldeerd en paste perfect. Frontplaat en achterwand werden van de 500 L gebruikt, want originele 500 D - onderdelen waren verkrijgbaar. Nu waren de deuren aan de beurt. De onderkant van de deuren had na jarenlang roest een pak met de roestafwijker gesloten. Omdat volledig nieuwe deuren niet meer te koop zijn, werden 2 gebruikte deuren gebruikt, perfect verwerkt en ingepast. Nu ging het om de lakwerk van de carrosserie. Uitsluitend was de auto ooit wit, vertelt Henk, maar het moest origineelblauw zijn. De lakcode en de receptuur kreeg hij van de fabriek. Na de lakwerk



Bij de Fiat 500 ontbreekt het dashboardkastje. Verschillend zijn ook het stuur (claxonring) en de tegen de klok in draaiende snelheidsmeter.

werd de lak met Tectyl nabehandeld.

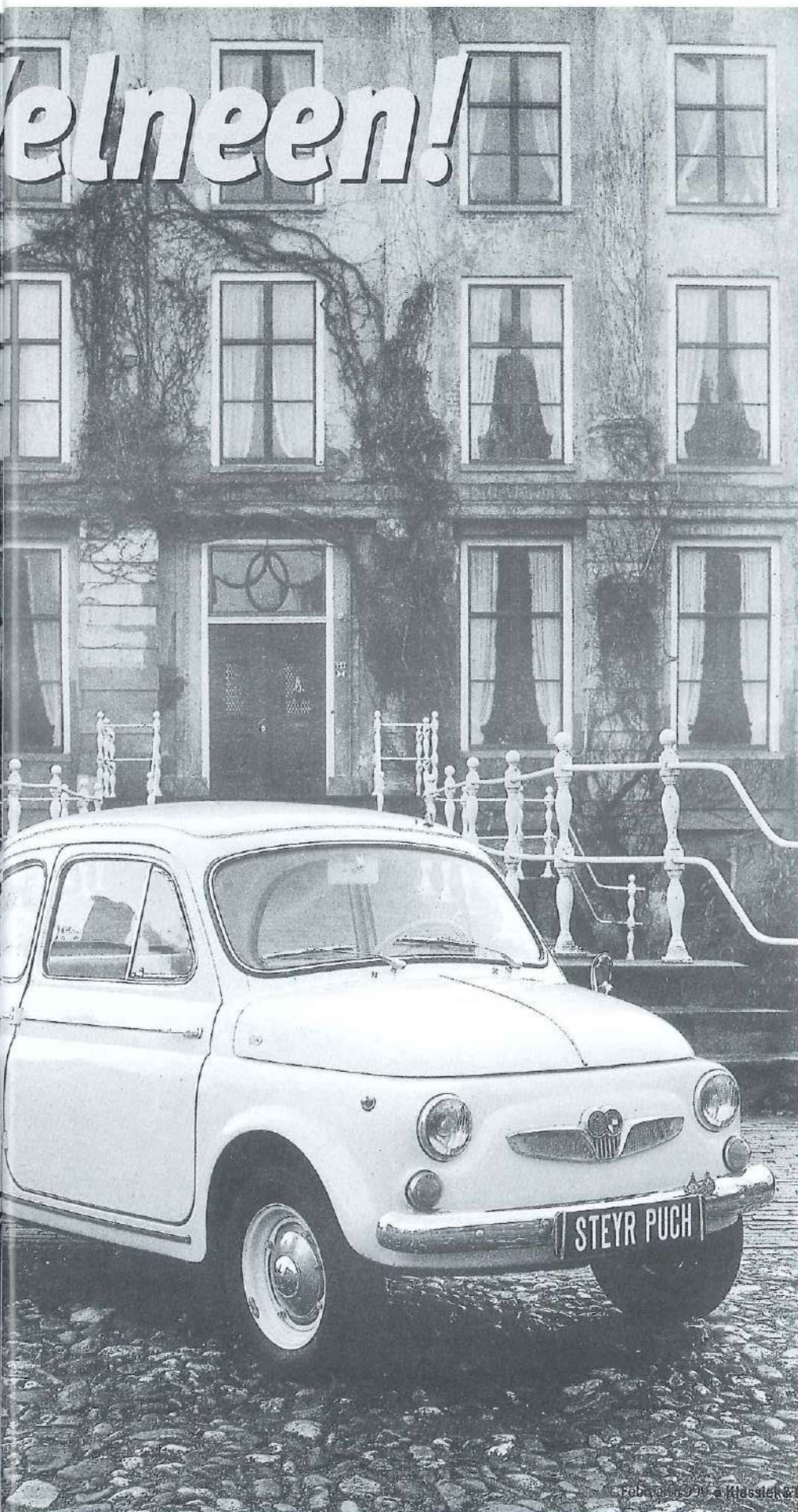
Dann alle lampen en koplampen aan de nieuw gelegde bekabeling aangesloten, alle rubberafdichtingen aangebracht en de carrosserie met nieuwe sierlijsten voorzien. Interieur en dak opnieuw schoon en stevig. Dit stevige dak met het markante buisje zorgde niet alleen voor een hogere kopruimte voor de achterste passagier, maar gaf de auto ook een grotere stijfheid.

Nu ging het om de mechaniek. De wielophangingen werden vernieuwd en met een laag hoogglanszwart voorzien. De voorste bladveer en de achterste schroefveren vervaardigd, de witte velgen met de banden 145/70-12 gemonteerd. De motor, de versnellingsbak en de koppeling waren nog in zeer goede staat. De Boxermotor liep nog als een naaimachine (er had slechts 88 000 km op de teller), zodat slechts de





elneen!



Öl und der Ölfilter gewechselt und neue Kerzen und Zündkontakte angebracht werden mußten. Mehr nicht! Da stand er nun - nach einem Jahr großer Entbehrungen und manchem Selbstzweifel. Eine Menge Spaß im Stadtverkehr und 125 km/h Spitze werden mich dafür entschädigen.

Schön ist er geworden -

" DER KLEINE "

Henk Venendaal ist ein großer Liebhaber des FIAT 500 und all seinen Derivaten. Er besitzt nicht nur den hier beschriebenen Steyr Puch 650 T, sondern auch noch einen roten FIAT 500 F, einen grünen 700er Steyr Puch Combi und einen Caravan. Und man glaubt es nicht, Henk und seine Corry fahren jederzeit mit dem 500 D und dem Caravan in Urlaub. Ein ehemaliger ADRIA-Werksmitarbeiter hat in halbjähriger Arbeit von diesem Gespann extra ein Modell gebaut. Unnötig zu betonen, daß Henk und Corry äußerst stolz auf dieses einmalige Stück sind.

Club:

Weil es so wenig Steyr Puch in den Niederlanden gibt, besteht kein eigener Club. Die Eigentümer dieser Fahrzeuge sind beim Fiat Club Nederland herzlichst willkommen.

Info:

FIAT CLUB NEDERLAND
POSTBUS 229
5100 AE. DONGEN
(0162-321013)

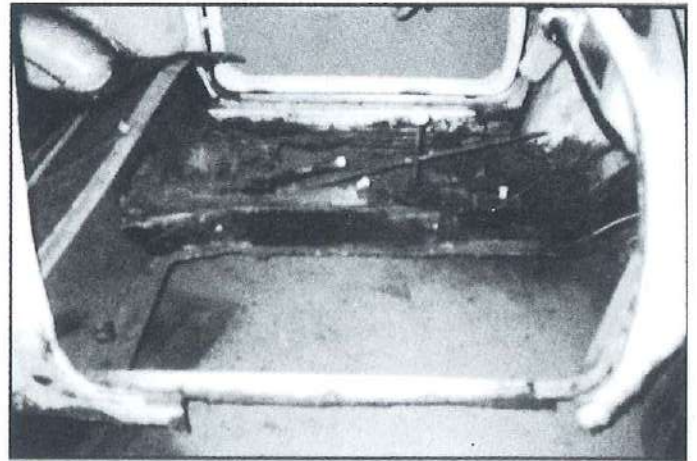
Sinngemäß übersetzt: Marlene Dürr



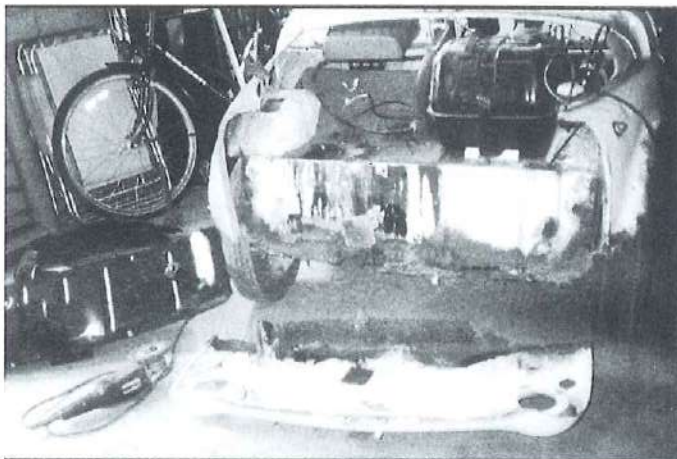
RESTAURIERUNGSBERICHT IN DER KLASSIEK



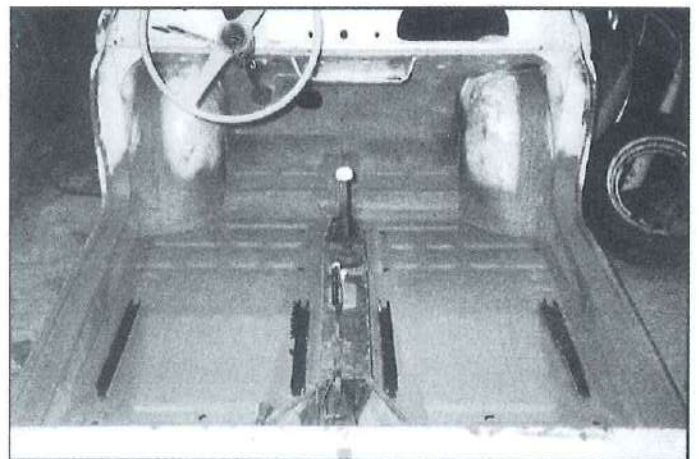
In diesem Zustand kaufte Henk den Puch von seinem Neffen. Alles aber auch alles schien kaputt zu sein.



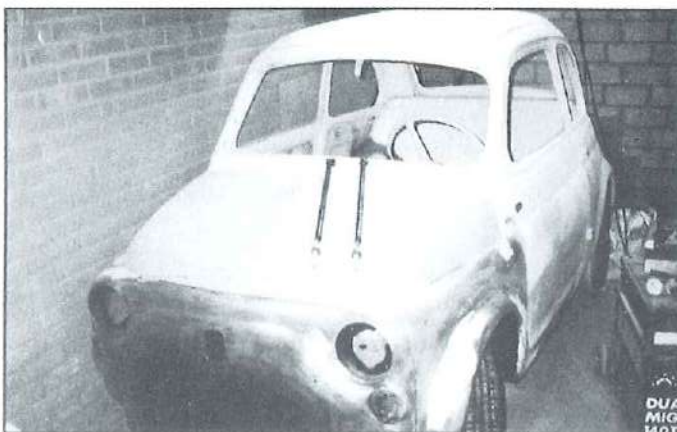
Die Bodenplatten waren deutlich zerfressen. Hier ein entferntes Exemplar: Zeichen deutlichen Verfalles.



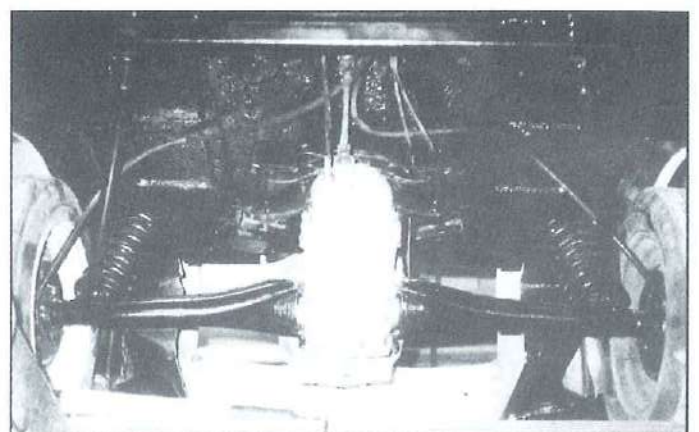
Nachdem die Vorderfront weggeschliffen wurde, schien es als ob die dahinter geschweisste Platte auch entfernt werden müsste. Das neue Teil eines 500 L ist klar zu sehen.



Neue geschweisste (500 D) Bodenplatten eine neues Teil gibt dem Boden wieder ein originales Aussehen.



Das komplette Auto wurde blank geschliffen, angerostete Teile wurden entfernt, mit Fertan behandelt. Danach war das Auto klar zum Spritzen.



So sieht es jetzt aus. Schaut auf die Achsen, die in den Trägern sitzen. Links auf dem Bild ist eine Stabstange schon montiert.

RENNTRAINING MIT ZEITNAHME...



Landratsamt Schwäbisch Hall
 Postfach 11 04 53, 74507 Schwäbisch Hall

KA:JD 127

Ordnungs- und Straßenverkehrsamt Frau Allmendinger/KO

Zimmer-Nr. 0191/755-420

Über Telefon 60.3-505.66.101095.3

Datum 21.06.2000

Ordnungswidrigkeitenverfahren;
 hier: Fahrerermittlung

Ein Lichtbildabzug der Geb. in 74594 Kressberg, Kennzeichen KA-JD 127.

Am 17.05.2000 angebotene Ver- unter Angabe des oben ange- gis-kasse Schwäbisch Hall zu gen Personalien des Fahrzeug- teilen, da wir sonst durch

unzeitlich bezahlt werden als gegenstandslos zu be-

Allmendinger
 Anlage: Lichtbild



Die Konkurrenz muss sich für die kommende Saison warm anziehen. Unser Schorsch trainiert bereits eifrig mit seinem gesamten Fuhrpark auf Deutschlands Straßen. In Amtskreisen wurde seine Topspeed bereits mehrmals bestätigt.

Archiv

IF-Datei: CABIF_ARC\400005432601.tif

Bildaten: Totale Fahrer Kennzeichen

Extendaten: Information Erfassung Zusatz alle Daten

ZURUECK ANFORDERN

Totale



LANDRATSAMT LUDWIGSBURG

Kreishaus
 Hildenburgerstraße 40
 Ludwigsburg
 Telefon (07141) 144-0
 Telefax (07141) 144-396

Dienststelle
Bußgeldstelle
 Ausbittelt erhalten
 Fr. Koster

Datum 20.11.00

Landratsamt - 71031 Ludwigsburg

KA:TR 210

Bitte Rückseite beachten

Betreff: Ordn.-Verf. 505.01.129.011.0

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kurzmitteilung:

die beige(Gelbe) Unterlage(n) erhalten Sie

wie besprochen

wie angefordert

mit Dank zurück

zum Verbleib

zum Ausfüllen bzw. Ergänzen

zuständigkeitshalber

als Irrtüter

Mit freundlichen Grüßen

Koster

mit der Bitte um / wir bitten um

Stellungnahme

Erledigung

Prüfung

Kenntnisnahme

Rücksprache

Anruf/Besuch am _____ um _____ Uhr

Unterschrift

Rückgabe

Weiterleitung an _____

Zustimmung

weitere Veranlassung

Bitte Rückseite beachten

Bitte bitten um Ihr Verständnis:

13:30-15:30 Uhr
 15:30-18:00 Uhr
 18:00-19:00 Uhr



Bei einem Totalschaden mit meinem 42 Jahre alten Puch auf dem Stadtkurs in DvurKralove/CZ, Anfang Juli 2000, absolvierte ich zwangsläufig auch einen Crash-Kurs. Bis zu diesem Ereignis fühlte ich mich gegen irgendwelche größeren Unfallschäden gefeit.... deshalb möchte ich meine Erfahrung in Bezug auf einige technische Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Unfallfolgen weitergeben. Da der Kurs in Dvur Kralove nur den VFV-Meisterschaftsteilnehmern bekannt sein dürfte - ich war bei meinen Teilnahmen dort immer der erste und letzte Puch, weil der einzige - sei erwähnt, dass er große Ähnlichkeit mit Horice/CZ hat, so z.B. die Passage der „Mutprobe“ usw. also lang, eng, kurvig und schnell (an drei Seiten geht es bergab, nur an einer Seite bergauf) d.h. überaus „puchgeeignet“. Am Rande erwähnen möchte ich noch, dass das Fahrerlager dort schöner als in Horice/CZ ist, die Organisation besser, die Bevölkerung noch zahlrei-

wieder frei lief. Im folgenden Training gelang es die schwierigen Passagen ohne jede Probleme zu durchfahren. Aber auf der „Bergstrecke“, wo sich der Puch schwer tut, weil am Anfang noch eine Schikane steht, die ihm fast jeden Anlauf nimmt, dafür aber fast gerade führt, sodass kaum Fahrwerkskräfte wirken und somit keine Fahrfehler gemacht werden können, dort erwischte es mich – zwar bei einem wegen des Regens geminderten Tempo von ca. 110 km/h – böse. Irgendwas blockierte an der Hinterachse und aus Platzmangel bei Stadtkursen krachte mein Puch nach einigen Pirouetten frontal gegen einen Betonmast, der wie hier üblich, mit einer alten Armeematratze abgesichert war. Das ließ die Lenksäule etwa 60 cm in den Fahrerraum dringen, um Rippen, Milz und Fuß zu ramponieren. Der Käfig widerstand der plötzlich eintretenden Energieverrichtung relativ gut und gab nur wenige Zentimeter nach. Der Fußraum aber änderte sein Format vom Kleinwagen zum Matchboxauto, was den gleichbleibend großen Füßen weniger gut bekam. Auch so unbeachtete Dinge, wie das kleine Schirmchen am Fahrerhelm können bei ausgiebiger Kontaktaufnahme des Kopfes mit der Käfigstange, Lenksäule oder ähnlichem abbrechen, herunterbiegen und ganz gewaltig ins Auge gehen (schneiden).

Also : weg damit!! Mein nächster Puch bekommt nun endlich die Zahnstangenlenkung vom 126er mit der geteilten Lenksäule, die ich schon letztes Jahr in den jetzt zerstörten Wagen einbauen wollte. Das „IRGENDETWAS“, was die Hinterachse blockierte, könnte ein an- bzw. dann plötzlich durchgerissener Getriebehaltergummiblock gewesen sein. Denn, wenn das Getriebe sich

2 cm absenkt, kommt das Rad über den Hebel der Pendelachse mit dem Drehpunkt um den Federteller etwa 10 cm weiter in den Radkasten – und soviel Platz ist dort bekanntermaßen nicht.

Nachlässigerweise hatte ich die Getriebebegummihalter nach dem blockieren des Rades beim Ausladen des



Puchs nicht kontrolliert und bei dem Crash waren beide abgerissen, sodass keine gesicherte Aussage gemacht werden kann. Genaue Kontrolle dieses Schwachpunktes sollte schon sein. Auch das von mir aus Gewichtsgründen präferierte Fetzendach birgt im Falle einer oder mehrerer Rollen eine wenig beachtete Gefahr :

es öffnet sich durch die Kaltverformung der Puch-Karosserie und das Gestänge bricht oder dringt in den Fahrerraum ein, wo der Fahrer noch in den Gurten hängt. Abhilfe bzw. Prävention schafft eine solide Verschraubung mit Winkeln, die ein Öffnen des Daches verhindern. Es sollte mich freuen, falls ich mit den paar Hinweisen einen Puchfreund vor Schmerzen bewahren könnte. Für weitere ähnliche Tipps in Punkto passive Sicherheit wäre ich Euch dankbar.

Fried Schultze, Berlin



cher, netter und rennbegeisterter an der Rennstrecke verweilt. Es begann rätselhaft – mein Puch wollte nicht die Rampe aus dem Transporter runterrollen, weil das rechte Hinterrad fest im Radkasten klemmte. Sofortige Kontrolle der Bremstrommel und Feder bei strömendem Regen ergaben keinen Befund. Die Zeit drängte und so wurden die kleineren Regenreifen montiert, wonach das Hinterrad auch



Liebe Leute, vielleicht ist es dem einen oder anderen auch schon mal passiert, man braucht was, ein kleines Teil vielleicht, ein ganzes Auto womöglich. Die Suche beginnt und man begibt sich immer mehr in die Abhängigkeit derer, die diese Sachen haben. Gut, denkt man da, es gibt ja den Freundeskreis, der sich aus höchstens 200 Leuten zusammensetzt, lauter Freunde und nette Jungs, da wird schon nichts schiefgehen. Doch weit gefehlt.



einen Haufen Müll zu präsentieren oder zu verkünden, dass man es sich anders überlegt hat und doch nicht verkaufen wolle bzw. einfach untertaucht und den Interessenten stehen lässt.

Zu Beginn der Steyr-Puch Saison ist nun schon seit einigen Jahren unser gern besuchter Stand auf der Techno-Classica in Essen ein besonderes Highlight. Allgemein beliebt als Treffpunkt zu langen Benzingsprächen, Austausch von Restaurierungstipps und Ersatzteilquellen, Absprache von Rennterminen und nicht zuletzt eine wunderschöne Ausstellungsfläche zur Präsentation verschiedener Puchs. Das alles ist natürlich nur mit grossem persönlichem Engagement, entsprechendem Sachverstand und nützlichen Beziehungen zustande zu bringen. Deshalb an dieser Stelle ein ganz grosses Dankeschön vom Steyr-Puch Freundeskreis an die Macher, allen voran „Steyr-Hennes“ Hiltrop und sein Freund Johannes Grohs, Georg Wilhelm Friedrich Hummel, die viele Stunden mit der liebevollen Gestaltung des Standes opfern, und an all die vielen Puch-Besitzer, die ihr wertvolles Kulturgut zur Verfügung stellen. Wir werden uns auch in diesem Jahr alle wieder in Halle 6 treffen!

J. Duesterberg



Da werden Autos mit gefälschten Papieren verkauft (ein TR bringt halt mehr Kohle), da wird ein Getriebe mit falsch angegebener Übersetzung verkauft, notdürftig aufpolierte Teile als überholt und in Top-Zustand angeboten, Schrottfahrzeuge mit „kleiner Beule am Dach“ angepriesen, Fahrzeuge mit meterdicken Spachtelschichten verkaufsfördernd hergerichtet und bestellte Teile sind auf einmal nicht lieferbar. Oder aber es werden Leute ganz krass hunderte von Kilometern mit falschen Versprechungen herangelockt, um dann

Leute, was soll der Scheiss. Ich will natürlich nicht alle schlecht machen, es gibt leider auch die armen Deppen, die gewünschte Teile liefern und nie Kohle sehen oder aber mit faulen Schecks bedient werden. Kurz, es geht zu wie bei den Hottentotten, ich bin mal gespannt, wann es den ersten Verletzten gibt. Jeder Puchler sollte sich mal überlegen, was das Wort „Freundeskreis“ für ihn bedeutet.

M. Duesterberg

TECHNO[®] CLASSICA ESSEN

Welt-Clubtreff

Internationale Leitmesse für Oldtimer, Classic-Cars, Motorräder, Ersatzteile und Restaurierung

MESSE ESSEN, 5.-8. APRIL 2001

Ihr findet uns wie
immer in Halle 6



JAHRESRÜCKBLICK: LAUSITZ, PEENEMÜNDE,



Eurospeedway Lausitz:

Gigantisch ist nur der „Vorname“ dieser neu entstandenen Rennstrecke. In preußischer Grossmannssucht ist trotz fehlender Infrastruktur eine Rennstrecke aus dem Boden gestampft worden, die von Größe und Ausmaß (allein auf der Haupttribüne haben 25.000 Besucher Platz) mit nichts in Deutschland zu vergleichen ist. Trotz strömendem Regen ließen wir es richtig krachen. Feucht war nicht nur der Regen, sondern auch das gemütliche Beisammensein in Willy's VIP-Box. Alle Budzinskys haben durch aufopferndes Engagement für einen gelungenen, unvergesslichen Abend gesorgt.

Peenemünde:

Wie bereits üblich nahmen wir in der im Bilde ersichtlichen Formation am Trainingslager in Peenemünde zum vierten Male teil. Zum ersten Mal fand eine Oldtimergrossveranstaltung unter dem Motto „Zu Lande, zu Wasser und in der Luft“ statt. Bei wechselhaftem Wetter waren die Piloten der Oldtimerflugzeuge die wahren Stars

dieser Veranstaltung. Verwegene Flugshowerlagen einmotoriger Doppeldecker wechselten sich mit unseren vierrädigen Tieffliegern ab. Am Rande sei erwähnt, dass das

will, dem ist eine Teilnahme an diesem Trainingslager wirklich zu empfehlen. Darüber hinaus ist dieses Meeting für relativ kleines Geld ein echtes Erlebnis für die ganze



„zu Wasser“ dieser Veranstaltung mit ca. sechs Booten echt absoff. Der Veranstalter hat aber für dieses Jahr ehrliche Wiedergutmachung versprochen. Im Großen und Ganzen war unser Trainingslager, wie auch die Jahre zuvor ein voller Erfolg. Wer seinen Puch einmal wieder richtig ausfahren und testen

Familie. Natur pur, weiße Strände, frische Luft und Fahrradtouren inbegriffen.

Frohburg:

Zum ersten Mal nach langer Pause wurde das zu DDR-Zeiten über den eisernen Vorhang hinaus bekannte Frohburger Dreiecksrennen wieder ausgetragen. Mit Lothar Kahl und meiner Wenigkeit nahmen allerdings an dieser wohl organisierten Veranstaltung leider nur zwei Steyr Puch teil. Die Bekanntheit dieses Rennevents schlug sich in der stattlichen Zuschauerzahl von ca. 3.000 begeisterten Menschen nieder. Lothar und ich werden uns auch dieses Jahr trotz weiter Anreise die Teilnahme nicht verkneifen können.



Luftwaffe gegen Bodentruppen

FROHBURG, RALLYE BAD HOMBURG, ...



Rallye Bad Homburg Historic:
Eine absolut elitäre Veranstaltung – trotzdem mit menschlichem Antlitz: Übernachtung im Hotel



Steigenberger, Frühstück im Kurpark von Bad Homburg und Abendessen im Schlosshof. Die meisten Fahrzeuge jenseits der 70.000 Märker und zwischendrin zwei automobile Musketiere. Herzlichst von allen aufgenommen sorgten wir mit Musik aus unseren Monte-Töpfen für entsprechende Aufmerksamkeit und gute Unterhaltung. Top Organisatoren (das



Automania Racing-Team), ein ausgereiftes Bordbuch und eine fantastische Streckenführung machten das Ganze zu dem Ereignis im Hessischen. Wer Spass an einer kniffe-



ligen Gleichmäßigkeitsprüfung mit durchdachten Aufgaben hat, darf sich die Rallye Bad Homburg nicht entgehen lassen.

Unsere Jahresabschlussfeier:

Es geschehen noch Zeichen und Wunder! Knapp 50 Freundeskreisler (Ihr habt Euch nicht verlesen!) bildeten zum ersten Mal seit Jahren wieder einen standesgemäßen Rahmen für unsere Jahresabschluss-



feier in Oer-Erken-schwick.

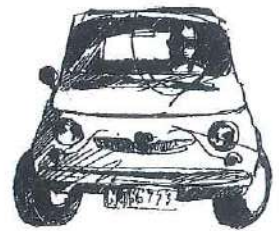
Lange nicht mehr gepflegte Freundschaften lebten wieder auf, Benzin lag in der Luft und jeder gab seine Puchgeschichten zum Besten. Spät in der Nacht wurde das erste offizielle Steyr Puch „Hein Blöd Racing-Team“ mit Übergabe des

Maskottchens durch unsere Präsidentinnen gegründet. Selbst aus Holland und England waren Freundeskreismitglieder mit ihren Puchboliden angereist, um neueste



Puchinfos zu erhaschen. Am anderen Morgen nach gemeinsamen Frühstück trat man glücklich und zufrieden den Heimweg an.

Ulla Kabl





HTWT - MEISTERSCHAFT 2000: IMMER FAIR,

...mit Harald Peter gewann zum 5. Mal in Folge ein Steyr Puch-Fahrer die Klasse bis 700 ccm in der

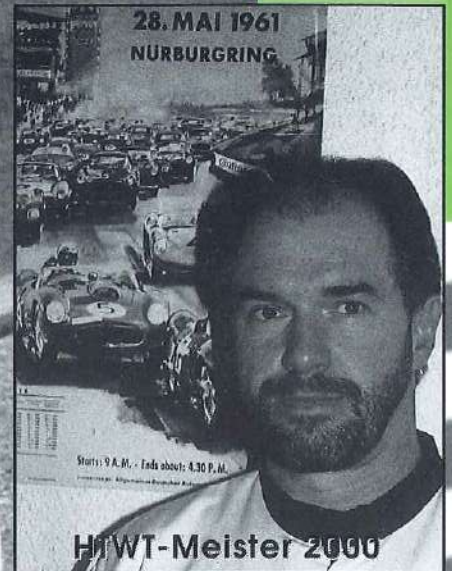
Das spannendste Rennen der Saison lieferten sich ein bis zur Erschöpfung fahrender Michael

HISTORISCHE TOURENWAGEN TROPHY

um den ROVER-CUP



Harald unter Druck



Historischen Tourenwagen-Trophy. Harald konnte seinen Titel erfolgreich vor den BMW 700-Fahrern Ekehard Spelsberg und Hans Schulten verteidigen. Auf den Plätzen 4 und 5 folgten Michael Volle und Helmut Undorf, ebenfalls zwei Steyr Puch-Fahrer.

Auf dem Weg zu seinem 3. Titel in dieser Serie gewann - ein immer motivierter - Harald Peter die Rennen auf dem Nürburgring und in Hockenheim, in Zandvoort und Assen, belegte noch zweimal den 2. Platz auf dem Nürburgring und einmal den 3. Platz auf dem Lausitzring.



Michael ready to race



Volle gegen einen clever konternenden Harald Peter beim Oldtimer-Festival auf dem Nürburgring. Erst in der letzten Runde konnte Harald dem Michael die Rohre seiner „Monte Carlo“ zeigen und den Sieg nach Hause fahren.

Einen ebenfalls hervorragenden Erfolg verbuchte ein wie entfesselt fahrender Helmut Undorf mit seinem Steyr Puch beim 300 km-Rennen auf der Nordschleife des Nür-

Puch, konnte weiter gesteigert werden. Nach 30 absolvierten Rennen in der Historischen Tourenwagen-Trophy (Renndistanz 75 km) zeigt die Bilanz lediglich einen Ausfall. Der Steyr Puch-



Ohne Kipphebel geht nix...



Auf dem Weg zur Meisterschaft

burgrings. Er gewann diesen Lauf unter großem Beifall der mitgereisten Steyr Puch-Fans und wiederholte somit den Sieg des Freiburgers Michael Volle aus dem Jahr 1999.

Die von Harald Peter akribisch geführte Statistik über die Standfestigkeit seines Steyr

Freundeskreis sagt „Herzlichen Glückwunsch“ zu dieser tollen Lei-

stung und hofft, daß dies auch andere Steyr Puch-Fahrer motiviert und sich vielleicht der eine oder andere kurzfristig zu einem motorsportlichen Engagement entschließen könnte. Ihr wißt ja, Mitstreiter sind ständig gesucht und herzlichst willkommen.

Georg Hummel



Historic
Racing









Int. Osnabrücker ADAC-Bergrennen
12-13 August 2000
MEIN ERSTES RENNEN

Nach vielen Vorbereitungen und Telefonaten begann unser erstes Rennwochenende, donnerstagabends mit der letzten Probefahrt und dem Einladen der Rennsammel in den Transporter.

Beim Herunterfahren riss die Halterung der Auspuffanlage ab. Um keine Zeit zu verlieren schlüpfte Lothar sofort in seinen Mechanikeroverall, sodass der Schaden kurzer Hand behoben war. Nun machten wir uns auf ins Rennbüro, um die Papiere und die Startnummern abzuholen. Mathias und Jutta schlugen vor, eine



Abends grillten wir in einer gemütlichen Runde und schlugen uns den Bauch voll. Es war ein super lustiger Abend.

Die Nacht im Bus war eisig kalt. So standen Thomas und ich morgens auch recht früh auf. Als Jüngster im Bunde wurde ich natürlich zum brötchenholen verdonnert. Nach einem gemeinsamen Frühstück stieg allmähliche die Anspannung. Ich zog mir den Rennoverall, den mir Peter Kröber ausgeliehen hatte an ... der musste mir einfach Glück bringen! Um zum Training zu fahren, startete ich meine Rennsammel und nach drei Sekunden platzte unser Traum. Die elektrische Ölpumpe streikte.



Kriegsrat vor dem Start

Nach einer guten Anreise wurden Thomas und ich von Familie Duesterberg gleich herzlich empfangen. Sie hatten uns schon einen Platz im Fahrerlager freigehalten. Nach dem Ausladen kam auch schon Familie Kahl. Lothar fuhr seinen Puch vom Hänger, als es plötzlich einen lauten Knall gab. Was war passiert?

Streckenbegehung zu unternehmen, da wir die Route ja noch nicht konnten. Mathias gab mir wertvolle Tipps, die sich später in meinen Zeiten niederschlagen würden. Nach dem Spaziergang war dann die Abnahme. Keine Probleme mit dem Auto.



Wer sucht der findet

Folgende Teile bieten wir für den Steyr-Puch an:

- **Scheibenbremse vorn**, Alu. Optik wie Bremstrommel, incl. 2-Kolben-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 : Stahllevel, 120 mm Achsabstand



Wie sich später heraus stellte, war auf der linken Seite die Einlassventilfeder gebrochen. Sie wurde von der Pumpe durch den kompletten Motor angesaugt und verursachte so einen Stillstand.

Mathias, Lothar und mein Bruder Thomas schmiedeten sofort den Schlachtplan. Auch mein Chefmechaniker (Papa Bohlmann), der zu Hause geblieben war, wurde sofort von mir informiert. Ich hingegen war ziemlich angeschlagen und befürchtete schon, dass die ganze Arbeit im Vorfeld um sonst war.

Mathias bat mir sofort seinen Ersatzmotor an, den ich allerdings ablehnte und wir so nur die Ventilfeder tauschten. Also, Motor raus, linke Seite demontieren und dann ab zum Händler, den wir als Montagehilfe nahmen. Mein Bruder und ich hielten den Zylinderkopf fest und Mathias drückte mit einer wahnsinnigen Kraft die Auflegescheibe mit zwei Schraubenziehern herunter, damit Lothar die Kegelstücke einlegen konnte. Echte Teamarbeit, für die ich mich an

dieser Stelle noch mal bedanken möchte. Motor wieder rein und los ging es endlich mit dem Training. Nach einer guten Stunde Wartezeit, die mir wie eine Ewigkeit vorkam, fuhr Mathias als erster den Berg hinauf. Die zwei alten Hasen nahmen mich zwischen sich, sodass Lothar als „Rückendeckung“ nach mir startete. Nun der erste Start. Mein Puls raste und ich konzentrierte mich auf das Startzeichen. Der Starter schwenkte die Fahne und los gings.

Mit „Vollgas“ den Berg hoch. Wir wurden mit 20 Sekunden Abständen gestartet, um so erstaunter war ich, als ich nach Erreichen des Gipfels, Lothar schon im Rückspiegel sah. Wir stellten uns sofort wieder an, um wenigstens zweimal den Berg im Training zu erklimmen. Mathias hatte schon das ganze Wochenende von Schaltschwierigkeiten erzählt, die vor dem zweiten Trainingslauf so schlimm wurden, dass er kurzer Hand seinen Puch auf die Seite legte und die Schaltgabel tauschte. Die VEV Gruppe hatte zum Glück noch ein Sondertraining versprochen bekommen, da wir sonntags keinen Lauf mehr vor dem Start hatten. So kamen wir alle noch mal an die Reihe.

Abends gingen es wieder superlustig zu und die Nacht sollte auch nicht so kalt werden, da Ulla uns

ein elektrisches Heizöfchen ausgeliehen hatte.

Am nächsten Morgen machte ich mich wieder auf den Weg, um Brötchen zu holen. Kaum zu glauben, es waren jede Menge Zuschauer auf dem Weg zur Strecke. Nach dem Frühstück warteten wir bis unsere Klasse zum Vorstart aufgerufen wurde. Es ging nun das erste Mal von drei Läufen den Berg hoch. Kaum zu glauben, aber zum Vortag hatte sich mein Zeit deutlich verbessert. Doch mit Mathias und Lothar konnte ich trotzdem nicht mithalten. Der zweite und dritte Lauf ging auch gut, so dass ich mir in der Endabrechnung glatt den zweiten Platz sicherte.



Nach langem Warten war nun endlich die Siegerehrung. Alle haben sich riesig gefreut für mich. Einfach ein unbeschreibliches Gefühl nach solchen Schwierigkeiten überhaupt starten zu können und dann gleich auf dem Treppchen zu stehen.

Bernd Bohlmann

FIAT 500
heytec
elaborazione

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

- Motorenbau / Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

usw.

www.fiat500-tuning.de
www.steur-puch-tuning.de

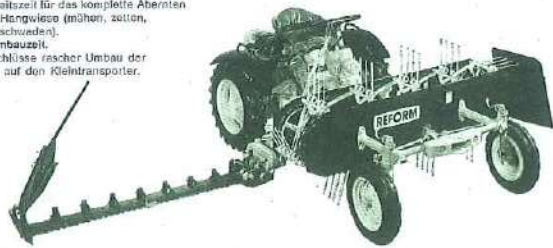




AUCH WENN NICHT PUCH DRAUF

Daten aus der Praxis:

- 50 % weniger Treibstoff.
- Nur 3 1/2 Liter Benzin pro Stunde, das ist pro Flächeneinheit um die Hälfte weniger als mit handgeführten Maschinen!
- 90 % Zeitersparnis.
- Nur 4 Stunden Arbeitszeit für das komplette Abernten von einem Hektar Hangwiese (mähen, zellen, zweimal weiden, schaden).
- Nur 15 Minuten Umbauzeit.
- Durch Schnellverschlüsse rascher Umbau der Heuemaschine auf den Kleintransporter.



Technische Daten:

Bauweise: Drei kompakte Baugruppen: Triebwerk – Arbeitsgerät – Vorderräder – sind durch leicht lösbare Schnellverschlüsse verbunden. Das Triebwerk in Blockbauweise umfaßt Motor, Getriebe mit Adis- und Mähwerksantrieb, Lenkung und sämtliche Bedienungs Elemente.

Motor: Luftgekühlter Puch-Hallinger Zweizylinder 4-Takt-Boxmotor, 15 PS.

Luftschiller: Rollen-Zweizylinder 2-Takt-Boxmotor, 14 PS (Liefermöglichkeit vorbereiten)

Kopplung: Einschieben-Trockenkopplung

Getriebe: Klauen-Schalthebel mit 4 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgängen.

Fahrgeschwindigkeit: 3,4–12 km pro Stunde.

Antrieb: über Schneckengetriebe, Differenzialsperre.

Innenbackenbremse: auch als Lenkbremse verwendbar, Hand-Feststellbremse.

Lenkung: ZF-Schneckenlenkung.

Bereitung: Vorne: 4,30–12, hinten: 6,00–16.

Arbeitsgeräte: REFORM-Kettenschnitten mit 1,80 m Arbeitsbreite.

Basals-Doppelmesserschnidwerk mit 1,50 m Arbeitsbreite.

Kombination: Ladepritsche, 2 m³, für 400 kg Nutzlast. Kunststoffanstrich in Vorberichtung.

Wunschoptionen: Beleuchtung, bestehend aus: 2 Scheinwerfer, 2 Blinkleuchten vorne, 2 Brems-, Blink- und Schlußleuchten kombiniert, 1 Kennzeichenleuchte, 1 Signalhorn, Spaltreiter mit Schnellverschluß für Hanglosen Gitterräder mit Schnellverschluß für nasse Wiesen Doppelpetrol für Zwillingbereifung

Abmessungen: Radstand: 1775 mm
Spurweite: 1250 mm vorne und hinten
größte Länge: 2765 mm, größte Breite: 2250 mm
Gewicht: 670 kg

Konstruktionsänderungen vorbehalten.



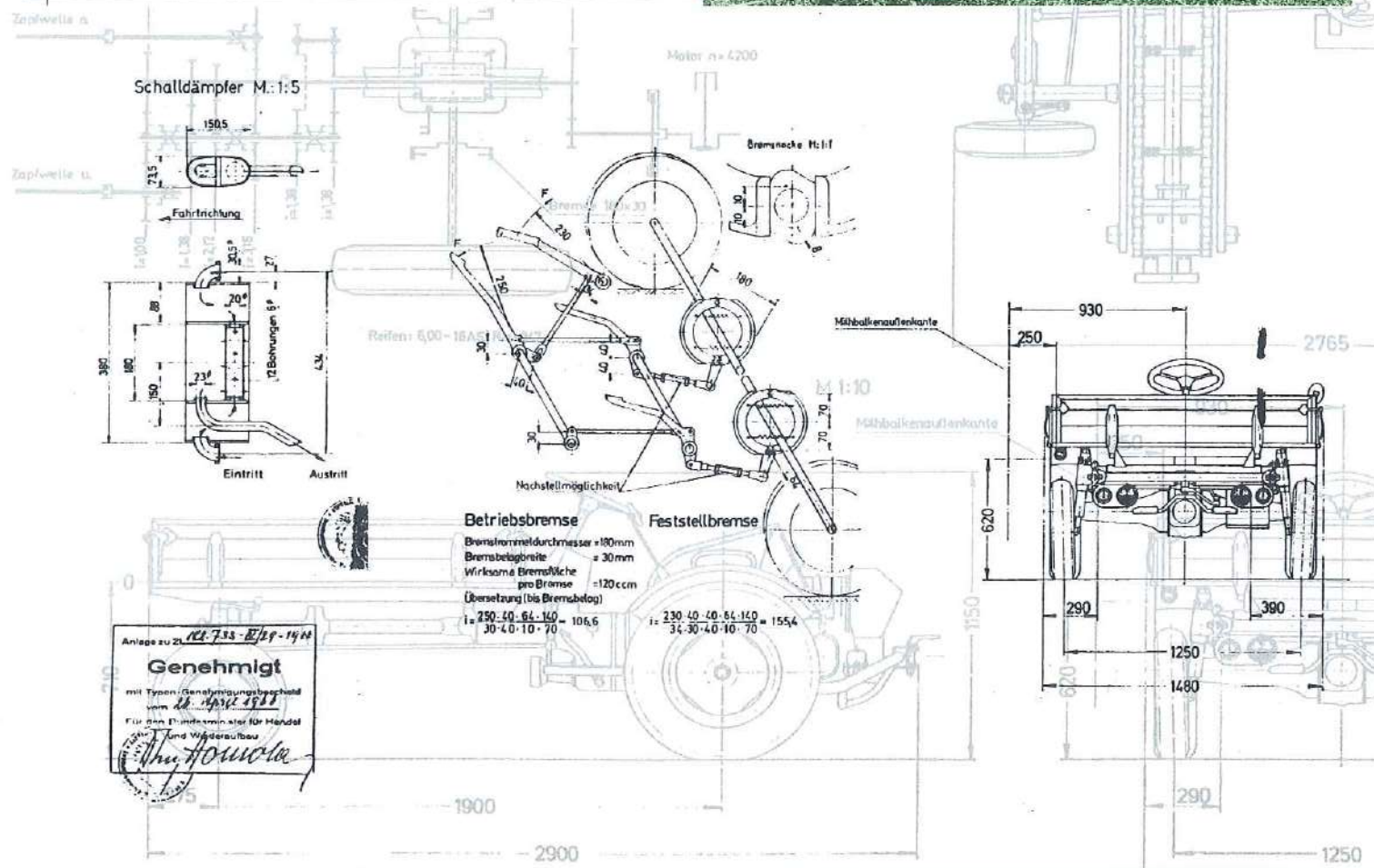
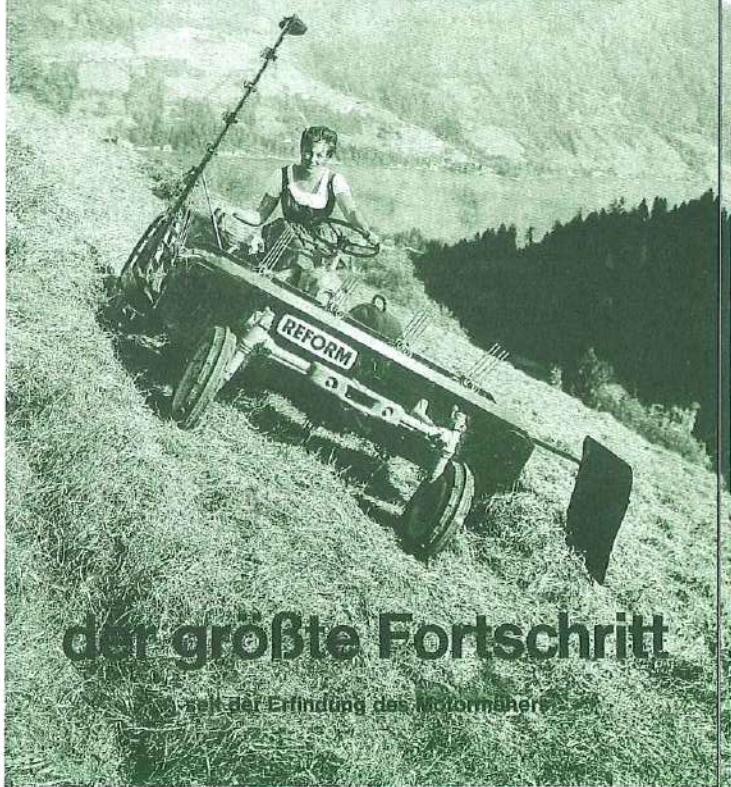
Der größte Fortschritt
REFORM 2000



80.000



Mähwender **REFORM 2000**



Anlage zu Zl. 108 733 B/109-1414

Genehmigt

mit Typen-/Genehmigungsbescheid vom 22. April 1971

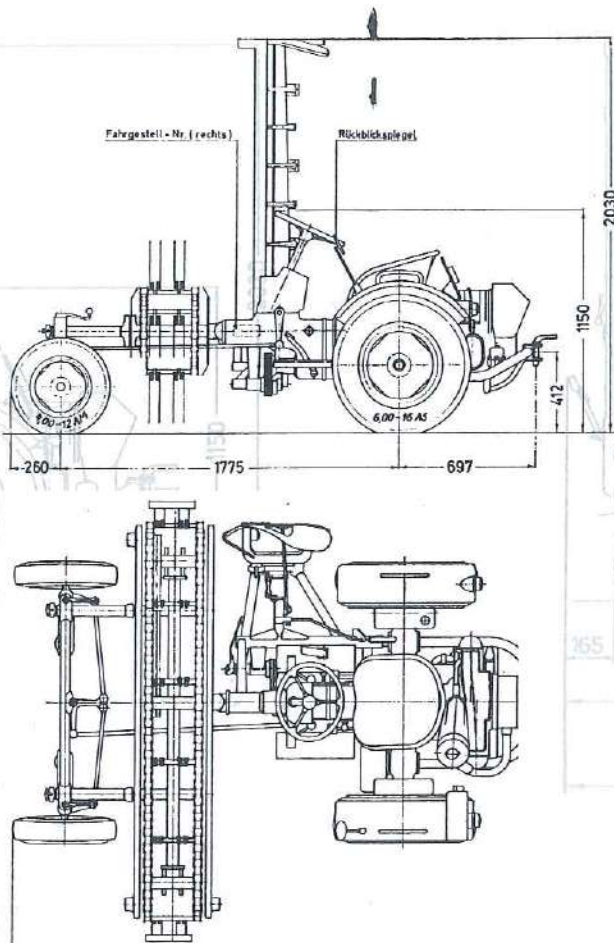
Für den Einbau in den Handel und Weiterbau

Thun-Hausler

STEHT, KANN PUCH DRIN SEIN!



Mähwender „REFORM 2000 P“



Typenschein

Mähwender **REFORM 2000**

REFORM

**REFORMWERKE BAUER & CO
4600 WELS, OBERÖSTERREICH**

Der größte Fortschritt !



REFORM 2000

Der Mähwender REFORM 2000 ist eine bewährte, selbstfahrende Spezialmaschine für die mühelose Heuarbeit in wenig tragfähigen, nassen Wiesen und besonders im Bergland mit Hanglagen bis über 60% Steigung, wo kein Traktor mehr hinfährt. Der Mähwender REFORM 2000 wird vorteilhaft eingesetzt zum Mähen und Zetten, zum Wenden, Schwaden und Schwadstreuen, zum Ziehen der Wiesenegge, Heuschlarpe und eines Anhängers, sowie nach werkzeuglosem, raschem Umbau als Kleintransporter für Lasten auf der Ladepritsche. Diese Mechanisierung bringt große Vorteile:

Mühelose, sichere und unübertroffene Heuarbeit in Hanglagen bis über 60% Steigung. Der Fahrer sitzt jetzt bequem auf seinem Fahrzeug, während bisher pro Hektar über 30 km ermüdender Fußmarsch erforderlich waren. Mehrfache Flächenleistung gegenüber den besten bisherigen Methoden. Nur mehr e i n e Stunde leichte Arbeit für das Mähen und gleichzeitige Zetten von einem Hektar Hangwiese. Bestes Futter durch schonende Bearbeitung. Verstopfungsfreies Mähen, gleichzeitiges Zetten, schonendes Wenden und

sauberes Schwaden erfolgt in echter, zügiger Einmannarbeit. Maximale Sicherheit und Wendigkeit wird erreicht durch: Tiefe Schwerpunkt lage, geringes Gewicht, exakte Autolenkung, verstellbaren Gesundheitssitz, Differential mit Sperre sowie durch zuverlässige Hand- und Feststellbremsen, Fuß- und Lenkbremsen. **Wirtschaftlich** durch vielseitige Verwendung als Heuerntemaschine und Kleintransporter. Um die Hälfte weniger Treibstoffverbrauch als bei den bisherigen Arbeitsmethoden. **Schlagkräftig** in Hinblick auf das Wetter. Unter härtesten Bedingungen er-

probt, in der Bundesversuchs- und Prüfungsanstalt Wieselburg geprüft und in fünf Ländern Europas im Einsatz bestens bewährt. **Jeder Situation gewachsen.** Hervorragender Katastropheneinsatz nach starkem Hagelschlag im Kammerbezirk Kufstein. Überzeugende Leistung nach starkem Regen bei Vergleichsvorführungen im Bundesland Salzburg. Bei der Vergleichsvorführung hangtauglicher Fahrzeuge im Bundesland Tirol fuhr der REFORM 2000 mit Ladepritsche und Anhänger mit 1184 kg Nutzlast auf einer Bergstraße bis 16% Steigung größtenteils im 4. Gang.

In einem Arbeitsgang wird mit dem Buselli-Doppelmesserschneidwerk verstopfungsfrei gemäht und mit dem REFORM-Kettenschnitten gleichmäßig geätzt. Im 3. Gang nur 1 Stunde Arbeitszeit pro Hektar.

Schonend und ohne Bröckelverluste wird das Heu gewendet. Durch rasche, mühelose Vorwärtsfahrt und Rückwärtsfahrt erreicht man eine mehr als doppelte Flächenleistung.

Grünfutter, Halblheu und Heu werden zu beliebig breiten Ladeschwaden sauber zusammengezogen. Ohne Anstrengung kann man das Gras auch bei den Hufeeln oder Schwadreitern sammeln.

Mit Hilfe einer Heuschlarpe, die an die Anhangervorrichtung des REFORM 2000 angeklippt wird, können bis zu 400 kg Trockenheu hangabwärts gezogen werden.

Der REFORM 2000 zieht die Wiesenegge auch in Hanglagen sowohl in der Fall-Linie als auch in der Schichtlinie. Durch den tiefen Schwerpunkt ist ein seitliches Tippen unmöglich.

Vor und nach der Heuarbeit wird der REFORM 2000 die übrige Zeit des Jahres als Kleintransporter vollwertig eingesetzt. Die Ladepritsche mißt 2 m³, die Nutzlast beträgt 400 kg. Umbauzeit nur 15 Minuten.





YOU HAVE JUST BEEN

VOM SCHWALBENSCHWANZ 1962
ZUR TECHNO-CLASSICA 2000
Nürburgring 1962:

Tourenwagenrennen...

der herannahende, Gott sei Dank noch nicht gebremsthilfte, servo-unterstützte, phonbegrenzte Pulk nähert sich wie ein Eifelgewitter dem Schwalbenschwanz, Hohe Acht, Wippermann, Brünchen, Adenauer Forst: Röhrend, brummend, saugend, sägend, kreischend. Dann etwa auf Platz 40 von 120 großvolumigen Boliden ein einmaliger, unbeschreiblicher, unvergesslicher Klang aus zwei offenen Renntüten... „Schau mal, ein FIAT 500“, sagte ich zu meinem Rennbegleiter. Trotz der infernalischen Geräuschkulisse trat unverzüglich eine unheilvolle Stille ein: Alle schienen vorwurfsvoll ihre Augen auf mich gerichtet zu haben. Besagter Freund wäre am

liebsten im roten Lavagrund der Eifel verschwunden: „Das war der Liedl im Steyr Puch, du Greenhorn“. Nun, er musste es schließlich wissen, war seine Tante doch aus Adenau und hatte angeblich schon Joakim Bonnier in ihrer Pension beherbergt. Diesen Klang (Caruso, die Callas und alle Pavarottis dieser Welt würden dagegen verblassen), habe ich seither nie mehr aus meinen Ohren verloren. Der Steyr Puch-Virus hatte von mir unwiderruflich Besitz ergriffen. Simmern im Hunsrück: Monate später... „Komm' wir machen eine kleine „Tour über den schönen Hunsrück“. Sehr begeistert schien meine „Flamme“ davon nicht gewesen zu sein; war ich doch bisher immer mit einer sozusagen NSU Quickly angereist. Doch dann sah ich es das erste Mal, dieses verklärte Lächeln: „Ist der FIAT aber süß!“ rief sie aus beim Anblick meines gerade frisch erworbenen Steyr Puch 650 T, schilfgrün übrigens. Wieder diese Totenstille...

Als wir wenig später zum ersten Mal allein im eigenen Auto saßen, spielte die Frage FIAT oder Steyr Puch plötzlich keine Rolle mehr; sogar die unrennmäßige grüne Lackierung schien sich harmonisch in das saftige Grün der noch unverstrahlten Hunsrücker Wiesen einzufügen. Aber diese unmögliche grüne Farbe, damit konnte



ich auf gar keinen Fall zur Walhalla nach Regensburg (Fa. Liedl) pilgern; zum Schnellermachen. Die erste Tuning-Stufe hatte ich, wie damals üblich, schon selbst besorgt. Radkappen runter, Stoßstangen und Zierleisten weg, Kleber V 10 montiert, Rallyestreifen aufgeklebt. Diese zierten übrigens schon die ersten originalen TR's. Die psychologische Wirkung dieser Maßnahmen war zwar ungeheuer, aber zum Überholen der teuflisch schnellen MINIS reichte es einfach nicht. Spätestens bei Tachoanzeige – Öl – ging nichts mehr. Immer wieder musste mein jetzt feuerroter und damit gesellschaftsfähiger Puch auf den langen Autobahngeraden vor Nürnberg geschlagen geben. Und dann auch noch das: Ein unverschämter Wenzling britischer Provinienz blies einröhrig an mir vorbei, ohne mich zu beachten (das wenigstens hatten sich die Käfertreter, wenn auch hämisch grinsend, nicht verkneifen können). In seinem rechteckigen

Rückfenster konnte ich gerade noch das Menetekel lesen:

You have just been MINIED! In diesem Moment leistete ich den legendären Schwur, frei nach Scarlet o'sHara: „Nie wieder arm!“ Im Klartext bedeutete dies freilich, dass die 200.- DM, die ich mühsam vom Bafög abgezockt hatte, kaum für die dringend benötigten Liedl-PS ausreichen würden. Oder stammte das Geld doch von meiner mittlerweile militant Steyr Puch bekennenden Verlobten? (Ihr wisst schon, die mit dem verklärten Lächeln) Graßlfing: „Da Herr Professor, machens erst mol die Luftbleche sauber.“ Von wegen Professor, vielmehr Student im vierten Semester, aber irgendwie geschmeichelt haben mich die barschen Worte des krachledernen, bajuwarischen Urgesteins, in Gestalt des Steyr Puch-Papstes Ludwig Liedl doch. Während Heinz Liedl meine serienmäßige Auspuffanlage zu einer „Monte Carlo Lightversion umschweißte, verschwand der „Alte“ mit



Heinz Liedl auf dem Weg ins „Allerheiligste“

meinem engschlündigen Vergaser im Allerheiligsten. Nach einiger Zeit kam er sichtlich zufrieden zurück, in der einen Hand den Vergaser, in der anderen eine kleine rechteckige Holzkiste, in deren Innerem mehrere Reibahlen fein säuberlich nach Größen geordnet waren. Mein Respekt als technischer Analphabet war grenzenlos. PS-Angaben machte er, wie auch später bei den Rennmoto-



ren, keine. Aber für die VWs, die MINIs und sonstigen Mittelklässler sollte es allemal reichen. „Herr Professor, was is, kommens mit zum Kaffee?“ Bei einem von Mutter Liedl frisch zubereiteten Kaffee und selbstgemachter Marmelade (korporate Identity war damals noch ein Fremdwort) wurde ich dann in die Geheimnisse der Tuningstufe eingeweiht:

Aufbohren des Lufttrichters, vergrößern der Hauptdüse (dafür also die Reibahle), Erhöhung der Verdichtung, Egalisierung der Ventilefedern und Bearbeitung der Kanäle. Zusammen mit der selbstgestrickten Monte Carlo sollten 30 PS realistisch sein. Nach dem Zusammenbau des

Motors war ich dann wieder für die Verblechung zuständig. Sozusagen „learning by doing“ auf bayrisch, für einen preußischen Studenten. Als dann noch der Dorfwirt (Typ Engel Aloisius) in einer weiß-blauen Isetta, einzylindrisch tuckernd, vor der Werkstatt erschien und mich mit in mein Nachtquartier nahm, mich dann mit einem saftigen Schweinsbraten samt drei Flaschen Bier den schafskopfspielenden, urbayrischen Gästen (Typ Bulle von Tölz) überließ, vermischte sich das bajuwarische Weiß-Blau mit dem österreichisch-steyrischen Grün-Weiß offensichtlich so nachhaltig in meinem Hirn, dass mich das Erreichen meines Zimmers durch das Schlafgemach der bereits friedlich schlafenden Wirtsleute als etwas völlig Normales erschien.

Am nächsten Morgen übergab mir Ludwig Liedl meinen getunten Puch samt Rechnung über 280,- DM (inkl. Familienanschluß). Es war ein Freitag und somit Aufbruch zu diversen



Rennveranstaltungen. So lernte ich die Puchgrößen der Rennszene persönlich kennen: Hannes Häring, Franz Eichhammer und alle Mittermeiers und Händelmaiers Bayerns. Ach so, fast hätte ich etwas vergessen, da war ja noch die

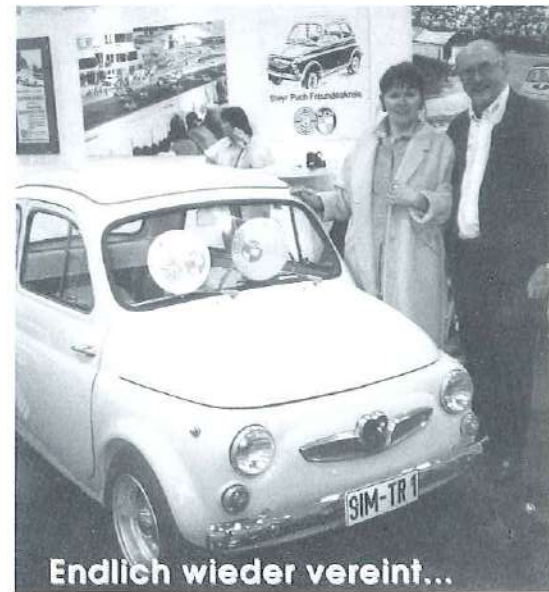
Rückfahrt: Jetzt hieß es:

You have just been Steyr-Puched!

2 MINIs, 4 VWs und sogar ein Porsche (oder wollte der nur zum Tankstopp die Autobahn verlassen?) waren die Ausbeute. Die Investition in die Zukunft hatte sich also gelohnt. Meine sponsoring Sozia (ja, die mit dem verkl...) konnte den ungeheuren Zuwachs an Vortrieb leider nicht in gleicher Weise nachvollziehen. 25 Jahre später: Komm wir machen eine kleine Tour nach Essen zur TECHNO - CLASSICA.

– „Du willst doch nicht schon wieder ein altes Auto kaufen?“ – wollte ich wirklich nicht, hatte ich doch schon bereits einen total maroden, aber kompletten 650 T (Typ Blätterteig) für 3.999,- DM vor 3 Jahren gekauft. Das wusste sie, und dass er seit 2

Jahren restauriert wird, auch. Aber dass er fertig war und dass er hier ausgestellt wurde, eben nicht. Vorbei an Nobel- und Edelkarossen schlenderten wir nostalgisch angerührt durch die überfüllten Hallen und landeten dann wie zufällig vor dem Stand des Steyr Puch-Freundeskreises. „Guck mal da, lauter (nein, bitte nicht 500er FIAT) Steyr Puch's“, und dann kam es wieder hervor, ihr verklärtes Lächeln, aber diesmal mit viel Tränen oder doch eher mit funkelnder Freude vermischt: Unser Steyr Puch, natürlich in der Farbe Schilfgrün, wie damals vor 35 Jahren bei der ersten Tour über den Hunsrück. Sehr dezent verhielten sich übrigens auch Ulla und Jutta und die restliche Puch-Prominenz; man ließ uns mit unseren Erinnerungen diskret



Endlich wieder vereint...

allein. Nur die Chefin, unsere Ulla, hat das mit den Tränen gleich verstanden; vielleicht weil sie auch über ähnliche Erfahrungen im Taunus verfügt?... Dann saßen wir Beide wieder ganz allein in unserem Puchel und besagte ehemalige Verlobte säuselte „Schatz, das kann doch nicht wahr sein, der ist viel zu eng!“ Diesmal hatte ich das verklärte Lächeln und fügte schmunzelnd hinzu: „Damals hatten wir ja auch noch keinen Überrollkäfig.“

Reiner Lang, Kümbedchen



Jörg Behring
Alardusstr. 11
20255 Hamburg
Tel: 040 1 49 58 96 Privat

Herrn
Georg Hummel
Bismarckstr. 18



76133 Karlsruhe
Ihr Schreiben vom
20.08.2000

Aktenzeichen

Hallo Georg,

ich nutze einen !! verregneten Sonntag um meine schriftlichen Aufgaben zu erledigen. Könnte so im Horoskop stehen.

Wie Du es schon gemerkt hast gebe ich Dir die Negative der Fotos, die ich auf der Techno Classica und auf dem Telemarkt beim Heinz gemacht habe. Selbst habe ich für mich Papierabzüge behalten, so daß Ihr die Negative behalten könnt um sie bei Bedarf in der Thondorf einzusetzen oder auch nicht.

Nun zu Eurer Bitte der Kritik oder der Belobigung bezüglich Eurer Arbeit für den Freundeskreis. Ohne Zweifel hat Euer Einsatz für das Weiterbestehen und den Zusammenhalt des Freundeskreises nahtlos an die Aktivitäten der Vorgänger angeschlossen. Ohne den Vorgängern unrecht zu tun habt ihr durch die dreigeteilte Aufgabenverteilung noch eine Steigerung erzielt. Wenn man (wir alle) sich darüber keine Gedanken macht erscheint alles so selbstverständlich.

Kinder wie die Zeit vergeht. Mir ist es nicht wie 4 Jahre vorgekommen, daß Ihr jetzt die Geschicke lenkt.

Ich war ja nun das erste Mal in diesem Jahr in Essen zur Techno Classica. Der Stand hat mir sehr gut gefallen. Können denn die Kosten hierfür überhaupt von unserem Jahresbeitrag finanziert werden oder schiebt Ihr noch Gelder dazu??

Die Lage ist hervorragend. Viele Leute müssen daran vorbei wenn sie in eine andere Halle wollen, so findet der Stand Beachtung, mehr als wenn er irgend wo in einer Hallenecke wäre. Mehr Stand heißt höhere Kosten, heißt aber nicht mehr Beachtung oder ein größeres Interesse am Puch um vielleicht ein Auto zu kaufen. Was noch sein könnte wären schöne Bilder im Posterformat von abweichenden Fahrzeugen wie dem Imp, dem Formelwagen oder dem Adria. Wie Ihr wißt, habe ich ein paar Fotos und bei einer Sonderaktion im Fotoladen halten sich die Kosten im Rahmen. Vielleicht habt Ihr aber auch selbst schöne Fotos in dieser Richtung.

Zum Layout der Zeitung habe ich meine Meinung schon gesagt, eine Wiederholung muß nicht sein. Inhaltlich ist die Zeitung gut bis sehr gut, letztlich lebt sie auch von den Beiträgen der Mitglieder. Und da war ich wahrlich nicht aktiv. Obwohl auch ich einen kleinen Beitrag mit einer Geschichteleiste leisten könnte. Oder wenn ich daran denke, daß ich vor gut 13-15 Jahren mal einen Jahreskalender machen wollte. Gescheitert bin ich an meiner Trägheit aber auch an den Finanzen. Denn bei 35.-DM/Stück war damals die Schmerzgrenze erreicht. Auch wenn mehrere



1.000,- DM für einen noch besseren Motor ohne mit den Wimpern zu zucken ausgegeben werden/wurden.
 Durch meine langjährige Schrauberei, die schlußendlich im Verkauf endete konnte ich leider nie an einer Ausfahrt teilnehmen. Meine geografische Lage hat dabei natürlich auch mitgeholfen.

Bei den Treffen tauchen immer wieder die selben Leute auf. Bekanntlich fahren mehr Puchliebhaber nördlich der Mainlinie in den Süden als die Südländer in den Norden. Die Verbundenheit zur heimatlichen Scholle scheint im Süden wohl stärker zu sein.
 Ich hoffe die Beteiligung bleibt bzw. weitet sich aus. In meiner beruflichen Situation muß ich im Dezember/Januar schon meine Urlaubstage für das kommende Jahr angeben. Wenn dann Treffen/**Ausfahrten** erst in der neuen Thondorfausgabe bekannt gegeben werden ist das Urlaubsjahr schon verplant, weil auch Überschneidungen mit Kollegen zu berücksichtigen sind. Soll heißen: Termine bitte so früh wie möglich, vielleicht schon zur Jahresabschlußfeier angedacht werden. Die familiäre und berufliche Urlaubsplanung könnte dann rechtzeitig einsetzen. Es gibt bestimmt einige, die meinen, daß der Jahresbeitrag nicht korrekt gehandelt wird. Ich habe damit kein Problem. Für diesen vergleichsweise kleinen Betrag macht Ihr doch eine ganze Menge und die Herstellung der Zeitung ist ja auch nicht umsonst. Ich hätte auch kein Problem damit noch 1 0,- DM zusätzlich zu bezahlen, um Kosten der Web - Seite von Thomas Bohlmann zu finanzieren. Alle aus dem Freundeskreis, zumindest die mit einer e-mail-Adresse, profitieren davon. Und es werden immer mehr, die über diese Schiene einen Zugang haben werden.
 Ich würde mich freuen, wenn Ihr auch weiterhin die Kraft und Ausdauer habt, die Thondorf zu erstellen. Auch wenn ich mich aus dem aktiven Puchleben zurückgezogen habe, so bleibe ich im Geiste immer dabei oder werde zum Überraschungsgast. Die Zeitung werde ich auch weiterhin beziehen und wenn es nur darum geht als zahlendes Mitglied für den Erhalt zu sorgen. So, jetzt scheint wieder die Sonne vom blauen Himmel, der Regen hat sich verzogen.
 Grüße aus Hamburg

Euer Jörg





TOUR DE FRANCE -

Eigentlich wollten wir, ein roter Puch aus Karlsruhe, ein weisser Kombi aus Mülheim und ein cremefarbener C700 aus Berlin eine Reise nach Portugal antreten. Es kam aber alles ein bisschen anders.

umgebastelt werden. Nach Clermont-Ferrand durch die Vulkanberge, Übernachtung in Orcival, Wallfahrtsort mit riesiger romanischer Kathedrale. Wir spenden eine Kerze, das Cremeschnittchen hat ein Geräusch

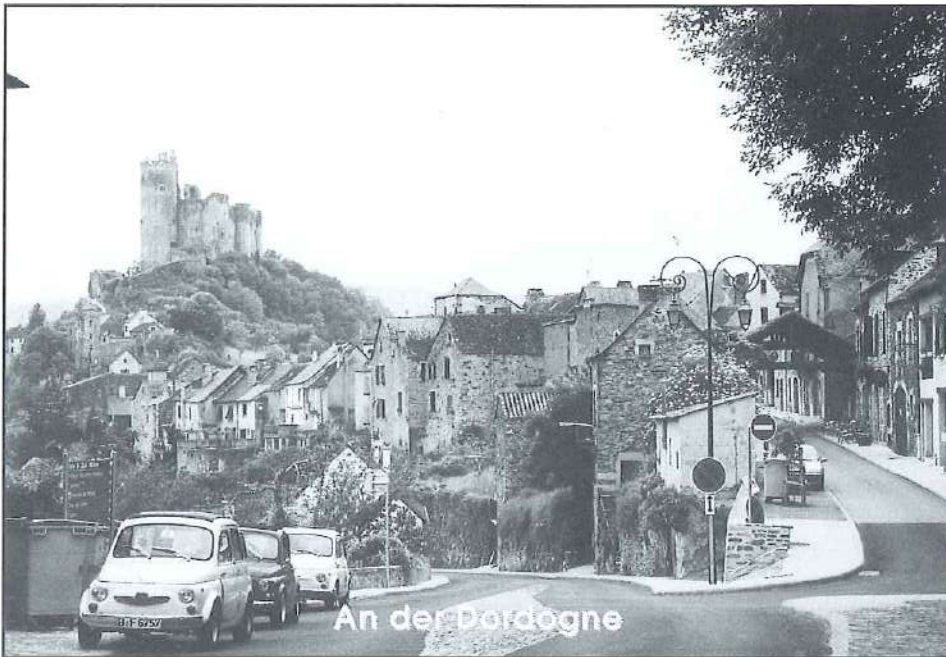
Öldruckanzeige fährt sich zügig auf die Pyrenäen zu. Kurz vor Foix dann doch Ende für den Weissen, Antriebswelle ab, bei der Auffahrt auf die Autobahn. Im Schlepp zu einer Renault-Werkstatt mit lauter freundlichen Helfern.

Morgen wird geschweisst.

5. Tag:

Die Renault-Jungs leisten ganze Arbeit, die Kletterpartie zum Col de Puymorens wird nur durch hohes Verkehrsaufkommen behindert, traumhaft blauer Himmel, klare Luft, Schneeberge, Kühe beim Almauftrieb und Hochhäuser und Glaspaläste, Banken, Tankstellen, Schnaps- und Parfümläden in Andorra. Die Kontrollen an der Grenze nach Spanien erinnern an Zonengrenzzeiten.

Endlich in Spanien; die Autos lernen



In Weil am Rhein durften wir freundlicherweise die Transportfahrzeuge bei unserem Steyr-Puch Freund Günter Schwarzwälder stehen lassen, nach einem netten Abend und dem einen oder anderen Viertel Wein, den ersten Kraftfahrzeuginspektionen am nächsten Morgen sind wir dann guter Dinge in Richtung Frankreich gestartet.

1. Etappe:

Durchs Elsass (kleiner Schraubenaufenthalt bei km 26) und das Doubs-Tal über kleine Landstrassen auf Bourg-en-Bresse zu. Übernachtung in Cuiseaux, unser Waschzeug ist blöderweise in Weil geblieben. Das erste französische Abendessen bleibt aber bei uns.

2. Tag:

Die Montagnes de la Madeleine durchquert, das Wetter ist traumhaft, bei einer Rast an der noch jungen Loire reißt sich der Rote seinen Ölkühler ab, kann dank kreativer Mitfahrer

im rechten Hinterrad.

3. Etappe:

Das Geräusch wird bedrohlich, diverse Aufenthalte auf Parkplätzen, Bremsstrommel und Radlagerwechsel in der Nähe von La Bouboule, schönes

Wetter, schöne Strassen und Dörfer, Schluchten, Flüsse und Pässe. Übernachtung in Villefranche mit Pool und sehr französischem Essen.

4. Tag:

Heute wird der Ölsumpf am Roten abgebaut, im kleinen Dorf Sanvensa findet sich ein Monsieur le Garagiste bereit, die Männer schrauben zu lassen, er war in Karlsruhe beim Militär.

Befreit vom leidigen Blick auf die



die guten französischen Landstrassen im Nachhinein zu schätzen, die Landschaft ist aber wunderschön. Was fehlt, ist ein Schlafplatz. Tief in den Bergen dann doch ein Hotel, wir sind die einzigen Gäste, kriegen aber trotzdem ein warmes Essen.

6. Tag:

An Stauseen und Schluchten, hohen Felsgebirgen und Nationalparks mangelt es hier nicht, ehe an einladender Gastlichkeit, wir fahren durch viele

TOUR DE FORCE ?



schöne Landschaften, alte Städte und bleiben zur Nacht in der Nähe einer Hauptsehenswürdigkeit am St. Jakobsweg, dem Kloster San Juan de la Peña. Vorne der schneebedeckte Col du Midi, hinten die kreisenden

ausgesucht schönem Picknickplatz am Strand zur Übernachtung nach St. Jean-de-Luz, Zimmer mit Meeresblick und -rauschen, shopping und Planung für den nächsten Tag: nochmaliger Spanienversuch.

Aufbau einer neuen Präsentation geschlossen, leider bemerkt man das erst nachdem man drin ist. Zum Trost war aber eine grosse Motorradausstellung zu sehen – von BMW, und das Gebäude an sich ist auf jeden Fall sehenswert. Schwieriger war wieder die Hotelsuche, der Verzweiflung schon nahe fand sich an der Küste eine verschwiegene Bucht mit kleinem Naturhafen, mehreren Hotels und Restaurants, eins davon mit ausgesprochen gutem Essen, Mundaka heisst die Perle an der Biskaya.

11. Tag:

Strahlend schönes Wetter, Himmel-fahrt, kein Feiertag in Spanien, in Frankreich aber, nachdem wir nach schneller Autobahnfahrt in der Nähe



Passhöhe in Andorra

Adler und drinnen das schlechteste Essen der ganzen Reise.

7. und 8. Tag:

Lust auf Großstadt, immer noch auf dem Camino de Santiago nach Pamplona, Spaziergang im Regen auf Hemingways und der Stiere Spuren, im historischen Cafe Iruna reift der Entschluss, wieder nach Frankreich zu fahren. Auf dem Weg nach Roncesvalles begegnen wir vielen Jakobswegpilgern, zu Fuss oder mit Rad, immer auf der Landstrasse entlang. Übernachtung in St. Jean-Pied-de-Port im französischen Baskenland, ein Ausruhetag mit verschärfter Wanderung im Regen, gutem französischem Essen und baskischem schwarzen Bier, Rotwein macht nämlich manchen Mann aggressiv.

9. Tag:

Der Atlantik ruft: ans Meer! Nach einem dicken Eisbecher an der Corniche von Biarritz und kleinem Inspektionsaufenthalt an einem



Atlantikküste bei Biarritz

10. Etappe:

Das neue Guggenheim Museum in Bilbao, was auch nach nur 140km Autobahn zu erreichen ist, darf man auf keinen Fall versäumen. Die Fahrt dahin ist ziemlich ätzend, es ist heiss, schmutzig und teilweise grottenhässlich. Bilbao ist eine riesengrosse Industrie- und Hafenstadt, der Weg zum Museum aber perfekt ausgeschildert. Die permanente Sammlung zeitgenössischer Kunst war gerade wegen

von Biarritz Mittagspicknickhunger verspüren, haben alle Supermärkte geschlossen. Mit Glück findet sich doch eine Bäckerei, die uns auch Käse, Paté und Wein verkauft. Aufgrund der Hitze stürzen wir uns endlich in die berühmten Atlantikwellen, traumhaft. So erfrischt legen wir noch viele Kilometer zurück, um endlich in Eauze im Grand Hotel Quartier zu finden. Das war das mieseste Hotel der Reise.



TOUR DE FRANCE - TOUR DE FORCE ?

12., 13. und 14. Tag:

In der nächsten grossen Stadt, Agen, besuchen wir ein bureau de tourisme, um ein wenig System in unsere etwas

Männer auf der Fahrt durch die schönen Gebirge des Zentralmassivs noch mal zum Schrauben. Für die Nacht entdecken wir in der Nähe von Vichy

Motorrädern in zum Teil wenig ansehnlichem Zustand, in der Remise wird die umfangreiche Abarth-Sammlung präsentiert, und im weitläufigen Park stapeln sich alte Düsenjäger und Hubschrauber, es ist unbedingt einen Umweg wert! Die Strecke nach Weil zieht sich noch ein wenig, mit Hilfe sonst eher verpönte Autobahnfahrt fliegen wir aber rechtzeitig zum Abendessen in Weil ein. Günter Schwarzwälder hat das Vergnügen, bei der einen oder anderen Flasche vom guten Markgräfler Wein den Reisebericht aus erster Hand zu hören, er ist hoffentlich recht neidisch geworden.



Im Zentralmassiv

irre Fahrerei zu bekommen. Zufällig befinden wir uns am Beginn mehrerer romantischer Flusstäler mit Möglichkeiten zum wandern, radfahren, paddeln oder einfach nur ausspannen. In der alten Römerstadt Cahors suchen wir bei einem Kaffee auf der Place de la Republique ein passendes Landhotel mit Pool und kleiner Terrasse vor jedem Zimmer aus. Zwei Tage Nichtstun ausser Pizza essen gehen, Landschaft geniessen, Formel 1 Rennen gemütlich vom Bett aus verfolgen; nicht zu vergessen der gute französische Wein und die Küche des Hotels, bringen unsere Stimmung auf die gewohnte Höhe.

15. Etappe:

Wir befinden uns bereits auf dem Heimweg, als an einem der Räder des Weissen wieder das bekannt unangenehme Geräusch auftritt. Eine Traktorenwerkstatt mit einem sehr freundlichen monsieur weiss immerhin, wo ein entsprechendes Radlager zu kriegen ist. So kommen die



Kleine Inspektion

ein kleines Chateau, ein Hotel mit Empfehlungen führender europäischer Automobilclubs, da fühlen wir uns gut aufgehoben. Diskreter Luxus, das beste Hotel der Reise.

16. Tag:

Das wird definitiv der letzte Tag werden, als Höhepunkt steht aber noch der Besuch des Automuseums von Michel Pont im Schloss von Savignyles-Beaunes an. Die oberste Etage ist vollgestopft mit unterschiedlichsten

17. Tag:

Bleibt nur noch Aufladen und ab nach Hause, fast 4000 Kilometer haben die kleinen Autos nahezu problemlos, von kleinen Widrigkeiten abgesehen, geschafft, wir haben eine Menge gesehen und erfahren, das Wetter war tadellos und wir können uns immer noch riechen.

J. Duesterberg, im Juli 2000



Frankreich, nachmittags im Juni. Das Picknick ist vorbei, eine der schönen gut ausgebauten und für den Puch gerade richtigen schnellen kurvenreichen Landstrassen liegt vor



mir. Der kleine Hund liegt in meinem rechten Arm, so dass immer noch der linke zum Fahren bleibt.

MAC

Werkstatt für Automobile

Mathias Duesterberg

Spezialist für Steyr Puch

TÜV-Abnahmen im Hause

13507 Berlin - Tegel

Veitstraße 26 · ☎ 030 - 433 90 10

Wir, der kleine Hund und ich, spielen das erprobte und immer wieder schöne Spiel „ich seh' etwas, was Du nicht siehst“ - ein wenig einseitig zwar, aber es macht ihm Spass. Hinter uns beiden das nette Brummen des Boxers. Auf eine Kuh reagiert er mit hektischer Freude und mir scheint, als würde er fragen „wo?“ und da sage ich auch schon „da!“. Die Landschaft zieht an uns vorüber mit Feld und Wald, ab und zu einem See und auch schönen Dörfern und Ansiedlungen.

Vor uns der Rote, durch das Heckfenster sehe ich ein Köpfchen tanzen, ab und zu ist gar nichts mehr zu sehen - ist wohl wieder mal eingesnickt, der Gute. Ich merke es nur an seiner unsteten und etwas ungelenken Fahrweise. Am Horizont verschwindet gerade ein Fiatpuchkombi, mir scheint, er fährt ein bis-

schen Schlangenlinien, kann natürlich täuschen, aber am Nachmittag gehört Jutta immer Dietmar - alte Tradition.

Und so geht es dahin bis zum nächsten Halt. Der kleine Hund wird ein wenig unruhig - ich kraule ihm die Eier, ausserdem macht das hintere rechte Radlager mal wieder komische Geräusche.

Heiss heute, aber schön ist's.

M. Duesterberg





INT. ADAC HESSENPREIS HOCKENHEIM
22./23. AUGUST 1970
 Veranstalter: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e.V. Gau Hessen
 unter Mithilfe von: Internationalen Motor-Sport-Clubs Mainz-Kastel

Programm DM 1.-

VEITH-PIRELLI

(Hoffentlich endgültige und 100-RING-GLEICHMÄSSIGKEITSPRÜFUNG)



11./12. Juli 1970
3. ADAC-Rheingau-Bergrennen
 Lerch-Hensel-Panzerstraße

Das waren...



RANG	S. NR.	FAHRER	NAH
1.	62	Berger Uwe	St
2.	3	Zerfaß Robert	W
3.	17	Pachou Jürgen	St
4.	10	Buchsbaum Sepp	W
5.	65	Hofer Andreas	NO
6.	29	Leitner Otto	S
7.	41	Bols Silvia	W
8.	6	Bauer Christian	W
9.	32	Henner Heinz	St
10.	5	Waschl Fritz	S
11.	31	Eckert Martin	BRD
12.	47	Baumgartner J.	OO
13.	59	Knobloch Winfried	BRD
14.	24	Janssen Helko	BRD
15.	7	Steffny Riechl	S
16.	28	Mitsch Wolfgang	St
17.	68	Zinser Manfred	St
18.	52	Ellsauer Gerhard	S
19.	39	Himpl Manfred	OO
20.	55	Totter Herbert	St
21.	26	Peschka Martin	BRD
22.	36	Knie Hans	W
23.	25	Gerner Hans	OO
24.	67	Witt Helmut	NO
25.	16	Heisl Hartwig	OO
26.	48	Schab Günther	OO
27.	45	Bachl Johann	OO
28.	22	Kahl Lothar	BRD
29.	54	Rettenmoser Erich	S
30.	56	Köhler Josef	NO
31.	20	Höbling Michl	BRD
32.	2	Kleibinder Karl	OO
33.	27	Morvaj Laszlo	H
34.	35	Winter Gerlad	St
35.	37	Wilmberger Helmut	OO
36.	44	Bamberger Afgang	OO
37.	49	Rittsteiger Andreas	OO
38.	14	Rechberger Konrad	OO
39.	53	Rittsteiger Hermann	OO
40.	30	Morocutti Horst	SOB
41.	38	Himpl Josef	OO
42.	64	Taubländer Heinrich	St
43.	51	Kopatsch Fritz	BRD
44.	21	Liedl Heinz	OO
45.	15	Barbach Seppel	NO
46.	1	Billicsch Thomas	K
47.	18	Kleiner Stefan	S
48.	58	Düsterberg Mathias	BRD



Preis der Fa. Velth-Pirelli AG., Hoechst für den schnellsten Tourenwagen aller Klassen

Start-Nr.	Name / Wohnort	Fahrzeug
Sorienturen- und Spezialtounwagen (Gruppe 1 und 2)		
Klasse 1 bis 700 ccm		
Vereinigung Süddeutscher Automobilpiloter e. V., München		
350	Eichhammer, Franz, Rogenburg	Steyr Puch 850 TR
351	Höller, Georg, Bergisch-Gladbach	Steyr Puch 850 TR
352	Nasko, Sigwart, Robert, Braunschweig	Honda N 800
353	V-10-Kleber-Idem, Meinhart	Steyr-Puch 850 TR
354	Dahlhäuser, Rüdiger, Morzhäusen	Steyr-Puch 650 TR
355	Stieber, Helms-Jürgen, Nürnberg	Steyr-Puch 650 TR
356	ASC Hamburg	Steyr-Puch 650 TR
357	Harter, Peter, Hamburg	Steyr-Puch 650 TR
Klasse 2 über 700 bis 850 ccm		
BAE Motor Sport Crew, Frankfurt		
334	Müller, Harald, Bad Homburg	Austin Mini 850
335	Jaspers, Rolf, Hemscheidt-Lemnep	Fiat Abarth 850 TC
336	Schmidt, Karl-Heinz, Berlin	Fiat Abarth 850 TC
337	Taxaco-Racing-Team, Hamburg	Fiat 850
338	Taxaco-Racing-Team, Hamburg	Fiat 850
339	Taxaco-Racing-Team, Hamburg	Fiat 850
340	Taxaco-Racing-Team, Hamburg	Fiat 850
341	Krenzer, Rolf, Gelsenkirchen	Fiat 850
342	Schnitzler, Harry, Berlin	Fiat Abarth 950 TC
343	Joaswig, Axel, Högelsmar	Fiat Abarth 850 TC
344	Taxaco-Racing-Team, Hamburg	Fiat Abarth 850 TC
345	Wolfs, Karl-Ludwig, Neustadt/Weinstr.	Fiat Abarth 850 TC
346	Zucker, Helmut, Lüneburg	Fiat Abarth 850 TC
347	Rock, Bernd, Mammolshelm	Fiat Abarth 850 TC



LUBRAL
 ... auch für Ihr Fahrzeug!
 Fordern Sie Unterlagen an:
 Deutsche LUBRAL Hochleistungs-Schmiermittel GmbH
 7 Stuttgart 1, Postfach 2623, Telefon (07 11) 82 82 38

Ergebnisse 11. - 13. Juli 1986

Fahrzeug	1. Lauf	2. Lauf	Gesamt
500 D	0,18	0,48	0,66
650 T	0,48	2,45	2,93
650TR	2,24	1,86	4,10
650TR	2,83	2,24	5,07
500	3,08	2,61	5,69
IMP700	3,87	3,01	6,88
500	0,26	6,89	7,15
650TR	2,71	5,67	8,38
500 D	2,52	5,94	8,46
650TR	6,24	2,53	8,77
Fiat	2,55	6,35	8,90
500	6,34	1,96	8,30
650TR	3,85	5,35	9,20
IMP700	4,06	5,47	9,53
Oldtimer	7,79	2,45	10,24
500	3,12	7,14	10,26
500 S	2,14	8,80	10,94
500	1,22	12,64	13,86
500	4,54	11,55	16,09
500/650	10,02	7,15	17,17
500 D	11,02	6,63	17,65
500 D	2,42	15,35	17,77
500	0,72	17,61	18,33
650TR2	12,90	5,84	18,74
500 D	11,00	9,02	20,02
500 S	11,60	8,77	20,37
650TR	2,05	18,50	20,55
500 S	2,41	18,19	20,60
650	11,76	9,18	20,94
650 T	14,85	6,85	21,70
650TR	3,50	18,98	22,48
500 S	12,47	18,86	31,33
500 S	31,34	3,48	34,74
500 S	18,24	17,58	35,82
500 S	18,32	19,80	38,12
500 D	10,90	28,53	39,43
650 T	16,19	25,07	41,26
500	41,76	4,22	45,98
700 C	22,96	28,27	51,23
500	39,20	12,09	51,29
500	13,72	39,66	53,38
500 D	30,22	30,47	60,69
650TR	60,07	9,53	69,60
650TR2	61,85	22,31	84,16
650TR2	101,64	2,14	103,78
650 T	108,72	22,21	130,93
700 D	230,08	15,64	245,72

...noch Zeiten





FARBE	STOLLACK-BEZEICHNUNG	RAL – bzw. PUCHBEZEICHNUNGEN
-------	----------------------	------------------------------

Elfenbein	BPO	etwa RAL 9001
Bambusgelb *	RAL 1000	
Korallenrot **	GOC	PUCH 3057
Hellblau	FOZ	etwa RAL 6027
Stahlblau	FOO	RAL 7000
Eisblau		RAL 6027
Perlgrau hell	AOU	RAL 7038
Sandgrau *	APL	PUCH 7060
Perlgrau	RAL 7001	
Schilfgrün hell	EPE	etwa RAL 6019
Schilfgrün *	etwa RAL 6021	
Resedagrün *	EST	etwa RAL 6021

* = nur für Haflinger, ** = nur für TR-Modelle und Haflinger

Zu beziehen bei Fa. Stollack in A-2353
Guntramsdorf, Mödlingerstr.15
Tel.: 0043-2236-534830
Von einem Puch-Besessenen übernommen
und ohne Gewähr!!
Georg Hummel

INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

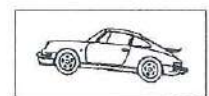


Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oltimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099



Irene Weiss

Ostseebad Prerow
Kapitän's Garten
Hafenstraße 11 D
Appartement Nr.15

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



EINSTELLTABELLEN

Steyr-
Daimler-Puch

Fahrzeug-Type oder Motor-Type		Haflinger 700AP, 700 APL	Geländewagen 650 TR	Geländewagen (Polizei)	
Baujahr		ab 1959	1964	1964	
Zylinderzahl		2	2	2	
Hubraum cm ³		643	660	660	
Leistung PS bei U/min.		22/4500	27	27	
Vergaser-Type		32 NDIX	32 NDIX	32 NDIX	
Bestell-Nr.		000-100-24	000-100-63	000-100-64	
Kurzzeichen		PU 1	PU 2	PU 3	
Ersetzt durch		-	-	-	
Lufttrichter	K	22	22	22	
Hauptdüse	Gg	110	110	105	
Luftkorrekturdüse	a	240	260	260	
Leerlaufdüse	g	45	45	45	
Leerlaufdüse od. Bohrung	u	80	80	80	
Starterkraftstoffdüse	Gs	190	190	190	
Starterluftdüse od. Bohrung	Ga	-	-	-	
Übergangsdüse	g1	-	-	-	
Übergangsluftbohrung	u3	-	-	-	
Mischrohr	s	6 S	6 S	6 S	
Anreicherungsdüse	o	-	-	-	
Pumpendruckventil	M2	arm	arm	arm	
Pumpendüse	Gp	40	40	40	
Einspritzrohr	i	0,6 cal.	0,6 cal.	0,6 cal.	
Pumpenkolben	M1	-	80	80	
Pumpenverbindungsstange eingehangen	T	aussen	aussen	-	
Einspritzmenge cm ³ /Hub.		0,4	0,1 - 0,25	0,1 - 0,25	
Einsatz- od. Abschaltpunkt		17°	25°	25°	
Schwimmengewicht in g	F	-	-	-	
Schwimmernadelventil	P	175	175	175	
Dichtring für SNV in mm ¹	P1	-	-	-	
Drosselklappenspalt in mm		-	-	-	
Starterklappenspalt in mm		-	-	-	



**Jumble
GOODIES**



BIETE/VERKAUFE

Original SAAM Rennmotor 680ccm,
59 PS, dicke Kanäle, fette Ventile,
scharfe Nocke, hohe Verdichtung, Ra-
cerpreis

M. Duesterberg

Tel. (030) 4 33 90 10

Mehrere generalüberholte Motoren von
600-780 ccm

Rennpuch nach FIA Anhang K 1964
mit Verbesserungen (Makrolon+Ver-
bundglas, Stoffdach, Käfig, Koni-
Fahrwerk, geschäumter Tank, verstärk-
te Bremsen, Stabis, Instrumente usw.)

Guter Zustand, evtl. 2. Motor
Komplette, überholte, neu gelagerte
Hinterachsgetriebeeinheit 500/600
T-H. Gerner

Tel./Fax (0043) 7 72 2-6 71 68

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

Franc Müller

Tel. (02251) 6 28 43 ab 22 Uhr,
Fax: 68 11

Nachfertigungsaktion:

Bilsteinstossdämpfer
Stck. DM 179.- +MWST.-
Normallänge oder gekürzt.

Gangpaare, schräg- oder geradever-
zahnt / Übersetzungen nach Wunsch.
DM 400.-, deutsche Fertigung. G.
Hummel

Tel. (0721) 2 38 67

Diverse Puchteile, neu und gebraucht,
z.B. Dynastarter, Kombigetriebe, Ge-
triebestabi, Sachs Druckplatte, Aluver-
teiler, Lenkgetriebe, etc.

Friedrich Kremel

++43 (1) 9 79 10 47

126er Puch, Bj. 75, TÜV und AU, ist
nicht besonders schön, aber fahrtüch-
tig. DM 2200.-

700 C zum restaurieren DM 3400

Rumpfmotor 27 PS mit 3/1 Pleuel, 5er
Nocke, Motorblechen, Schwungschei-
be, Riemenscheibe DM 4100.-
div. Motorenteile

M. Duesterberg

(030) 3 23 45 21

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

Tel. ++43 (7242) 6 79 87

Monte-Carlo Auspuffanlagen auch für
500erS, Neuanfertigung

H. Nenninger
(08453) 86 56

Hubraumerweiterung durch
88er VW-Kolben und Zylindern und
Bearbeitung des Motorblocks

H. Gerner

Tel./Fax ++43 (7722) 6 71 68

Robert Prokschi großer Stock an Ge-
braucht- und diverse Neuteile
Tel. ++43 (650) 3 31 82 11 oder ++43
(2622) 4 24 17

Totaler Abverkauf Pinzgauer und Haf-
linger Komplettfahrzeuge und Teile,
Leichter Wohnanhänger Eriba, geeig-
net für Puch, Bj. 65, sehr schön,
Puch-Ranger TT - TM 50 Bj. 83,
zweisitzig,

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

Haflinger Motore und Vorderachsen,
Steyr Puch-Teile 500- 650 TR

Zinser Alois

Tel. ++43 (3135) 5 24 30 o. 5 27 54 o.
++43 (664) 2 01 63 66

500er Motor komplett, gebraucht
750.- DM, 650er Motor 25 PS kom-
plett, gebraucht, 950.- DM, diverse
Kleinteile für 500er und Kombi,
Sandstrahlarbeiten auf Anfrage.

Johannes Grohs

Tel. (02368) 5 26 60

Moped Puch M 50 Racing, Bj.76,
16.000 km, 2,6 PS, Motortyp M50
SE/B, 500.- DM

Karl Jung

Tel.: (06406) 31 31

SUCHE

Teile für 126er Puch

D. Terjung

Tel. (0208) 40 81 29

für Haflinger: Rückleuchten, Bordwän-
de, Abschlussbleche, Motorklappe,
Klappsitze, Werkzeugkasten, Bord-
werkzeug

M. Duesterberg

(030) 3 23 45 21

Thondorf Ausgaben 1 bis 7, Tacho ori-
ginal bis 160 Km/h

F. Müller

Tel. (02251) 6 28 43

Steyr-Puch 650 TR 1 oder 2,
fahrbereit

A. Hein

Tel. (06192) 1 41 11

Bremstrommeln hinten

M. Duesterberg

Tel. (030) 4 33 90 10

Original VDO Instrumente, mecha-
nisch, 60mm Ø, neu o. gebraucht

Georg Hummel

Tel. (0721) 2 38 67

kraftvollen Steyr-Puch Motor

Marco Burkhard

(0171) 4 24 79 30

Vier Reifen für Haflinger 175 R12
stadler-m@t-online.de

650 TR guter Zustand

Wilhelm Franken Apparatebau

(02064) 4 0 -3 71, Fax -3 72



April

1.	Einstellfahrten	Oschersleben	VfV
4.-8.	Techno Classica	Essen/Clubstand Halle 14b	Freundeskreis
21.-22.	ADAC Bergrennen	Schleiz	VfV
22.	Seiberer Bergpreis	Weiskirchen	seiberer@vienna.at
28.-29.	Meeting Abarth	Antwerpen	ACM

Mai

5.-6.	Einladungsveranst.	St. Wendel	Stadt St.Wendel/VfV
6.	Flugplatzrennen	Bitburg/Eifel	ACM
12.05.	Treffen/Teilemarkt	Regensburg/Pentling	Heinz Liedl

Juni

1.-3.	Meisterschaftslauf	Most	VfV
4.	Rundstreckenrennen	Circuit Assen	ACM
9.-10.	Meisterschaftslauf	Horice	VfV
30.-1.7.	Meisterschaftslauf	Eurospeedway Lausitz	VfV

Juli

1.	Rallye Historic	Bad Homburg	www.bad-homburg.de
6.-8.	Fiat 500 Treffen	Garlenda	Fiat 500 Club Italia
7.-8.	Meisterschaftslauf	Dvur Kralove CZ	VfV
14.-15.	Meisterschaftslauf	Oschersleben	VfV
16.-26.	Trainingslager	Peenemünde/R. Hecker	(03529) 51 03 00
21.-22.	Rundstreckenrennen	Zandvoort	ACM
28.-29.	Dreiecksrennen	Schleiz	VfV

August

11.-12.	Bergrennen	Osnabrück	VfV
18.	Rundstreckenrennen	Oschersleben	ACM
17.-18.	Oldtimer-Rallye, evtl. Steyr-Puch Treffen	Bad Honnef	ACV
25.-26.	Meisterschaftslauf	Bad Honnef	Freundeskreis
		Hockenheimring	VfV,

September

9.	ADAC Ebern Klassik	Bergprüfung/G.Schleicher	(09531) 3 06
29.-30.	Rundstreckenrennen	Croix en Ternois	ACM
29.-30.	Dreiecksrennen	Frohburg	VfV

Oktober

13.-14.	Veterama	Mannheim,	H. Seidel
---------	----------	-----------	-----------

November

3.	Rundstreckenrennen	Hockenheim	ACM
11.	Rundstreckenrennen	Zolder	ACM
17.11.	Jahresabschlußfeier	Ort wird bekannt gegeben	Freundeskreis

ACM	K. Kleber	(02151) 31 33 71	Abarth Coppa Mille
VfV	W. Budzinsky	(02543) 27 05 58	Vet. Fahrz. Verband

Weitere Infos:	Ulla Kahl	(06192) 2 55 20	Freundeskreis
	Georg Hummel	(0721) 2 38 67	Freundeskreis
	Jutta Duesterberg	(030) 3 23 45 21	Freundeskreis



ALTERNATIVES KOCHREZEPT ...

...FÜR DEN STEYR PUCH-TRETER !

TRUTHAHN MIT WHISKY

Man kaufe einen von 5 Kilo (für 6 Personen) und eine Flasche Whisky.

Truthahn mit Speckstreifen belegen, schnüren, salzen, pfeffern und etwas Olivenöl dazugeben.

Ofen auf 200 ° C einstellen. Dann ein Glas Whisky einschenken und auf gutes Gelingen trinken.

Anschließend den Truthahn auf einem Backblech in den Ofen schieben. Nun schenke man sich zwei schnelle Gläser Whisky ein und trinke wieder auf gutes Gelingen.

Das Thermostat nach 20 Min. auf 250°C stellen, damit es ordentlich brummt. Danach schenke man sich drei weitere Whisky ein.

Nach ner halm Schdunde öffnen, wenden un den Braten überwahn. Die Fisskieflesche ergreiffn unn sich eins hinner die Binde kipp.

Nach ner weitem albernem Schunde langsam bis zum Ofn hinschlenderen uhnd die Trute rumwenden. Drauf achtn, sisch nicch die Hand zu vabrennn an de Schaiss-Ofndür.

Sisch waidere ffünff odda siehm Wixki innen Glas unn sisch unn dann unn so.

Die Trude weehrent drrai Schuunnd (iss auch eglal) waiderbraan un all sehn Minud'n pinkeln.

Wenn irentwi möchlich, sum Trauhuhn hinkrieschn unn den Ohwn aus`m Viech ziehn. Nommal ein Schlugg geneemign un anschliesnt wida ffasuchen, das Biest rauszukriegn. Den vadamtn Vogl vom Bodn aufflsen unn uff ner Bladde hinnrischten.

Uffbasse, dass nich ausrudschn auff m schaisfettichn Kühnbodn. Wnn siisch droßdem nischd fameidn, fasuchn widda auf richn odrso.....

Ruschichtnodersohahahaisallesjaeeehscheissegaal!!!!!!!



Ein wenig schlafen.

Am nächsten Tag den Truthahn mit Mayonnaise und Aspirin kalt essen.

Viel Spaß beim Nachkochen!!

artmedia
werbeagentur
lange strasse 31
96047 bamberg
0951 208 72 97
www.art-media.de

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

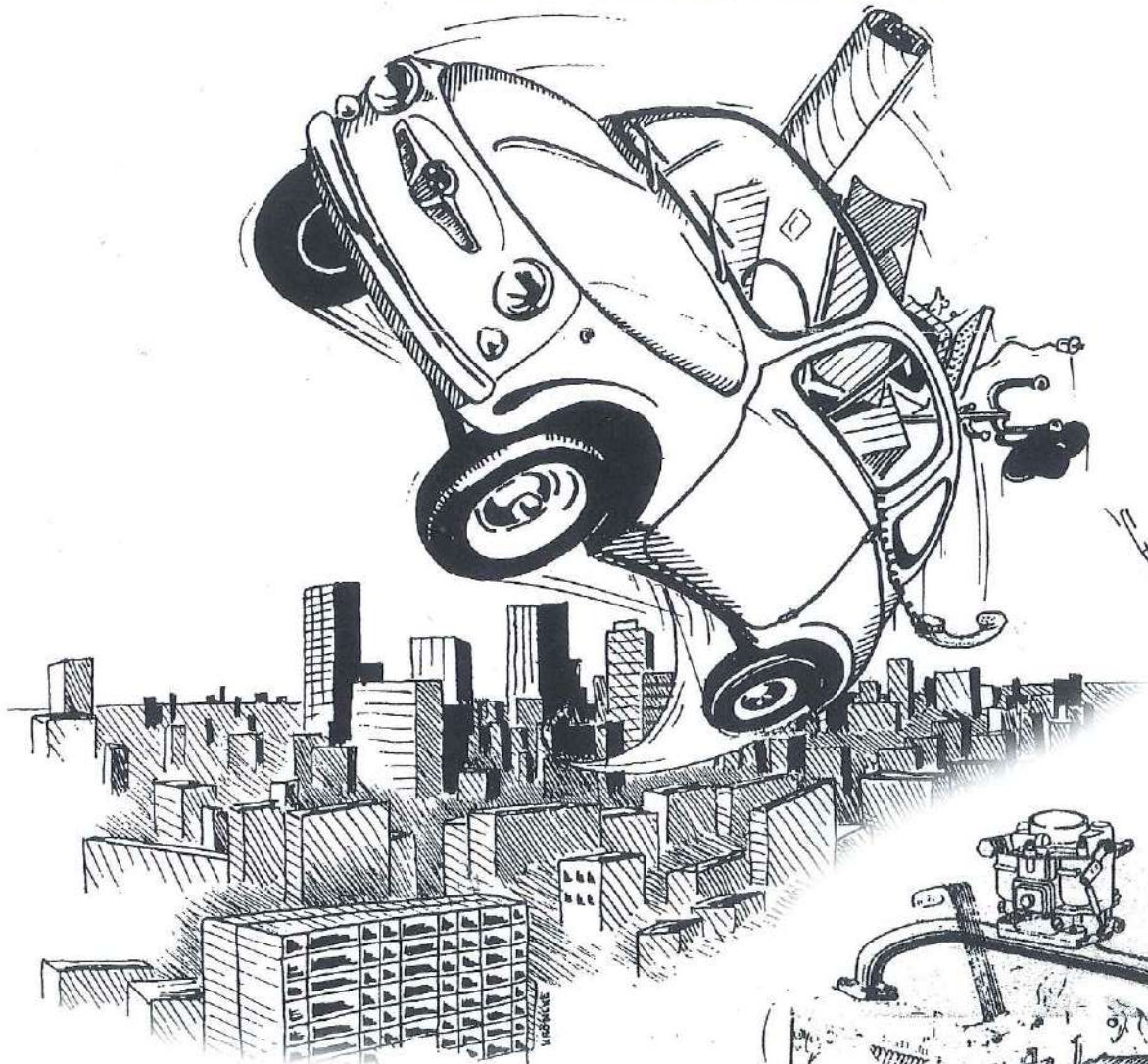
Tel.: 06142 / 95 03 01
Fax: 06142/ 95 03 02

www.michael-accessori.de



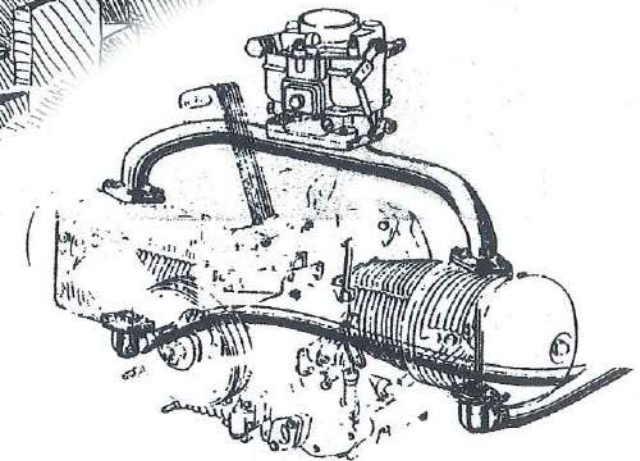
TUNING

vom
AUTOQUARIAT



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

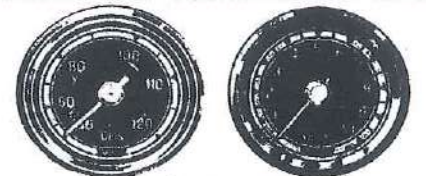
**Auspuffrohr mit Gußkrümmern
ohne Vorwärmung, 38mm
für Serien Auspuffanlage verwendbar**



Mit Chromring und historischem Zifferblatt:



**Ölthermometer mit elektrischem Geber
Ölmanometer mit elektrischem Geber**



**Ölthermometer original mit Kapillarrohr
Ölmanometer original für Druckschlauch**

AUTOQUARIAT

A-1180 Wien, Antonigasse 44-46

Telefon 01 - 4095191

Telefax 01 - 4095191 20

e-mail autoquariat@aon.at



Team Holzer/Gerner