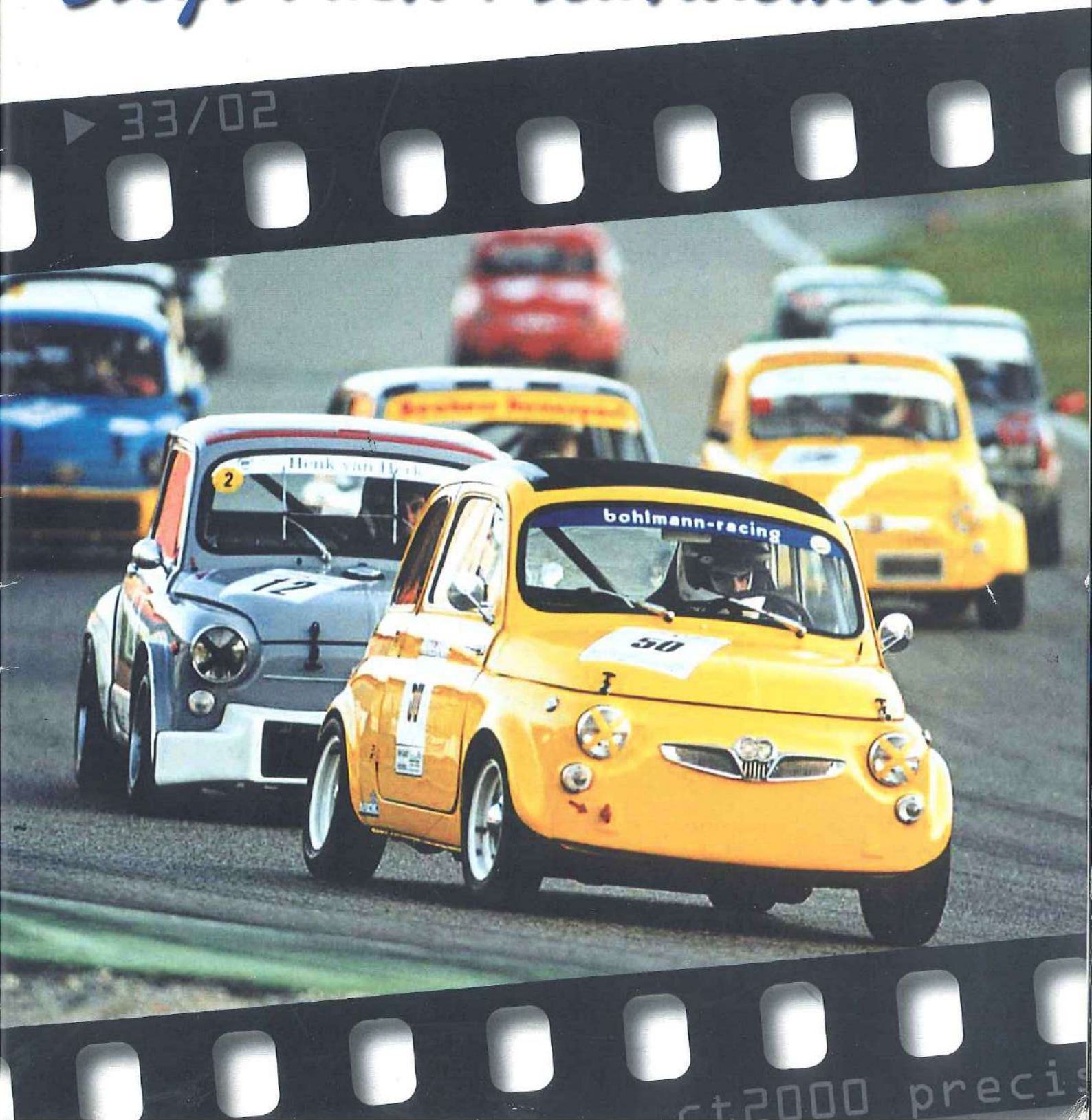




THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



▶ 33/02

ct2000 precis

KUNDENINFORMATION

A-1180 Wien, Antonigasse 44 - 46
Telefon 0043 / 1 / 409 51 91
Telefax 0043 / 1 / 409 51 91 20
Internet www.autoquariat.at
e-mail verkauf@autoquariat.at

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 10-12³⁰, 13-18³⁰


Wien, Frühjahr 2002

Liebe Puch - Freunde,

seit über zehn Jahren bemühen wir uns die Ersatzteilversorgung für unser gemeinsames Hobby, dem Puch - Auto, aufrecht zu erhalten. Oft ist das recht schwierig, weil Produktionen von heute auf morgen enden oder z.B. die gewohnt hohe Qualität von Steyr-Puch nichtmehr lieferbar ist. So passiert es, daß auch wir immer wieder vor neuen Situationen stehen, die wir gemeinsam mit unseren Kunden zu bewältigen haben.

Wir versuchen jederzeit zur Verfügung zu stehen und freuen uns auf Ihre Anfragen.

Viel Spaß wünscht Ihnen Ihr


Autoquariat Team

PS: Abschließend finden Sie noch einen kleinen Auszug aus unseren Angeboten.



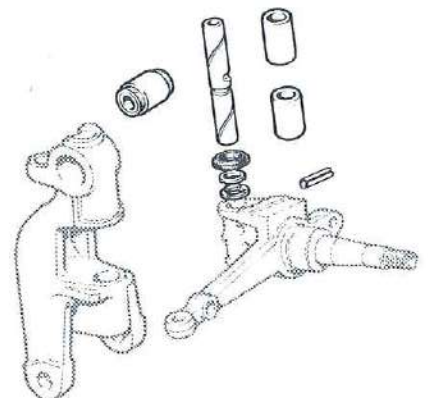
Art.Nr.1*1*403
Ölwechselsatz mit
Dichtungen (59-72)
nur □ 4,50



Art.Nr.1*12*402
Drehzahlmesser 80mm (VDO)

Art.Nr.1*12*403
Ölthermometer 60mm (VDO)

Art.Nr.1*12*404
Ölmanometer 60mm (VDO)



Art.Nr.1*4*111/S
Achsenkelersatz
mit 2 Silentbüchsen
nur □ 12,-



IN den letzten Wochen war es jeden Tag ein wenig mehr zu spüren: die Steyr Puch - Saison 2002 holt uns aus dem Winterschlaf. Die Tage wurden wieder wärmer und länger und die Nächte dafür umso kürzer. Im Fernsehen rät jeder zweite Werbespot zu Sommerreifen im Breitformat und Gina Wild, Sexgöttin der Nation, rät gar zu Stoßdämpfern! und Fahrwerksfedern in Sommer-Abstimmung (von Federkernmatratzen versteht sie wahrscheinlich mehr). Endlich verstecken sich unsere geliebten Schätzchen nicht mehr unter alten Teppichen und Bettlaken – Winterpause ade!

Wenn die Tage länger und die Nächte kürzer werden, wenn im Oldtimer-Unterschlupf der alte Kanonenofen nicht mehr bollert oder der Geruch des Propangasheizers nicht mehr durch die Garage zieht, ja dann wird's Frühling, dann ist Saison angesagt. Das auf der Werkbank stehende Dosenbierschmeck gleich wieder doppelt so gut und der zusätzlich wärmende Tee hat ausgedient. Vorbei ist die Zeit der aufwendigen Schraubereien. Der schmalbrüstig gewordene Motor (: „die alte Luftpumpe“) strotzt wieder vor Boxer-PS, das merkwürdig rumpelnde Getriebe schnurrt wieder wie die Biene Maja und die neue Lackierung glänzt in der wärmer werdenden Frühlingssonne wie ein junger Affenarsch. „geil“ und „cool“, sagt der Oldtimer – Nachwuchswohl wohl heute dazu. Für



Auf ein Neues



Freundeskreis!

lange Garagendispute unter uns Gleichgesinnten, wie wohl was besser zu machen sei, bleibt jetzt keine Zeit mehr. Tor auf (ab zum TÜV?) und los geht's. Die „Monte“ muss röhren, die Abarths müssen schließlich verblasen werden. Ich sag's Euch, die 165 km/h auf dem Tacho müssen stehen – sonst: „is nix mit Lustig“. Unsere Racer: Du-esterberg, Kahl, Gröber, Bohlmann, um einige zu nennen, wollen schließlich ihren Spaß bei der Jagd auf die Skorpione haben. Auch für die Anderen gilt, ran ans Angebot: Techno Classica in Essen, Teilemarkt bei Heinz in

Regensburg, Ausfahrt in Kassel, Steyr Puch - Sonderlauf in Österreich (A 1 Ring) warten auf Euch. Werdet mir bloß nicht müde und gleichgültig. Ihr wisst, unsere Lebens-Uhr tickt leider immer schneller. Deshalb, dran bleiben am Hobby,

denn ganz schnell werden die Tage wieder kürzer und die Nächte länger und kälter. In einigen Steyr Puch – Winterquartieren bollert dann bereits wieder der Kanonenofen, das Werkzeug wartet auf seinen Einsatz und will von

Euch gequält werden. Anstatt kühles Bier, gibt es jetzt wieder heißen Tee. Die Gedanken schweiften dann bereits wieder ins kommende Jahr, wenn die Tage wieder länger und die Nächte kürzer werden und...

...Viel Spaß beim Lesen der neuen Thondorf, wünscht Euch



INHALT 2001

TITEL

Klein und Fein 5-8

UNTERWEGS

Vom Teilemarkt zur Mille Miglia 16

Urlaubsreise 17-19

Wenn einer... 28-29

LEUTE

Schneller Kurier 26

Fahrer u. Fahrzeuge 30

Steyr Puch Größen 31

START UND ZIEL

Rallye Bad Homburg 15

St. Wendel 27

Bildergalerie 33-36

RESTAURIERUNG

Der lange Weg 12-14

SERVICE

Ausfahrten 10-11

Lesermeinung 24-25

Kochrezept 37

Termine 32

Jumble Goodies 38

BERICHTE

Auf ein Neues 3

Zur Situation 9

Visionen 22-23

Impressum 4



1000
MIGLIA



Internationale
Rallye Bad Homburg Historic
IN MEMORIAM RUFRECHT M. HOFFEN
115 Jahre Automobil

3. Oktober 2001



artmedia

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



HOTEL RESTAURANT
ZUM LAMM

TREFFPUNKT DER FEINSCHMECKER

74851 Gundelsheim/Neckar

Telefon 06269 42020 Telefax 420299

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



Impressum -Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland. Gegründet 1983, eingetragene Mitglieder 225. Erstmaliges Erscheinen des Heftes 1984. Jahresbeitrag, inkl. „THONDORF“ 28.- €. www.thondorf.de thondorf@steyr-puch.de

Redaktionelle Gesamtleitung,
Öffentlichkeitsarbeit,
Pressebetreuung:
Georg Hummel
Bismarckstr. 18
76133 Karlsruhe
Tel. u. Fax: 07 21 / 2 38 67
steyr-puch-hummel@t-online.de

Sekretariat,
Mitgliederbetreuung:
Ulla Kahl
Fichtestr. 15
65719 Hofheim
Tel.: 0 61 92 / 2 55 20 Fax: /2 75 72

Internetpräsentation:
Thomas u. Bernd Bohlmann
Römerstr. 23
56567 Neuwied
Tel.: 0 26 31 / 5 23 65
webmaster@steyr-puch.de

Messestandgestaltung,
Betreuung ausländ. Besucher:
Johannes Hiltrop
Stuckenbuschstr. 165
45659 Recklinghausen
Tel.: 0 23 61 / 1 58 54

Finanzen u. Controlling,
Adressverwaltung:
Jutta Duesterberg
Joachim- Friedrich- Str. 22
10711 Berlin
Tel. u. Fax: 0 30 / 3 23 45 21

DTP-Bearbeitung,
Satz und Druck:
artmedia
Matthias Kelber
Lange Strasse 31
96047 Bamberg
Tel.: 09 51 / 2 08 72 97 Fax: 2 08 72 98
www.art-media.de
matthias@kelber.net

Hinweise:
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Einsender von Zuschriften u. Bildern erklären sich mit redaktioneller Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr. Einzelbeiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.



klein und fein

*Die Rennsemmel von
jenseits der Alpen –
oder die Geschichte vom Fiat,
der kein Fiat ist.*



Zuerst ein Nachruf: Am 31. März starb in Turin der italienische Ingenieur Dante Giacosa im Alter von 91 Jahren. Der Mann war der Vater aller Cinquecentos. Das kam so: Fiat-Gründer Giovanni Agnelli wollte 1934 einen sparsamen Kleinwagen haben, der nicht mehr als 5000 Lire - damals 900 Reichsmark - kosten sollte. Zwei Jahre später lief der erste Topolino (Mäuschen) vom Band, zum Preis von 8900 Lire. Die dritte 500er-Generation kam 1957. Sie wurde nicht nur in Italien, sondern auch in mehreren anderen Ländern teils von Fiat selbst, teils in Lizenz gefertigt. Womit wir beim Thema wären. Zu den Firmen, die mit Fiat ein Montageabkommen geschlossen hatten, gehörte auch Steyr-Puch in Graz-Thondorf. Allerdings beließen es die Österreicher nicht beim plumpen Nachbau, sondern verbesserten das Original ganz entscheidend. Logischerweise sind die Freunde gepflegter Kaffeehauskultur dann auch nicht sonderlich begeistert, wenn man ihr Produkt mit dem aus dem Lande köstlicher Nudelgerichte auf eine Stufe stellt. Einen Steyr-Puch Freund ärgern geht also ganz einfach. Zwei Runden um das Wägelchen drehen und dann in aller Unschuld fragen, wieso der Fiat denn ein auswärtiges Emblem trägt. Je nach Temperament und körperlicher Konstitution des Besitzers sollte man sich allerdings beizeiten nach einem Fluchtweg umsehen... Auf der Motor-Classic neulich in Essen moch-



ten die Steyr-Puch Freunde über derlei dämliche Witze irgendwann jedenfalls nicht mehr lachen. Verständlich, denn wer besitzt schon noch einen Pkw aus österreichischer Produktion, zudem einen, mit dem man auch noch Rennen fahren und diese obendrein gewinnen, wie beispielsweise die Deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen von 1964 bis 1966. Etliche dieser Autos, deren Produktion 1973 eingestellt wurde, haben also auch nördlich der Alpen ein Zuhause gefunden. Eine Rennsemmel lebt inzwischen sogar im Kohlenpott, hart an der Grenze zum flachen Münsterland. Freilich wird sie nur noch selten aus der Garage geholt und noch seltener bei

Der rote Kugelblitz aus der Steiermark ist ein rasanter Flitzer im Westentaschenformat.

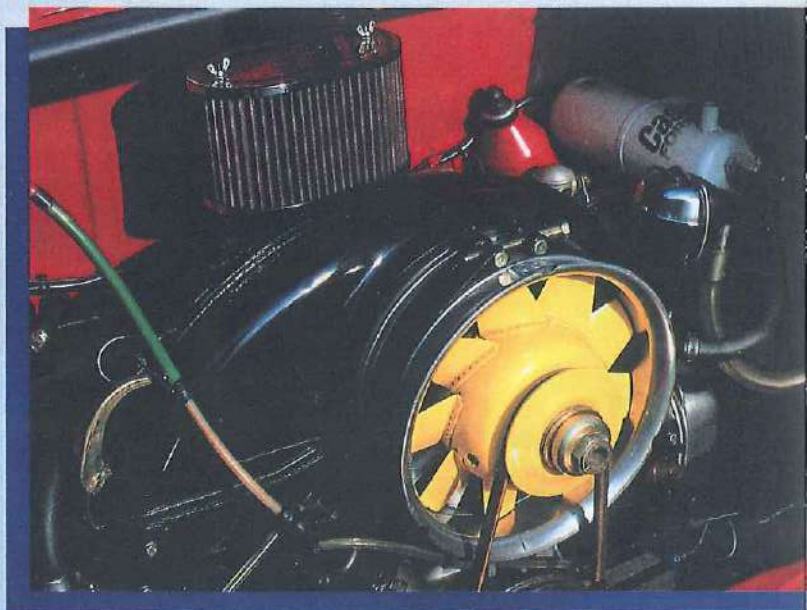
Nicht nur farblich ein echter Hammer. Das Cockpit der „Powermaus“.





Rennen eingesetzt. Johannes Hiltrop, 43jähriger Malermeister aus Recklinghausen, möchte den Wagen noch sehr, sehr lange behalten. Und obwohl die Augen hinter den runden Brillengläsern schalckhaft blitzen, als er bemerkt, daß er in dem Auto später ausgestopft begraben werden möchte, weiß man nicht, ob er sich mal wieder selber auf die Schippe nimmt oder nicht. Egal, ab zur Garage. Dort steht das Prachtstück, Baujahr 1968, mit der genauen Typenbezeichnung Steyr-Puch 650 TR II Europa auf dem Hänger. Aber nicht mehr lange. Schon läßt sich der „Gewaltige Zwerg“, wie es in einem zeitgenössischen Testbericht hieß, von allen Seiten und auch aus der Fahrerperspektive bewundern. Im Sport-

sitz von Corbeau fühlt man sich gleich heimisch. Der Überrollbügel vermittelt Geborgenheit. Er besteht allerdings aus zurechtgebogenen Wasserrohren. Was für Johannes Hiltrop kein Anlaß zur Sorge ist. Der Bügel ist seiner Ansicht nach nämlich überflüssig. Der TR 650 rollt durch seine Form beim Überschlag problemlos, und lange Überhänge mit gefährlicher Hebelwirkung als Folge gibt es nicht. Bis es zum Salto kommt, muß der Puch aber erst mal ordentlich Tempo machen. Das fällt dem Leichtgewicht - rund 500 kg Leergewicht - nicht sonderlich schwer. Wobei sich Johannes Hiltrop mit Angaben zu Motorleistung, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit bewußt zurückhält. Protzerei



Ein hübscher Rücken kann auch entzücken.

*Der rote Kugelblitz hat es im Kreuz.
Hinter der Heckklappe arbeitet der kleine, leichtwiegige
Motor, der ganz schön was auf der Pfanne hat.*



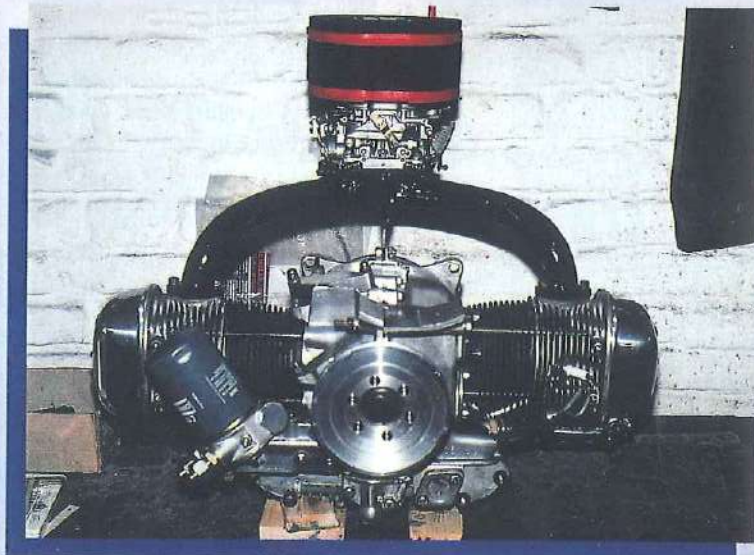
Johannes Hiltrop in seiner roten Großraumlimousine.

mit allerlei theoretischen Werten, die bestenfalls einmal auf einem Prüfstand erreicht werden, sind sein Ding nicht. Wozu auch, dient die Rennsemmel doch in erster Linie dem reinen Fahrvergnügen, das wiederum nicht ohne leistungssteigernde Maßnahmen zu erreichen ist. Wobei Steyr-Puch den PS-Zauberern sehr behilflich ist, besonders, wenn es um das nötige Übel der amtlichen Eintragungen geht. In der Regel reichte ein Brief nach Österreich mit einer Auflistung der getroffenen Maßnahmen, und postwendend kam eine Bescheinigung, aus der hervorging, daß eben diese Maßnahmen dem Auto zum Wohle gereichten. Der Amtsschimmel war zufrieden. Johannes Hiltrop hat den Zylinderkopf überarbeitet und Ventile von Porsche einge-

baut. Die bekommen ihr Gemisch aus einem 42er Weber-Vergaser. Am anderen Ende des Gaszyklus steht eine Monte-Carlo-Auspuffanlage, die noch ein paar PS mehr zaubert. Den Kontakt zwischen Motor und Getriebe besorgt eine Kupplung aus Sintermetall. Das Fahrwerk profitiert von zwei Stabilisatoren vorne 12 und hinten 17 mm im Durchmesser. Die Dämpfer sind vom Kaliber Bilstein-Sport. Klein und niedlich wirken die Felgen 4 3/4"-12 vorne und 5 1/4"-12 hinten, bereift mit 145/70-12 vorne und 160/50-12 hinten. Die ganze Karosserie ist für den Rennbetrieb verstärkt. Warum gerade ein Steyr-Puch? Die ganze Technik ist tragbar. Auf der Werkbank im Keller (steile Treppe!) liegt ein Ersatzmotor zur Überholung.

Der Ersatzmotor wird auf der Werkbank im Keller überholt.

Gut, daß er so leicht ist.



RÜCKSPIEGEL



Das Meeting-Treffen im Werk ist eröffnet. Organisationsleiter (v.l.) Matthias Teschel (M) und Herwig Löffelner (rechts) SM - die TV-Königin Stefani



Liebe Steyr Puch-Freunde, die Geister, die ich rief, ich werd' sie nicht mehr los. Als ich mich vor ca. 8 Jahren breitschlagen ließ (zwangsbestimmt wurde und seither still geduldet bin), die Nachfolge von Johannes Grohs anzutreten, konnte ich nicht ahnen, welch' eine Lawine ich lostreten würde, beim Versuch einer Interessengemeinschaft professionelle Strukturen zu verpassen. Eigentlich wollte ich nur in meiner Freizeit mit ein paar Gleichgesinnten etwas Steyr Puch fahren. Heute ist daraus ein allrätlicher, mehrere Stunden in Anspruch nehmender, Job geworden. Es gibt Tage, da steht das Telefon von 17-22 Uhr nicht still. Fragen über Fragen, vom „Schnäppchenjäger“ bis zum „Gutbetuchten“ (suche ein Wägelchen für meine Frau zum Einkaufen). Jeder hätte gern einen Steyr Puch, aber keiner kann mehr richtig Schrauben! Auf die Frage: in welche Werkstatt er den „Kleinen“ denn bringen könne, fliegt mir dann endgültig der Telefonhörer aus der Hand. Manchmal bin ich echt sprachlos und das will was heißen! Keiner will begreifen, dass man an einen 30 Jahre alten Kleinwagen, wie es der Steyr Puch nun mal ist, auch selbst Hand anlegen können muss. Meine eigenen eineinhalb Autos stehen, durch den Aufwand für den Freundeskreis, ohne Pflege und meist unbewegt, in der Garage. Komme ich dann tatsächlich mal ohne große Vorbereitung zu einer Rennveranstaltung, so kann man das Ergebnis (ist wirklich schon viel besser geworden) manchmal schon vorausahnen. Natürlich ist mal wieder irgendetwas am Verrecken! Ohne die Unterstützung der vielen Helfer (danke Ulla, Jutta, Bernd und Thomas und...) innerhalb und außerhalb des Freundeskreises, wäre mir die ganze Sache wohl schon längst über den Kopf gewachsen und vielleicht hätte ich auch schon den „Bette“ hingeworfen.

Es geht mir aber wirklich nur um unser gemeinsames Oldtimerhobby. Ihr werdet es sicher nicht glauben, mittlerweile hält jeder von Euch schon das 7. Exemplar der „Thondorf“, das unter meiner Federführung entstanden ist, in seinen Händen.

Wer konnte die Entwicklung unseres Freundeskreises in den letzten Jahren schon so vorkommen? Freundeskreiser fahren mit den Steyr Puchs in ganz Europa rum. Ziele wie Treffen in Garlanda/Italien, Urlaub in Santa Maria Navarese auf Sardinien, schnell mal einen Kurztrip an den Züricher See/Schweiz. Ein langes Wochenende zur „Mille Miglia“ oder eine 10-tägige Urlaubsreise zum Guggenheim-Museum nach Bilbao/Spanien mit einer erlebnisreichen Pyrenäenüberquerung. Auf dem Rückweg über Bordeaux, schnell mal noch ein Besuch in einem Caveau de Degustation zu einer Weinprobe oder ein 4 Gänge Menu mit anschließender Übernachtung in einem Chateau in Frankreich?

Nach dem Motto: „Feinschmecker-Reisen mit dem Steyr Puch“. Dank an Jutta und Mathias Duesterberg (auch für die kulturelle, sprachliche und technische Betreuung), die immer mehr „Freundeskreisler“ längere Reisen mit dem Puch schmackhaft machen und zwischenzeitlich viele Nacheiferer gefunden haben. Das lässt für die nächsten Jahre hoffen und hier werden auch die Schwerpunkte unserer Aktivitäten zukünftig zu finden sein.

In der abgelaufenen Motorsportsaison, hat das Duell „alte graue Wildsau“ (ISA Racing) gegen „gelbe Post“ (Bohlmann Motorsport), Ouso-Genieser Kahl und „rote Feuerwehr“ (MAC Berlin) für neuen frischen Wind in der kleinen Klasse der historischen Motorsportszene gesorgt. Da müssen dieses Jahr einige „Racer“ ganz schön die Ohren anlegen. Leider fehlt 2002 unser selbsternannter Herausforderer vom Donauwellenmacher Racingteam aus Regensburg, mit seinem müllabfuhrorangenen Fiat Puch wegen „Niederkunftstress“. Wir hoffen alle, dass er sich's nochmal überlegt und weitermacht. Treffpunkt zum Duell: Kleiner Kurs Hockenheim, Querspange. Alle, die das sportliche Fahren und den Beschleunigungstest im öffentlichen Straßenverkehr vorziehen, möchte ich jetzt schon darauf hinweisen, dass 2001/2002 viele interessante Puch-Restaurierungsobjekte ihrer Vollendung entgegengehen und dadurch wieder ein paar Steyr Puch Fahrzeuge mehr auf Deutschlands Straßen für Aufregung sorgen werden. Ich wünsche jetzt schon allen viel Spaß bei der Jungfernfahrt.

„Bitte nicht verzagen, bei Schwierigkeiten kann man uns fragen.“

Ganz besonders möchte ich mich an dieser Stelle einmal bei Matthias Kelber von der Agentur artmedia, Bamberg, bedanken. Matthias, der mich alljährlich bei der Endgestaltung der neuen „Thondorf“ ertragen muss. Mit viel Geduld und mit hervorragendem DTP-technischem Können, entsteht am Computerbildschirm an zwei Wochenenden, unsere „Thondorf“. In einer Tag/Nachtaktion setzt er die zusammenhanglos einlaufenden und oft noch unausgegorenen Ideen, aus meinem immer kahler werdenden Kreativkopf perfekt um. Es ist auch keineswegs selbstverständlich, dass man gerade mal so eine Werbeagentur (mit Mann und Maschine) unter Beschlag nehmen kann. Es wäre schön, wenn Du mir auch weiterhin bei der Gestaltung der Thondorf zur Seite stehen könntest.

Den unermüdlichen Couvertbeschaffern, Briefmarkenbeistauern, den Bilder- und Textbesorgern und unseren, diesmal sehr fleißigen, „Thondorf“-Schreiberlingen, möchten wir für die tatkräftige Unterstützung ebenfalls Dank sagen. Last but not least möchten wir noch unseren Gönnern und

Sponsoren, stellvertretend an der Spitze Peter Kröber (ISA Racing) und Dietmar Etzersdorfer (Autoquariat) für ihre Hilfe zu danken. Ohne Euren Obulus und den von allen Nichterwähnten, wäre die ganze Clubarbeit nicht möglich. Bleibt mir bloß alle bei der Fahne, es soll schließlich noch eine Weile so weiter gehen. Alle Steyr Puch Fahrer und Leser bitten wir unsere Inserenten beim Einkauf oder Auftrag zu berücksichtigen.

Eine Jahresabschlussfeier mit 59 Teilnehmern (Rekordzahl, danke Karsten Heyer u. Dietmar Terjung für die toll ausgesuchte Location), ein alljährlich und permanent gut besuchter Messestand auf der Techno Classica, steigende Mitgliederzahlen und eine, seit dem Einrichten der tollen Websites durch die Brüder Thomas und Bernd Bohlmann, beispiellose Resonanz aus der ganzen Welt (in diese Tagen erwarten wir den 45.000 Internetklick (Besucher), zeigen uns die Richtigkeit unseres Handelns bei der Erhaltung und Pflege automobilen Kulturgutes. Durch die vielseitigen Aktivitäten, wie z.B. Motorsport, eigenständiger Telemarkt, und Thondorf-Magazin oder Messestand und Internetpräsenz. In den Medien kennt man den Steyr Puch Freundeskreis Deutschland mittlerweile weit über unsere Grenzen hinaus. Nur das Werk in Graz/Thondorf scheint von unserer Existenz keine Notiz zu nehmen. Wie sonst ist es zu erklären, dass Herr Teschel, Leiter der Presse- und Werbeabteilung, meine Bitten in der Vergangenheit um etwas werbliche Unterstützung für unseren Messestand, bis heute nicht einmal zur Kenntnis genommen hat. Man scheint in Österreich noch nicht erkannt zu haben, welch' hervorragende „Plattform“ (sinniger Weise, trägt die Werkszeitung für die Mitarbeiter den gleichen Namen) die Oldtimerszene bietet. Keine Angst meine Herren: Ihr bekommt von uns auch weiterhin zwei kostenlose „Thondorf“-Exemplare. Vielleicht wird's ja zum 50. Jubiläum, 2007 noch mal was...

...mit Euch, dem Werk in Österreich und uns, dem Steyr Puch-Freundeskreis in Deutschland.

Zur Gedächtnisstütze:... www.steyr-puch.de : „...wer uns findet, ... findet uns gut!“

Wir rechnen mit eurem Besuch am Clubstand, Halle 14, auf der Techno Classica in Essen.

Georg Hummel





ORGANISATION UNSERER 1. AUSFAHRT



Naja, wir sahen uns einige Pensionen und Hotels an, doch dann fiel unsere Wahl auf eine gutbürgerliche Kneipe in dem kleinen Örtchen Niederau (Kreis Düren zwischen Köln und Aachen). Ganz in der Nähe das Schloss Burgau mit einem Weiher gelegen, wo auch für die Wohnwagen Abstellmöglichkeiten waren.

Die Route schmissen wir oft um, bis wir letztendlich auf ca. 200 km durch die Nordeifel kamen.

Nachdem wir dachten, alle Punkte berücksichtigt zu haben, hofften wir nur noch auf zahlreiches Erscheinen der Puch-Fahrer. Dies war jedoch bis zum letzten Tag ungewiss, da kaum jemand fest zugesagt hatte, was uns doch sehr Bangen ließ. Und auch die Beschönigungen von Mathias Duesterberg "Wirst schon sehen, auf einmal stehen alle da" konnten uns unsere Ängste nicht nehmen, daß wir vielleicht unsere 1. Ausfahrt alleine starten müssen.

ständig darauf achten mußten, keinen zu verlieren. Doch bereits nach wenigen Kilometern, waren wir eine eingespielte Truppe.

Über asphaltierte Feldwege und durch kleine Örtchen fuhren wir Richtung Ardennen, an einem Parkplatz legten wir eine Pinkel- und Snackpause ein und setzten unsere Fahrt dann zum Mittagessen fort. Hier konnte jeder nach Lust und Laune in einem familiären Gasthof einen Imbiss zu sich nehmen. Nachdem alle gestärkt waren, ging es auch schon wieder weiter.

Auf einer öffentlichen, kurvenreichen Straße, wo früher einmal Bergrennen gefahren wurden, zeigte der ein und andere, was der Puch so kann. Auch ungewollte Pirouetten kann der Puch – spektakulär aber ohne Schaden.

Über Nideggen, wo wir auf einer historischen Burg noch Fotos machten, ging es dann zurück zu unserem Ausgangsort. Dort kehrten wir abends wieder bei unserem lustigen Gastwirt Wim, der viel Humor besitzt und auch einige Witzchen zum Besten

gab, ein. Hier kamen zu unserer Runde auch noch ein Paar Puch-Mitglieder, die ohne Ihren Puch einfach mal „Hallo sagen“ wollten.

Es wurde ein lustiger Abend und auch die „Camper“ kamen zu später Stunde noch auf Ihre Kosten. Sie konnten auf dem idyllisch gelegenen

Parkplatz noch Ihren Prosecco mit Nüsschen genießen.

Sonntag morgen brachen nach einem gemeinsamen Frühstück alle auf.

Wir haben uns gefreut, daß so viele Puchs erschienen sind und denken, daß es doch allen viel Freude gemacht hat.

Patricia & Jörg

Eigentlich sollte man unter der 1. Ausfahrt verstehen, daß man zum ersten mal als Teilnehmer an einer Ausfahrt teilnimmt. Bei uns war es jedoch ganz anders. Jörg wollte unbedingt selber eine Ausfahrt organisieren, ohne überhaupt schon einmal selber teilgenommen zu haben.

Schnell gesagt, doch dann kam die Panik und die vielen Fragen!

- 1) Wo fahren wir überhaupt lang?
- 2) Wo kann gemütliches Beisammensein sein?
- 3) Wo sind Übernachtungsmöglichkeiten?
- 4) Wo sind Abstellmöglichkeiten für die Camper bzw. Autoanhänger?
- 5) Wieviel Personen bzw. Puchs müssen untergebracht werden?

Jeden einzelnen Punkt konnten wir schnell beantworten, doch die vorgeschriebenen Punkte mußten auch ziemlich

zentral gelegen sein. Denn was nutzt ein Hotel, wenn es in der Nähe keine Abstellmöglichkeiten für Wohnwagen gibt, oder das Hotel zu wenig Zimmer hat, oder ganz einfach zu teuer ist, oder oder oder..... Es mußte doch einiges berücksichtigt werden, was wir nicht bedacht hatten.



Umso größer dann die Freude, als am Freitag abend die ersten Puchs anrollten. Samstag morgen folgten dann weitere Puchs und nach einem gemeinsamen Frühstück, konnte die Ausfahrt mit 12 Fahrzeugen in die Eifel beginnen. Die ersten Kilometer waren schon etwas stressig, da wir

AUSFAHRT 2002/VORSCHAU AUF AUSFAHRT 2003

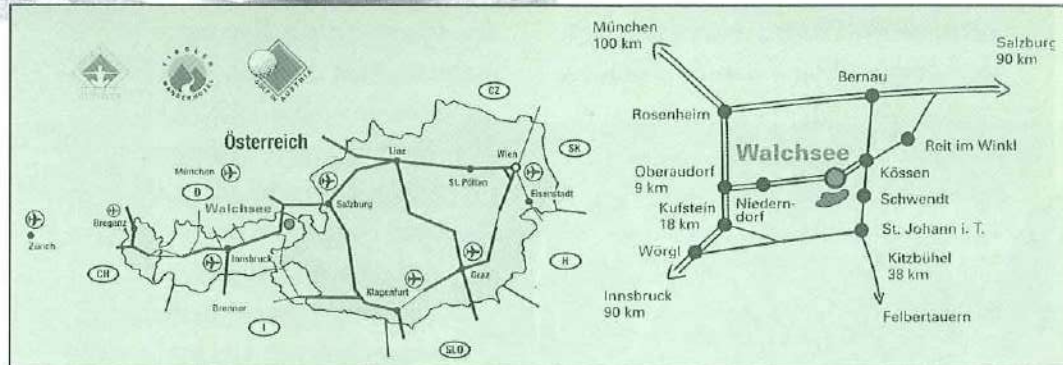
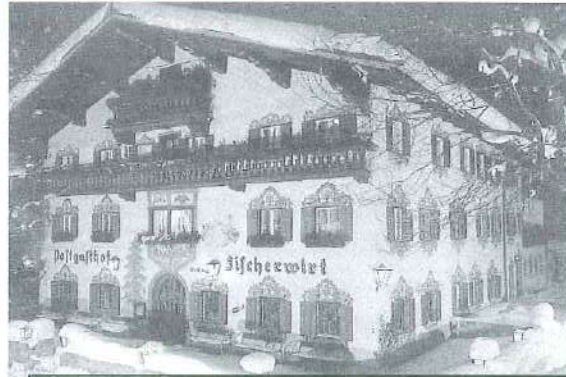


Mai 2002 an den Walchsee in Österreich statt. Matthias Duesterberg mit Frau Jutta spielen die Reiseleiter. Täglich finden kleine Ausfahrten ins Gebirge und rund um den Walchsee

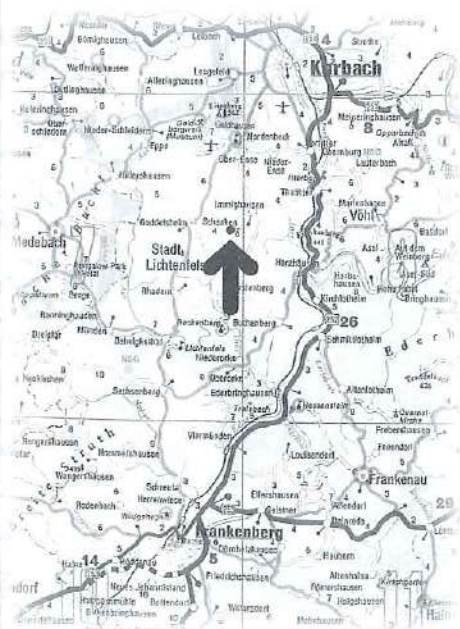
statt. Treffpunkt ist allabendlich beim Fischerwirt, wo auch Zimmer gebucht werden können. Puchfahrer, die keine ganze Woche Zeit haben, können täglich dazustoßen. Wir würden uns freuen, viele Steyr Puch Fahrer im Postgasthof Fischerwirt begrüßen zu dürfen.

Steyr Puch Freundeskreis

Postgasthof Fischerwirt
Fam. F. Thünauer
A-6344 Walchsee
Hausberstraße 1
Tel. 0043-53 74-52 39



Nach dem Telemarkt in Regensburg bei Heinz Liedl können alle die Lust und Laune haben, ihren Steyr Puch über eine größere Strecke bewegen. Es findet eine einwöchige Reise vom 12.-18.



von Dr. Schürmann befindet sich in landschaftlich schöner Gegend Hessens. Genügend Übernachtungsmöglichkeiten für Teilnehmer, sowie Parkplätze für Wohnmobile und Anhänger sind vorhanden. Der Termin wird rechtzeitig und in der nächsten „Thondorf“ bekanntgegeben. Wir hoffen auf rege Teilnahme...

Steyr Puch Freundeskreis



Unsere langjährigen Freundeskreis Mitglieder Dr. Schürmann und Winfried Knobloch aus Kassel haben versprochen, 2003 ein Steyr Puch-Treffen in der Nähe des Edersees zu organisieren. Das Landhaus

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



DER LANGE WEG ZUM

Restauration eines Steyr Puch 700 C
Der 12. Mai 2001, ich stehe bei Heinz Liedl in Regensburg in der Sonne. Viele Kollegen von früher stehen bei mir, man kennt sich noch. Einige bewundern mich, andere sind neidisch und äußern sich negativ über mein Äußeres. Ich sehe anders aus als früher - anders als 1966.

Der Weg zu Heinz war lang und mit viel Arbeit verbunden, ich erinnere mich an den Winter 1977... Mein Gott, lag damals Schnee, mit Schneeketten fuhr ich durchs Wiedbachtal, nette junge Damen waren mit von der Partie. Blau war ich damals

Äußeren nicht ganz so begeistert. Mein Blechkleid war doch ganz schön angegriffen, an allen Ecken und Enden hatte ich Löcher, war mit Polyester notdürftig repariert und in meinen Seitenschiebefenstern wuchs Moos. Wenn ich ehrlich bin, hatte Thomas ganz Recht, als er 1993 damit begonnen hatte, mich in Einzelteile zu zerlegen. Je mehr Teile demontiert wurden, umso mehr Schäden wurden festgestellt. Nach den ersten Wochen stellte Thomas fest, daß es mit mir wohl mehr Arbeit werden würde als die Restauration von meinem alten Freund, dem 500 D aus dem Jahre 1959. Den hatte Thomas erst vor einigen Monaten mit seinem Vater und seinem Bruder fertig restauriert.

Auf dem Abstellgleis

Die kompletten Seitenwände hinten links und rechts benötigte ich neu, da Rainer durch seinen rasanten Fahrstil, doch öfter mal die Bekanntschaft einiger Ecken und Kanten machte. Die linke Seitenwand konnte aus Italien beschafft werden, wobei

Beine zu helfen, aber Thomas zog es vor, Mountainbike zu fahren.

In der Garage war es zwar trocken aber doch recht deprimierend so lange einsam auf dem Abstellgleis zu stehen. Bis ins Jahr 1999 stand ich nun zum Teil restauriert dort. Bis zu einem Samstag im Oktober 1999...

Neue Ideen für ein neues Puch-Leben.

An einem Samstag im Jahre 1999 holten sie mich wieder aus meinem Versteck, Thomas hatte sich entschieden, mir jetzt wieder das Boxerleben einzuhauchen. Eigentlich war ich die letzten Jahre ganz schön eifersüchtig, sie kümmerten sich nur um diesen kleinen, viel zu kurz geratenen 500D, um ihn noch schneller zu machen, dabei hätten Sie mir doch helfen können...

Allerdings hatte Thomas neue Ideen, welche der Erfolg seines Bruders im Historischen Motorsport mit dem 500D bestätigten und seltsame Dinge passieren ließen.

Schwere Stahlrohre lagen neben mir, seltsam gebogen, im 500D, da hatte ich sie schon mal gesehen aber für einen Combi - nein so verrückt konnte er doch wohl nicht geworden sein! Zuerst mußte allerdings noch das hintere rechte Seitenteil gekauft werden, in Polen wurden Stirnwand, Querträger und Fußbrett beschafft. Die restlichen Blechteile kauften meine Retter in Österreich beim Autoquariat. Die Bleche, die er nicht kaufen konnte, mußte Thomas von Hand anfertigen, ich glaube er war manchmal richtig sauer auf mich, ich war doch recht kaputt. Die komplette Karosse mußte den neuen Türen angepaßt werden, das hatten sie beim 500D gelernt. Nachdem meine Außenhaut fertig war, kamen diese seltsamen Rohre, es wurde gebogen und dicke Verstärkungen angebracht,

schon, aber die heutige Farbe ist doch etwas moderner, sie glitzert und funkelt wie tausend Sterne. Der rote Kofferraumdeckel, das rote Dach und die rote Traverse sind allerdings der Umgestaltung zum Opfer gefallen.

Meine Besitzer und ihre Träume

Wie kam es dazu? Nun, 1993 verschenkte mich mein Besitzer und Fahrer, Rainer, der mit der mit den Schneeketten und den netten Damen, an seinen Neffen, Thomas.

Ich kann Euch sagen, Rainer war immer zufrieden mit mir, transportierte bis zu sieben Wasserkästen in meinem Kofferraum und flitzte mit mir wie der Teufel um die Ecken. Ein tolles Team waren wir damals...

Doch Thomas war von meinem

ich mich nicht zu den Investitionskosten äußern werde...Ich würde mich nur schämen, ich träumte ja nicht, soviel Geld wert zu sein.

Beide Türen, die Heckklappe der Kofferraumdeckel waren nicht mehr zu gebrauchen. Mein Bodenblech sah aus wie ein Schweizer Käse.

Die gesamte Vorderradaufhängung war hin, eigentlich hätte ich auf den Schrott gehört. Thomas war auch entsetzt über meinen Gesamtzustand, auch die Kosten stiegen immer weiter und so entschied er sich, mich während seines Studiums, in meinem desolaten Zustand zurück in die Garage zu stellen. Eigentlich hätte er ja auch das Studentenleben nutzen können, um mir wieder auf die





sogar Verstrebungen nach vorne und Verbindungen unter meinem Armaturenbrett wurden angebracht. So stark und sicher fühlte ich mich noch nie.

Es geht los!

Von meinen Freunden den TR's kannte ich noch das Armaturenbrett, Thomas gefiel es wohl auch ganz gut. Er brachte mit Bernds Hilfe einen Umbau zustande, der mich glauben ließ, ich wäre ein TR - Drehzahlmesser, Öltemperatur und Öldruck in



der Mitte des Armaturenbrettes. Weiterhin wurden Ölkühlerhalter, neue massive Sitzschienen, Halter für 5-Punktgurte, verlängerte Dome für die hinteren Stoßdämpfer und zusätzliche Versteifungen angebracht. So langsam dämmerte mir, was er mit mir vorhatte. Denn immer wenn der 500D nach einem Rennen ausgeladen wurde und weitere Änderungen an mir folgten, stellte sich mir immer mehr die Frage: er wird doch wohl mit mir keine Rennen fahren wollen? Die Fahrer meiner Freunde sagten doch immer, ich wäre dafür zu schwer und nicht geeignet, mal sehen, wer recht behalten wird. Nach dem Sandstrahlen, ich habe heute noch Sand in jeder Ritze, wurde ich verzinkt und grundiert. Die Entscheidung für meine spätere Farbe zog sich einige Wochen hin, aber als ich sie zum ersten Mal beim Lackieren meines Unterbodens sah – ich lag

dazu auf dem Kopf – gefiel mir die Farbwahl auf Anhieb.

Ein Blau, fast wie früher, die neuen Golfs sehen glaube ich, auch so aus wie ich, nur bin ich - bei aller Bescheidenheit - schöner. Nach dem Lackieren, zu welchem sie mich für einige Wochen in eine fremde Werkstatt mit lauter neuen modernen Autos brachten, begannen sie mit dem Zusammenbau.

Schrauben, schrauben, schrauben...

Zuerst erhielt ich einen neuen Kabelbaum, jedes Kabel zogen Bernd und Thomas neu, Kunststoffscheiben wurden eingebaut, Thomas' Vater stiftete mir ein 700E Getriebe. Ich erhielt den Rennmotor vom Bergrennen 2001 in Osnabrück, eine Edelstahl-Monte-Carlo-Anlage, ein Zweikreisbremssystem, Schalensitze, ein neues Momo-Lenkrad, den in Wagenfarbe lackierten Käfig, den Scheibenwischer aus den neuen Puchs und Lothar Kahl stiftete mir schöne breite Hinterräder. Nur das Faltdach machte Probleme und ich erhielt so doch ein festes Dach. Mehrfach verstellbare Stoßdämpfer für vorne und hinten, eine geänderte Blattfeder, Stabi vorne und hinten, ein verstellbarer Panhardstab und Stahlflexbremsleitungen folgten.

Meine ersten Meter durfte ich dann Anfang Mai 2001 fahren, das war ein Gefühl, unbeschreiblich! Endlich wieder mit 5000 Touren im Wiedbachtal unterwegs, anbremsen, Vollgas und ab in den vierten Gang! Die Monte, der Geruch, wie früher - nur der Rainer hat mich noch nicht gefahren, das kommt sicher noch, er traut sich nur noch nicht. Ich glaube Bernd, Thomas

und sein Vater sind stolz auf mich. Nur seine Freundin mag mich nicht besonders, Thomas hat wohl zu viel Zeit mit mir verbracht. Aber wir haben sie letzten Sonntag mal auf eine Fahrt ins Grüne mitgenommen, so schlecht fand sie es anschließend doch nicht.

Die Straße ist mein Ziel

Willkommen in der Puch-Gemeinde
Ein Ziel hatten sich die Bohlmänner während der Restauration gesetzt; beim Teilemarkt 2001 bei Heinz Liedl, sollte ich zum ersten Mal stehen. Sie haben es geschafft!

Ende Mai 2001, die Fahrt nach Regensburg hatte ich gerade verdaut, da wurde ich wieder in diesen Transporter geschoben. Nach acht Stunden Fahrt, vielen Staus und Gewittern fand ich mich in Berlin wieder. Meine Güte, was hatte Bernd denn nun schon wieder vor? Am nächsten Tag wurde ich von einem Autodoktor im Kittel stundenlang untersucht, er stellte seltsame Fragen, schrieb jede Menge Dinge auf und fotografierte mich. „Vollabnahme“ nennt man das, ja, ich sollte wirklich eine Straßenzulassung erhalten. Auch das schafften sie, Mitte Juni erhielt ich endlich meine Nummernschilder: NR- C 70.

Das erste Rennen, Hockenheim 2001

Und es geht doch!

25./ 26.08.2001 eins der heißesten Wochenenden im Jahr 2001. Wir sind in Hockenheim. Viele kleine

HEIGO
AUTOTECHNIK

Überrollvorrichtungen-Domstreben-Sicherheitsausrüstung

Helmut Heilmann

ges. Geschäftsführer

HEIGO -Autotechnik GmbH

Untere Dorfstraße 14a · D-97270 Kist

Telefon 0 93 06 - 90 99 0 · Telefax 0 93 06 - 90 99 99

e-mail: heigo-autotechnik@t-online.de

Internet: heigo.de



Kollegen von früher sind auch da, und wollen mit mir die Hockenheim Classics 2001 bestreiten. Es entsteht schon ein großes Aufsehen, zumindest interessieren sich sehr viele Menschen für mich und sind über mein Erscheinen hier etwas verwundert. Dann geht es los, das erste Training, mein Gott ist das stark, alle anderen

Runde nur noch 1:30:06 aber er wiegt ja auch nur 486 kg. Ich bringe genau 100 kg mehr auf die Waage. Ach ja, den 11. Platz habe ich bei meinem ersten Rennen belegt. So, jetzt bin ich also wieder bereit für spritzige Touren und weitere Rennen, ein alter Herr zum neuen Combi-Leben erweckt!



sind schneller als wir! Aber Thomas muß sich erst mal an die Strecke und das ganze drum herum gewöhnen. Im zweiten Training fallen wir nach drei Runden aus, Thomas hatte den Gaszug nicht fest genug am Vergaser befestigt. Ich laufe super, alle sind begeistert, noch spät am Abend kommen andere Fahrer und erkundigen sich nach mir im Fahrerlager.

Dann Sonntag, das Rennen, es ist sehr heiß und einfach ein tolles Gefühl nach so langer Zeit wieder so schnell gefahren zu werden! Ich liege sehr gut auf der Straße, werde trotz der hohen Temperaturen nicht zu heiß, wir werden zwar oft überholt und überrundet aber das stört

uns gar nicht! Nächstes Jahr möchten wir zwei oder drei Rennen fahren, wenn's geht wieder mit dem „kleinen“ gelben zusammen.

Mit 1:51:43 begonnen und als schnellste Zeit, 1:47:87 im Vergleich zu den „kleinen“ eigentlich gar nicht so schlecht. Der „gelbe“ benötigt zwar für eine

Vielen lieben Dank sage ich an meine Retter, andere hätten mich vielleicht verschrottet. Besonders möchte ich bei folgenden Menschen bedanken: Margarete Lenart (die Freundin von Thomas, er sagt immer Engelchen zu ihr).

Irmgard Bohlmann (seine Mutter, die hat Nerven...).

Bernd Bohlmann (sein Bruder, der mit dem gelben 500D. Wenn er nicht gewesen wäre, würde ich heute noch nicht fahren).

Hans Dieter Bohlmann (sein Vater, mein Gott, er weiß alles über mich und hat immer Ersatzteile in seinen Regalen für mich).

Rainer Bohlmann (der Onkel von Thomas, er hob mich Jahrzehnte lang auf, um mich schließlich, man glaubt es kaum, an Thomas zu verschenken)

und zu guter Letzt.

Jutta und Mathias Duesterberg (meine Puchfreunde in Berlin, die mit dem Doktor)

für den Steyr Puch Freundeskreis

Thomas Bohlmann



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



RALLYE BAD HOMBURG HISTORIC



Oldtimer on Tour

BAD HOMBURG (Thondorf-Redaktion)
Die Internationale Rallye Bad Homburg Historic fand nun doch statt. Nach dem die für Anfang Juli geplante Oldtimer-Veranstaltung abgesagt werden musste, wurde als

tet wurde am 3. Oktober nach der technischen Abnahme und einem zünftigen Frühstück im Restaurant Chalet im schönen Bad Homburger Kurpark. Im Minutentakt ab 8.15 Uhr wurden die Fahrzeuge vom Parkplatz der Spielbank Bad Homburg auf die anspruchsvolle, rund 160 km lange, durch den Taunus führende Wertungsprüfung geschickt, um Leistungsvermögen und Zuverlässigkeit des "rollenden Oldtimermuseums" zu überprüfen. Das finden der richtigen Strecke anhand eines "Karl May"-Buchdicken Bordbuches, Kartenskizze und Chinesenzeichen,

sowie das Beantworten von lustigen und ernsthaften, aber auch schwierigen Fragen an den Kontrollpunkten standen im Mittelpunkt der Veranstaltung. Aber auch Gleichmäßigkeitsprüfungen, bei denen es darauf ankam, eine bestimmte Distanz innerhalb einer genau festgelegten Zeit zu durchfahren waren gefordert. Damit sich Fahrer und Beifahrer von den Anstrengungen erholen konnten, wurde in Runkel in einem Landgasthof eine Ruhe- und Mittagpause eingelegt. Auf der Anfahrt hierher, hatte das zweite Steyr Puch-Team, Hummel/Spengler, einen Audi RO 80 an einer Zeitkontrolle übersehen und verbeulten sich dabei ihre Heckansicht erheblich. Aufgrund dieses Stressfaktors nahmen sie offensichtlich die wohlverdiente Mittagspause zu wörtlich und kamen mit einer Stunde und elf Minuten Verspätung an den Start. Das Team Lothar Kahl/Ulla Kahl, ebenfalls auf Steyr Puch 650 TR unterwegs, hatte, da noch aussichtsreich in Wertung liegend, doch glatt vergessen, die beiden Spezialisten für

Gaumenfreuden vom reichhaltigen Angebot wegzulotsen und an die vorgegebene Startzeit zu erinnern. Gegen 16 Uhr trafen die ersten Teilnehmer im Ziel, in Bad Homburg, im Hofgut "Kronenhof", ein. Hier wurden von Johannes Hübner, Oldtimer-Experte und AvD-Mann, über Lautsprecher die einzelnen Fahrzeuge den Zuschauern nochmals vorgestellt. Auf den Parkplätzen bot sich den Oldtimer-Fans dann noch einmal eine gute Möglichkeit, die Fahrzeuge zu bewundern oder die Besitzer zu Geschichte und technischen Daten der Oldtimer zu befragen.

Gegen 20.30 Uhr begann dann endlich die Siegerehrung. Wie schon die Jahre zuvor wurden die Teilnehmer, dank Unterstützung einer ganzen Reihe örtlicher Sponsoren mit Ehren- und Sonderpreisen, vielen Auszeichnungen und Pokalen überschüttet.

Fazit: Eine hervorragend organisierte und niveauvolle Veranstaltung,



neuer Termin, Feiertag der 3. Oktober, angesetzt. Das "automania racing team" und die mitveranstaltende Kur- und Kongress-GmbH konnten trotz der Terminverschiebung wieder über 100 Teilnehmer begrüßen, um gemeinsam und zusammen mit vielen Zuschauern ihre Begeisterung für wunderschöne alte Autos zu pflegen und eine interessante, nicht einfache, viel Geschick und reichlich Verstand fordernde Orientierungsfahrt zu absolvieren. Ausgeschrieben ist diese Rallye für Veteranenfahrzeuge bis Baujahr 1939 beziehungsweise 1959, für Sport- und Tourenwagen bis 1965 beziehungsweise bis Baujahr 1972, auch geltend für Motorräder mit und ohne Seitenwagen. Der sportliche Vergleich und die Wertung erfolgt in diesen Gruppen, damit die Chancengleichheit gewahrt bleibt. Bei dieser Rallye geht es freilich nicht um Schnelligkeit und Bestzeiten. Der sportliche Anspruch wird vielmehr bewusst gehalten, um auch den Teams mit sehr alten Fahrzeugen an den Start zu locken. Gestar-



bei der man etwas völlig Ungewöhnliches erleben konnte: Rolls Royce und Ferrari, Steyr Puch und Isetta können doch miteinander. Normalverdiener und Geldadel müssen sich nicht, wie immer behauptet, gegenseitig ausschließen. Wir werden nächstes Jahr wieder dabei sein.

Ulla Kahl



VOM TEILEMARKT ZUR MILLE MIGLIA...

Teilemarkt bei Heinz Liedl
Wie in den vergangenen Jahren war auch der diesjährige Teilemarkt bei

Dank an dieser Stelle dafür!!
Auch für uns, die



Liedls in Grassling ein voller Erfolg. Nicht nur das Wetter war hervorragend, auch die Ausrichtung und die freundliche Bewirtung durch die gesamte Familie Liedl trägt viel zum Gelingen der Veranstaltung bei, ganz herzlich

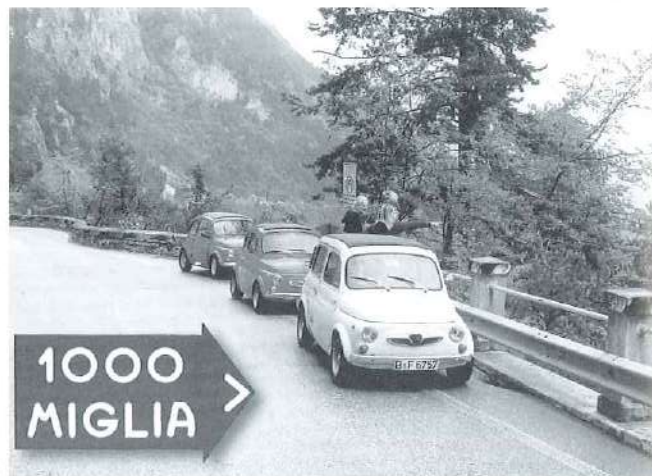
„Zusammenhalter“ des Steyr-Puch-Freundeskreises, ist das eine Bestätigung dafür, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden.

Eine kleine Gruppe von Puch-Fahrern, Jörg und Patricia, die schon mutig aus Düren auf eigener Achse angereist waren, Fried und Ingrid aus Berlin und Mathias, Hundi und ich wollten den Aufenthalt im sonnigen Süden noch ein wenig verlängern. Als Ziel hatten wir uns Brescia mit dem Start der Mille Miglia ausgeguckt, und dort wollten wir uns auch mit Thomas Liedl, der jedes Jahr mit einer bayrischen Oldie-Enthusiasten-Truppe im Steyrer dorthin fährt, treffen. Es wurde eine traumhafte Fahrt über kleine Landstrassen, am Chiemsee vorbei durchs

aber doch einige kurvenreiche Höhenstrassen, die der kleine Puch so liebt, gefunden. Ein ganz besonderer Höhepunkt war aber der Tag in Brescia, die gesamte Stadt ist im Oldtimerrennfieber, es gibt wahn-sinnig viel zu sehen an schönen Automobilen, und wir haben uns die Füsse plattgelaufen. Selbst abends beim Start in tosendem Gewitterregen waren noch Menschenmassen unterwegs, um an dem Spektakel teilzuhaben.

Das war eine sehr gelungene Ausfahrt, und alle sind ohne Probleme wieder nach Hause gekommen.

Jutta Duesterberg



durchs Inntal, über die alte Brennerstrasse und durchs Trentino zum Gardasee. Leider waren manche Pässe noch gesperrt, wir haben

MAG

Werkstatt für Automobile

Mathias Duesterberg

Spezialist für Steyr Puch

TÜV-Abnahmen im Hause

13507 Berlin - Tegel

Veitstraße 26 · ☎ 030 - 433 90 10

...1. URLAUBSREISE MIT DEM PUCH



2001 überlegten wir, wohin unsere Urlaubsreise gehen könne. Ich hätte gerne eine Flugreise gebucht, wo Sonne garantiert ist – Jörg, den die Flugangst jedoch plagt, hatte da was von einem Liedl-Teilemarkt gehört. Den wolle er doch schon lange einmal besuchen.

Naja, man muß eben Kompromisse schließen und so einigten wir uns, zuerst zum Liedl nach Regensburg mit anschließender Weiterreise in die Toskana.

Nachdem wir mit dem feuerroten Puch bisher nur kleinere Eifelrädchen gefahren waren, sollte unsere Fahrt nun eine weite Strecke sein. Jörg wollte bis Regensburg per Händler und den Rest per Achse fahren. Meine Bedingung jedoch war, alles oder nichts. War ich da etwas blauäugig, wenn ich die komplette Strecke per Achse fahren wollte?

Der Puch wurde reisetauglich gemacht, d. h. alles wurde nochmals gründlichst überprüft und ggf. ausgetauscht, Bordwerkzeug und kleinere Ersatzteile sowie Kabelbinder eingepackt und – ganz wichtig – ein Radio wurde auf meinen Wunsch noch eingebaut.

Vor Reiseantritt wurden wir noch Mitglied im ADAC und was sollte jetzt noch passieren? Wenn wir eine Panne haben, rufen wir eben die Engel in Gelb an und außerdem begleitete uns Sascha Werker mit Freundin und dem gemeinsamen Sohn, der erst ein paar Wochen alte Julian, mit dem alltagstauglichen Audi.

Um 4.00h Samstagmorgen wollten wir starten, d. h. Freitag Taschen packen und Puch beladen.

Da war schon das erste Problem! Als Jörg die zwei Reisetaschen sah, fragte er, was ich denn alles mitnehmen wolle. Natürlich hatte ich nur das

Nötigste eingepackt. Im Mai kann das Wetter schließlich wechselhaft sein und für zwei Wochen Urlaub und zwei Personen waren zwei Reisetaschen nun wirklich nicht zuviel. Damit das Gepäck zwischen dem Überrollkäfig, hinter den beiden festverschraubten Recaro-Sitzen verstaут werden konnte, mußte erst einmal ein Sitz ausgebaut werden, dann wurden die Taschen übereinander gestapelt, und der Sitz wieder eingebaut. Fertig – die ganze Aufregung war doch mal wieder umsonst – ich sage nur: Männer!

Freitagabend nochmal kurz mit Sascha telefoniert und Treffpunkt Euskirchen 4.00 Uhr früh klargemacht. Jörgs Worte waren noch „Und sei pünktlich!“

Wer nicht pünktlich war, waren wir. Samstagfrüh, wir steigen in den Puch, Jörg will starten, orgel, orgel, nichts. Jörg schon leicht gereizt, los Patricia ans Steuer, ich schieb dich an. Hier sei erwähnt, dass ich bis dahin erst ein paar 100 mtr. mit diesem Fahrzeug gefahren bin. Aufgrund meiner Körpergröße von 1,62 m und dem festverschraubten Recaro-Sitz ohne Konsole, kann ich nämlich nicht einmal über das Lenkrad schauen. Jörg schiebt mich auf jeden Fall an und ich höre auch ein Motorknattern, denke der Motor ist an und Jörg schiebt immer noch. Der Motor war auch an, aber der Puch rollte aus eigener Kraft auf der Hauptverkehrsstraße. Ich fuhr in der Dunkelheit ohne Licht, weil ich nicht wußte wo der Schalter war. Beim Suchen nach dem richtigen Schalter, starb der Motor aber dann auch wieder ab, ich schaffte es gerade noch den Wagen auf der Straße zu drehen und am Straßenrand zu halten. Da kam mir auch schon die Polizei entgegengefahren, hielt aber

zum Glück nicht an. Schlimmer war jedoch Jörg, der keuchend angeirrt kam und nur sagte, ich hätte die Benzinpumpe ausgemacht. „Warum fährst du denn immer weiter, auch noch ohne Licht und hältst nicht an?“

Ich gab nur kleinlaut zur Antwort: „Ich dachte Du schiebst noch!“

So, jetzt sprang der Puch an und mit Verspätung kamen wir bei Sascha an. Von dort fuhren wir auf die Autobahn mit dem Ziel Regensburg. Die erste Zeit machten wir das Radio nicht zu laut, damit wir auch jedes ungewohnte Geräusch sofort hören konnten. Irgendwann überkam mich dann aber doch die Müdigkeit und ich war froh, daß ich Jörgs Rat befolgt hatte und mir eine Wolldecke mitgenommen hatte. So konnte ich mich in meinen Schalensitz mummeln und etwas schlafen. Kurz vor Nürnberg wurde ich dann jedoch durch einen lauten Knall aus dem Schlaf gerissen. Ich blickte zurück und sah nur noch etwas gegen Saschas Auto fliegen. Wir fuhren gerade bergauf auf der Überholspur, der Motor ging aus und glücklicherweise konnten wir uns noch auf einem Parkplatz ausrollen lassen. Mein Gedanke war nur, jetzt ist der Urlaub schon gelaufen. Sascha hielt hinter uns an und sagte nur: „Das war euer Lüfterrad! Ich hab’ doch gleich gesagt, das gelbe (kunststoffbeschichtete) Lüfterrad sieht Scheiße aus!“ Nach einem Blick in den Motorraum, sahen wir die Beschädigung: ein Flügel des Lüfterrades war abgerissen und der Motor war nur ausgegangen, weil Jörg aufgrund des großen Knalls sofort den Notaus-Schalter bedient hatte. Was nun?

Sascha wollte uns über die Autobahn bis nach Regensburg schleppen. Jörg entschloss sich jedoch,



Visionen aus der THONDORF-Redaktion

Der neue Steyr Puch 1000 TR Inj. fährt sich wie sein Vorfahre.

Raum- und Lenkgefühl des Originals perfekt in die Neuzeit übertragen

Beim Steyr Puch gibt es zwei Arten von Fahrern: Die Kenner des Originals und die Neulinge. Letztere sind jung (meistens) und haben sich vorher noch nie in jene rasende Knutschkugel gesetzt, die während eines Jahrzehnts (1960-1970) eines der erfolgreichsten Sportgeräte im Tourenwagenbereich war. Diese Menschen freuen sich an der gerade gestarteten Werbekampagne, die da fragt:

„Steyr Puch – is it Love?“

Ja, doch, „so ein süßes Autochen“ hört man überall, wenn man mit dem von Steyr-Daimler-Puch, in Zusammenarbeit mit BMW, neuentwickelten Steyr Puch 1000 TR Inj. auftaucht. Autochen? Ha! Die neue Knutschkugel wirkt neben dem Original wie Arnold Schwarzenegger neben Danny de Vito im Hollywood-Schinken „die Zwillinge“. Der neue Steyr Puch konkurriert mit seinen 3,55 Meter Außenlänge jetzt mit der A-Klasse oder einem Ford Fiesta. Unter dem im Design erhalten gebliebenen Motordeckel faucht ein öl-luftgekühlter 95 PS Zweizylinder-Vierventil-Boxer-Motor (Bohrung X Hub = 93 X 70 mm), mit elektronischer Einspritzung, digitaler Kennfeldzündung und einem Elektrostarter. Sicher der Preis ist mit 16.800,- EURO nicht gerade kleinwagenhaft. Dafür sind der zuschaltbare, 30% differentialgesperrte Allradantrieb und das neue 5 Gang-Getriebe darin enthalten. Trotz des Preises wurden aber seit Verkaufsbeginn vergangenen Jahres

immerhin schon 2000 Einheiten über die altbewährte Schiene des Generalimporteurs Liedl in Regensburg an den Mann gebracht. Bei Liedl-Motorsport in Grasslfling arbeitet man bereits fieberhaft an einer Tuningversion für den Renn- u. Rallye-Einsatz. Die Tuner Heinz Liedl und Hannes Haring wollen mit den Teams Hermann Gassner/Siggi Schrankl und Franz Eichhammer/Manni Spegel bei den World-Rallye-Minivans (WRC bis 1,15 Liter) in der Rallye Weltmeisterschaft 2003 ein gewichtiges Wörtchen mitreden. Als Teammanager wurde der in Fachkreisen bei Reglementsfragen mit allen Wassern gewaschene und aus alten Shellpokalzeiten bekannte Steyr Puch-Fahrer Albert Girsdl verpflichtet.

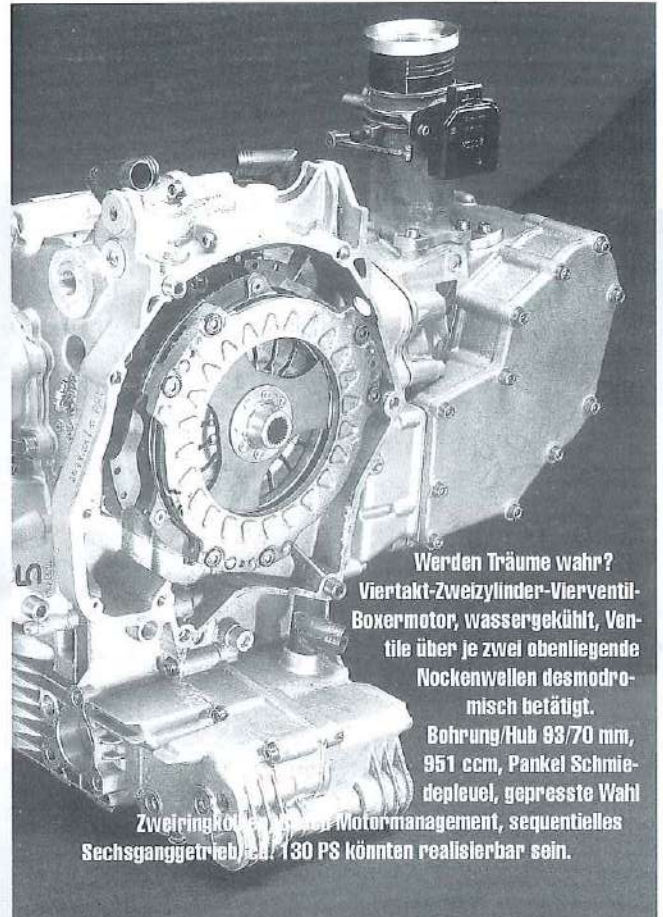
Damals im Original saßen Fahrer, die den Tod nicht scheuten am Volant. Dass sie ihm meistens davon fuhren, lag am ausgeprägten Mut und der Fähigkeit, aus Kurven Geraden zu machen. Selbst auf glatten Strecken wuselte man jedem noch so potenten Konkurrenten auf und davon.

Und heute?

Leider transportiert der Serien-Enkel des Originals die vier Insassen immer noch genau so schlecht und recht wie damals und sein Kofferraum ist nach wie vor ein Witz. Zusätzlich wurde dort auch noch eine elektronischgesteuerte Zusatzheizung untergebracht.

Außenansicht:

Wie beim Original. Kompliment: Das Wunderding versteckt seine Ausmaße hinter der genial nachgeahmten Form seines liebgewonnenen Vorgängers.



Werden Träume wahr?
Viertakt-Zweizylinder-Vierventil-Boxermotor, wassergekühlt, Ventile über je zwei obenliegende Nockenwellen desmodromisch betätigt.
Bohrung/Hub 93/70 mm, 951 ccm, Pankel Schmiedeleuel, gepresste Wahl
Zweiringkurbelgehäuse, Motormanagement, sequenzielles Sechsganggetriebe. 130 PS könnten realisierbar sein.

Innenraum:

Man versuchte den Innenraum größer zu machen. Der spezifische Steyr Puch-Eindruck des „Um-den-Fahrer-herum-ggebaut“ wurde nahezu perfekt umgesetzt. Immerhin ist es den Grazern gelungen, ein wahrhaft schulter schlüssiges Gefühl zwischen Fahrer und Auto herzustellen. Ansonsten bleibt der Innenraum, bis auf den im Lenkrad untergebrachten Airback, wie beim alten 650er spartanisch – Schwamm drüber. Design oder Nichtsein, gar keine Frage, denke ich! Die Sitze kommen jetzt von Recaro und haben endlich die notwendige Beinauflage für groß Gewachsene.



Instrumente:

Fast wie einst im 650-TR 1, nur viel übersichtlicher, im klassischen VDO-Design. Sie sind im Winkel von 45° zum Fahrer geneigt und bis auf den Drehzahlmesser, er ist direkt vor dem Fahrer platziert, im ehemaligen Handschuhfach mittels Carbonkonsole untergebracht. Dafür haben die Türen kleine Seitenablagen mit Red Bull-Haltern. Nur der Kombihebel für Licht, Blinker, Wischer und Co. bringt echte Moderne ins angenehm enge Cockpit.

Also, alles Retro, oder was?

So einfach machen es mir meine Visionen um einen neuen Steyr Puch 1000 TR Inj. nun doch nicht.

Erstens übersteht man nun im „Neuen“ einen Crash dank Airback und steiferer Karosserie weitaus besser als im Original.

Zweitens hat ihm sein Schöpfer genau jene Fahreigenschaften angezüchtet, die zu unzähligen Sportserien führten und für viele in Europa zum Kultmobil werden ließen. Hat man erst einmal den Hebel für den zuschaltbaren Allradantrieb gefunden und diesen außer Betrieb gesetzt, geht es im Neo-Steyr Puch so rock'n-rollig zu wie einst in den Swinging Sixties. Der Möchtegern-Kleine fliegt dann ebenso sauber auf der Ideallinie wie sein Opa. Das knochige ZF-Fünfgang-Getriebe mit seinen kurzen Schaltwegen ist um Klassen besser, als das hauseigene Viergang beim Alten. Und die neuen Brembo-Bremsen? Vorne packen jetzt innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen vehement zu, unterstützt von einem von BMW extra entwickelten ABS mit integriertem Bremskraftverstärker – wahrhaft, kein Vergleich! Vorne weisen Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern oben und unten und

Dämpfer/Federeinheiten mit Stabilisatoren die Spur. Hinten blieben am neuen 5-Ganggetriebe die Pendelachsen mit dem bewährten Stabilisator erhalten. Allerdings verrichten jetzt auch hinten Feder/Dämpfer-Kombinationen ihren Dienst. Auf Anraten von Liedl-Freund und Testfahrer Walter Röhrli (für diesen Auftrag extra vom Porschewerk freigestellt) wurden die alten Panhardstäbe und der Getriebestabi auf den Müll geworfen. Die Servolenkung hievt den auf 6x13 Zöllern rollenden und mit 175/50/13 Bridgestone Potenza besohlenen „Neuen“ mit

ten Autobahnen, macht man mir mit dem „Neuen“ endlich respektvoll den Platz, der mir in der Vergangenheit oft fehlte oder aus Ignoranz verwehrt wurde.

Die Fahrleistungen und der Verbrauch können sich sehen lassen: Von 0-100 km/h in 8,2 Sekunden/Spitze 190 km/h bei 7250 Touren. Um die 7,6 bis 9,2 Liter schlabbert der 850 kg leichte Steyr Puch 1000 TR Inj. im Schnitt. Trotz meines nach wie vor klemmenden Gasfußes konnten dies auch Benzineinspritzung und digitale Zündung nicht verhindern.



winzigen Einschlägen um die Ecken, dass mir das Herz im Leibe hüpfte. Mit meinen 1.18 min. auf dem kleinen Kurs des Hockenheimrings war ich dann auch sehr zufrieden.

Für alle Steyr Puch-Fahrer wichtig: Geblieben ist der kernige Sound der Monte Carlo-Auspuffanlage, wenn auch etwas grollender, dafür jetzt aus zwei getrennt arbeitenden, Edelstahl-Vierrohr-Doppeltöpfen brüllend, gibt es ab 4500 Touren die gewohnten und in Ehen bekannten Verständigungsschwierigkeiten.

Im Stadtverkehr und in den Bergen ist man wieder „King of the Road“ und auf den früher nicht so gelieb-

Fazit:

Wie sein Vorfahre auch schon ein teures Spielzeug mit nicht zu übertreffender Optik, das nach wie vor viel Spaß machen kann, wenn man bereit ist „no money, no fun“ zu akzeptieren. So wache ich im Traum vom Geist Ludwig Liedls geschüttelt und von Visionen getrieben im Straßengraben auf und flüstere erschrocken vor mich hin:

„Ist das ein geiles Gerät, das muss ich haben, diesen neuen groß gewordenen kleinen TR aus Graz“...

Georg Hummel



USA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR

BREMSLEITUNGSKITS ab € 77,-



ALU-ABSPERRVENTIL
€ 89,-

FENSTERNETZ
ab € 42,-



ÖLKÜHLER UND LEITUNGEN



BENZINPUMPEN



**SICHERHEITS
TANKS**



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



STOPPUHREN
ab € 37,80

ALLES FÜR DEN



**BEKLEIDUNG
OVERALLS**
ab € 339,-



HANDSCHUHE ab € 38,20



HELME



SCHUHE
ab € 59,-



**LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN**
ab € 84,-



GURTPOLSTER
ab € 11,60



SICHERHEITSGURTE ab € 65,-

STEYR PUCH



**KÄFIG
STEYR PUCH**
€ 383,-



LENKRÄDER
ab € 115,-



DREHZAHLMESSER
ab € 313,-

MOTORSPORT

SITZE
ab € 188,-



Schutzgebühr
€ 5,-



Kostenlos
für Steyr Puch
Freundeskreis-Mitglieder

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

August-Horch-Straße 11
56736 Kottenheim
Telefon: 0 26 51/96 25-0
Telefax: 0 26 51/96 25-10
eMail: info@isa-racing.de
Internet: www.isa-racing.de



langsam mit ca. 80 km/h weiterzufahren. Wir lauschten auf den Motor, der immer wieder nach einigen Kilometern ein Zündungsklingeln hatte. Dies entstand, weil sich das Lüftergehäuse durch die Unwucht des Lüfterrades immer wieder löste und der Motor dadurch überhitzte. So mußten wir des öfteren anhalten und das Gehäuse wieder befestigen. Bei einem weiteren Stopp war das Wetter so schön, dass wir uns entschlossen, das Faltdach zu öffnen. Knip-Knap und Jörg hatte den Kunststoffgriff in der Hand. Abgebrochen! Naja, den können wir bestimmt in Regensburg mit dem Lüfterrad neu kaufen. Endlich in Regensburg angekommen, stürzte Jörg

sich auf die Stände und fragte nach Lüfterrad und Faltdachgriff. Das Lüfterrad war schnell besorgt, nur der Griff war nicht aufzutreiben. So begann Jörg unter fachmännischer Hilfe von vielen Besuchern des Teilemarktes das alte Lüfterrad gegen das neu gekaufte zu tauschen. Das tat er dann jedoch nicht, weil Mathias Düsterberg uns mit einem mit größeren Schaufeln für die anschließende Fahrt in die Berge



schlossen wir das Dach dann wieder mit Kabelbindern. Das Gepäck hatten wir so verteilt, daß wir alles Nötige in der obersten Tasche hatten, so daß wir diese durch das Dach zwischen den Überrollkäfig rein und raus quetschten. So mußte Jörg

besseren Lüfterrades leihweise aushalf.

Unser Faltdach schlossen wir nachts dann immer mit Kabelbindern, die Jörg ja glücklicherweise in großen Mengen mitgenommen hatte.

Sonntagmorgen verabschiedeten wir uns dann von Sascha und seiner Familie und brachen mit Düsterbergs und Schultzes Richtung Italien auf. Jutta Düsterberg übernahm das Kommando und führte uns über schöne Landsträßchen zum Chiemsee, wo wir eine Nacht blieben. Montags fuhren wir von dort aus über die alte Brennerstraße nach Südtirol. Tagsüber war das Wetter immer so gut, daß wir mit offenem Dach fahren konnten, nachts ver-

wenigstens nicht immer den Sitz ausbauen. Nur das Anspringen des Puchs bereitete immer wieder Probleme. Mathias mußte uns auch schon anschleppen, damit es überhaupt weitergehen konnte. Dienstag verabschiedeten wir uns dann von unseren vier Weggefährten, die zum Start der Mille Miglia nach Brescia aufbrachen. (Ich denke von unserer gemeinsamen Fahrt wird auch Jutta noch einen detaillierteren Bericht schreiben). Wir hatten vorab schon ein Quartier in der Toskana gebucht, wo wir an diesem Tag von unseren Verwandten erwartet wurden, weswegen wir nun die Fahrt leider alleine fortsetzen mußten. Also wählten wir den schnellsten Weg über die Autobahn. Aufgrund des schlechten Wetters hatten wir daß Dach mit Kabelbindern befestigt, die der Geschwindigkeit auf der Autobahn aber nicht gewachsen waren. So mußten wir das Dach aufmachen und ich wischte dann ständig das Regenwasser von der Dachkante ab. Auch die Autobahn war nicht die beste, und so setzten wir ständig auf. Was natürlich meine Schuld war, weil ich ja (typisch Frau), nach Jörgs Meinung, viel zuviel eingepackt hatte. Aber man mußte wirklich Angst haben, daß das komplette Auto auseinanderbrach. In der Toskana angekommen machten wir uns auf die Suche nach einem Griff für unser Dach. Aber die

wenigstens nicht immer den Sitz ausbauen. Nur das Anspringen des Puchs bereitete immer wieder Probleme. Mathias mußte uns auch schon anschleppen, damit es überhaupt weitergehen konnte.

Dienstag verabschiedeten wir uns dann von unseren vier Weggefährten, die zum Start der Mille Miglia nach Brescia aufbrachen. (Ich denke von unserer gemeinsamen Fahrt wird auch Jutta noch einen detaillierteren Bericht schreiben).

Wir hatten vorab schon ein Quartier in der Toskana gebucht, wo wir an diesem Tag von unseren Verwandten erwartet wurden, weswegen wir nun die Fahrt leider alleine fortsetzen mußten. Also wählten wir den schnellsten Weg über die Autobahn. Aufgrund des schlechten Wetters hatten wir daß Dach mit Kabelbindern befestigt, die der Geschwindigkeit auf der Autobahn aber nicht gewachsen waren. So mußten wir das Dach aufmachen und ich wischte dann ständig das Regenwasser von der Dachkante ab. Auch die Autobahn war nicht die beste, und so setzten wir ständig auf. Was natürlich meine Schuld war, weil ich ja (typisch Frau), nach Jörgs Meinung, viel zuviel eingepackt hatte. Aber man mußte wirklich Angst haben, daß das komplette Auto auseinanderbrach.

In der Toskana angekommen machten wir uns auf die Suche nach einem Griff für unser Dach. Aber die

Folgende Teile bieten wir für den Steyr-Puch an:

- **Scheibenbremse vorn**, Alu, Optik wie Bremstrommel, incl. 2-Holben-Alubremssattel BREMBO
- **3-teilige 12" Alufelgen**, verschiedenste Breiten und ET möglich
- **Stahlfelgenbetten**, 4.5x12", neu, schlauchlos, eventuell auch 5"x12"
- **Syncronringe**, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- **Yokohama-Reifen**, z.B. 165/60 12 weiteres Projekt für 2002 : Stahllevel, 120 mm Achsabstand

MIT DEM PUCH



Verständigung war nicht ganz einfach. Mit Händen und Füßen schafften wir es aber dann doch und zwei Tage später sollten wir in einer kleinen Fiat-Werkstatt den Griff abholen. Jörg kam freudestrahlend mit dem Griff an, mußte aber dann feststellen, daß dieser auch schon einen Riss hatte. Also auf ein neues, unsere Kabelbinder gingen langsam auch zur Neige.

In der Toskana schonten wir den Puch dann, weil wir dachten, jetzt müssen wir schließlich alleine wieder zurück. Wir bauten den Sitz aus, damit wir endlich mal unser komplettes Gepäck nutzen konnten und fuhren einige Pässe rauf und runter. Samstag fuhren wir dann Richtung Florenz, wo wir die Mille Miglia ein Stückchen begleiteten. Auf dem Rückweg zu unserem Quartier verfahren wir uns dann so sehr, dass wir auf einmal mit unserem kleinen Puch mitten in Florenz landeten. Es war chaotisch. Überall Roller, große Busse und alle fuhren kreuz und quer und wir mittendrin. Jörg fluchte nur noch, der Motor klingelte immer mehr, vermutlich vom schlechten Sprit und in mir stieg auch langsam die Panik, daß wir womöglich noch einen Motorschaden haben könnten.

Irgendwie haben wir aber dann aus diesem Chaos wieder rausgefunden. Als unser Urlaub sich langsam dem Ende näherte, baute Jörg wieder den Sitz aus, lud das Gepäck ein und

nun wollten wir auf dem schnellsten Wege wieder nach Hause. Die Autobahn war immer noch schlecht und wir holperten von einer Betonplatte zur anderen in Richtung Schweiz. Zuerst hatten wir überlegt über den Gotthard zu fahren, dieser war jedoch noch gesperrt, sodass wir durch den Tunnel mußten. In der Schweiz, kurz vor Basel, übernachteten wir dann und am nächsten Tag wollte auch ich einmal mit dem



Puch fahren. Ich legte mir zwei Jeansjacken auf den Fahrersitz, so konnte ich tatsächlich etwas sehen und fuhr los. Klappte auch alles prima, nur jetzt hatte ich das erste mal die Möglichkeit den rückwärtigen Verkehr durch den Spiegel zu beobachten und muß sagen, es wird einem schon Angst und Bange, wenn man mit so einem kleinen Auto zwischen LKW's fährt. Jeder Überholvorgang muß wohl überlegt sein. Das Fahren mit dem Puch machte

mir jedoch soviel Spaß, daß ich das Lenkrad erst wieder nach 600 km aus der Hand gab. Da waren wir nämlich zu Hause. Unsere Eltern und Freunde waren froh, daß wir nach mehr als 2.000 km wieder heil angekommen waren. Sie hatten wohl große Angst um uns, was Sie uns erst im nachhinein eingestanden haben. Uns hat die Reise großen Spaß gemacht, besonders auch die Freude der Leute auf den Straßen

die uns durch Hupen und Winken Ihre Sympathie zeigten. Wir sind zu dem Entschluß gekommen, dass unsere nächste Reise mit dem Puch in jedem Fall wieder in Begleitung mit anderen Puchs

sein muß, weil es dann einfach mehr Spaß macht. Und damit wir nicht immer den Sitz wegen der Unterbringung des Gepäcks ausbauen müssen, haben wir uns nach dem Urlaub einen Kombi gekauft, den Jörg zur Zeit restauriert. Nach diesem Urlaub bin auch ich Puch-Infiziert.

Patricia



hey tec

elaborazione

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

- Motorenbau / Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

usw.

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





KORBINIAN PETZINGER
Sandtorweg 12
0200 Aahornau Percht
Dänemark

Hallo Frau Kahl

Etwas verspätet sende ich meine Bilder, vielleicht kennt ihr damit etwas anfangen, ich hab auch die Negt. Mein Umzug ist beendet, es ist nur das Aufräumen was mich im Augenblick etwas gefangen hält, und die Idee das sende ich morgen, bitte um Entschuldigung. Wie ihr ja kennt. haben wir Steyrer schon vor der BMW-Werbung = wir bauen Triebwerke = bei der BMW F1 - mit Pique - Triebwerke gelobt + gebaut. Spaß

Die Aufnahmen der Bergsteuern waren bzw. sind von Lechten Wallbergsteuern. Der Rest sind meine 650T2 - Straße + Rennen - Frankreichurlaub und viele Reisen. Auch die Modelle fanden damals meinen Steyrer super - man sieht einfach toll aus zusammen in diesem Kraftpaket, darauf, muß wieder etwai ler. Nebenbei war es verblüffend was alles in euch auf dem Felzer paßt.

Hier noch meine Tele + Fax = N. 004574687731 -

Liele Größe Korbinian

Dies ist nur eine Auswahl vieler
Wir bedanken uns bei allen, die unterstützen und damit für beitragen. Wir bitten Euch, unterstützen und hoffen auf





Grüß Dich, Schorsch!
Hier also der kleine Bericht aus London.

Anläßlich eines kleinen vorweihnachtlichen Urlaubes verschlug es meine liebe Frau Ute und mich in unser geliebtes England, genauer gesagt nach London. Unterkunft in der Nähe von Kings Cross, furchtbar viel Verkehr und nächtlicher Lärm (Krankenhaus in der Nähe - tatütata). Bei dieser Gelegenheit wollte ich auch unbedingt Simon Lynes besuchen, er hat eine Oldtimer-Werkstatt in Chelsea. Nach einigen Mühen (das Ding ist in einen Brückenbogen einer alten Eisenbahnbrücke hineingebaut) fanden wir es auch, es war gar nicht so einfach, die richtige Buslinie zu finden, jedenfalls machten wir etwas unfreiwillig einen schönen Spaziergang durch den Battersea Park. Dort angekommen, war Simon natürlich nicht da, aber wir erhielten eine aktuelle Handynummer (die aus der Thondorf-Liste galt schon lange nicht mehr). Somit konnten wir ein Date ausmachen und Simon planmäßig in seinen Räumlichkeiten aufsuchen. Er restauriert vorwiegend Citroen (dort standen einige wunderschöne „Göttinnen“, unter anderem auch ein Chapron-Cabriolet in voller Restauration, dazu noch einige Fiat 500 und ein Renault Gordini), vor etwa 3 Jahren hatte er von Peter Kröber einen Puch mit einem Bergrenngetriebe gekauft, der stand allerdings in einer anderen Garage. Genau dorthin (irgendwo in einem Stadtteil namens Wandsworth) ging die Reise in einem rechtsgelenkten Citroen DS 21, das war schon was. Die betreffende Garage war mit mindestens 4 Schlössern gesichert, also mußte wohl etwas wertvolles dahinter sein. Dort stand also der besagte Puch (siehe Bild), ein Fiat Abarth 595 SS, dazu noch ein alter Fiat 131 Mirafiori (ein altes Rallyefahrzeug) und eine alte Ente. Noch einigen Mühen gelang es dann, den Puch zum Leben zu erwecken, es folgte ein kleiner Sprint zur nächsten Tankstelle („nicht zu voll machen, der rechte Bing-Vergaser verliert zu viel Benzin“). Der kleine Elefantenturnschuh zog wirklich atemberaubend an und machte einen Höllenkrach, das gab mir schon einen kleinen Vorgeschmack auf meinen wenn er denn mal fertig wird. Innen war der Wagen sehr karg ausgestattet entsprechend einer Gewichtsoptimierung, jedoch ungünstig was die Alltagstauglichkeit angeht. Auf jeden Fall war es ein tolles Erlebnis, mal in einem Steyr Puch durch London zu dösen. Der Wagen ist dort der absolute Exot zudem er noch ein linksgelenkter Puch war. Anschließend ging dann zurück nach Chelsea, wo wir noch einiges an Benzin geredet haben. Simon hat die feste Absicht, mit diesem Wagen zur Techno Classica (natürlich mit einem anderen Getriebe) zu kommen. Ich glaube, er wird anschließend einen guten HNO-Arzt zur Behebung seiner Schwerhörigkeit benötigen. Vielleicht kann ich ihm da einen guten nennen. Auf jeden Fall ist er ein sehr netter Typ mit dem man sich prima unterhalten kann, er kennt die europäische Rennszene sehr gut (ist früher selbst Tourenwagen gefahren) und war sehr gut mit einigen großen Namen vertraut. Kurzum, meiner Meinung nach paßt er sehr gut in den Steyr Puch Freundeskreis und eine Kontaktpflege wäre hier sicher für alle von Vorteil. Die Fahrt zurück von Chelsea ins Stadtzentrum verlief natürlich stillecht in einem alten Doppeldeckerbus, eine (oder mehrere) Fahrt in einem solchen Gefährt kann ich jedem nur empfehlen, die Fahrer leisten wirklich Millimeterarbeit in einem völlig verstopften London, ich habe es im Geiste bei einigen engen Kurven schon krachen hören. Auch ansonsten bietet London wirklich eine Unzahl von Sehenswürdigkeiten (nur es ist halt schweineteuer) die man im Leben zumindest ein mal gesehen haben sollte. Auf Wunsch gebe ich gerne Auskunft die sonst den Rahmen dieses Berichtes sprengen würde.

So, das wär's, ich hoffe, Du kannst die Sache mitsamt der Bilder einigermaßen in die neue Thondorf einfügen, das würde mich sehr freuen.
Dir wünsche ich alles Gute, besonders mit Deinem Haxn und daß Du die Küche mal richtig ans Laufen bekommst (dann bleibt mehr Zeit für den Puch) viele Grüße Hans

Zuschriften, die uns jährlich erreichen, uns jährlich mit Briefen und Bildern eine gelungenes „Thondorf“-Magazin uns auch weiterhin nach Kräften zu viele Zusendungen

Thondorf Redaktion





TRANSPORTE-KURIERDIENST

I. UNDORF



EXPRESS-FRACHT

24 - STD.SERVICE

TRANSPORTE - KURIERDIENST I. UNDORF
ZUM HOCHKELBERG 43 53539 KELBERG/EIFEL

Puch Freundeskreis
Ulla Kahl
Fichtestr. 15

65719 Hofheim

TEL: 02692 - 8037
FAX: 02692 - 931750
HANDY: 0171 - 5265919
E-MAIL: undorf.transporte@gmx.de

IHR ZEICHEN

UNSER ZEICHEN
UT/un

DATUM
05.11.2001

Hallo Ulla,

das trifft auf mich nicht zu, daß keine Meldungen hereinkommen, zumal als aktiver Fahrer. Das ist ein Zeitproblem.

Hier in Kurzform meine Aktivitäten im Jahr 2001:

HTWT: Jan-Wellem-Pokal, 4. Platz nach einem starken Rennen. Bis auf Platz 1 vorgefahren, dann 2 Runden vor Schluß Einstellschraube Kipphebel von Einlaßventil gelöst, nur noch 7000/U/Min. In der Dunlop-Kehre ist Volle mir ins Auto gefahren (rechte Seite, Kotflügel).

Längere Pause bis zur Eifelklassik. Nach dem Training Hauptbremszylinder und Bremstrommeln an der VA gewechselt. Klassensieger (einziger in der Klasse). Tolles Rennen, schnellste Zeit 13:59.

Nächstes Rennen HTWT am 27.10.01. Nicht mein Tag, Training verwachst, BMW beide vor mir. Regenzeit 3:00. 4. Platz in der Klasse, Volle ist nicht zu packen. Habe mich aber auch bewußt etwas zurückgehalten. Warum? Für das Historische 750-Meilen-Rennen Nürburgring.

Ablauf:

Nach dem 2. Zeittraining (Zeiten um 3:00) Antriebswellenschaden links. Bis 2.00 h nachts repariert, alleine, mit dem Puch geredet und so... 2,5 Std geschlafen, zum Rennen. 8.30 h auf Startplatz (nicht der Letzte!!). Nebel, Regen, keine Sicht. Nach 5 Runden machen die Bremsen schlapp. Rein in die Box, Bremsen nachgestellt. 2 Runden später wieder keine Bremse. Wir, das sind Erwin Derichs (Rennwagen Derichs, Mayen), Jürhen Möhle aus Kürten und ich, fahren ohne Bremsen weiter. Strecke ist trocken. Die Devise lautet: rollen, rollen, rollen und wir sind bis zum Ende, 18.00 h, gerollt. 159 Runden in knapp 9 Stunden, Fahrerwechsel, getankt, gerollt. Diese besondere Leistung brachte mir persönlich einen Ehrenpreis zusätzlich ein. Diese Leistung war auch nur möglich dank meiner beiden Co-Piloten, die erfahrene Langstrecken-Fahrer sind.

Zu erwähnen ist noch, daß ich der schnellste in der Boxengasse war! 83 km/h. Das brachte mir eine Stop and go Strafe ein und dem ganzen Team Publicity, die das ganze Rennen über angehalten hat und spürbar war. Erst recht nach dem Rennen. Begeisterung von allen Seiten. Tut richtig gut. Leider sind zu wenig Puchs dabei.



2. ADAC-Flugplatzrennen in Diepholz am 19.-20. Juli 1969



... und heute 2001 am Nürburgring



St. Wendeler Zeitung



Mit Freisen, Marpingen, Namborn, Nohfelden, Nonweiler, Oberthal, Tholey und St. Wendel



Andrettis „Lola“ kontra Wartburg

1500 Zuschauer kamen zum ersten St. Wendeler Oldtimerrennen — Fahrer mussten zum Sieg genaue Zeitvorgaben einhalten

Ein Hauch von Formel 1 weht durchs Konversionsgelände: Der „Preis des Saarlandes für historische Rennfahrzeuge“ wurde auf 840 Meter Rundkurs ausgetragen.

St. Wendel (ehü). Es dröhnte wie zu Zeiten, als noch die Panzer durch das Gelände der ehemaligen französischen Garnison in St. Wendel rollten. Beim ersten „Preis des Saarlandes für historische Rennfahrzeuge“ wurden am Wochenende die Straßen hinter den ehemaligen Soldatenquartieren der Tritschler-Kaserne in eine Rennstrecke verwandelt. Aus ganz Deutschland waren

Fahrer mit ihren rasenden Kisten in die Kreisstadt gekommen und zeigten Motorsport mit Autos, wie man sie nicht alle Tage zu sehen bekommt.

Am Start waren unter anderem ehemalige Formelfahrzeuge, wie der Lola T 400 „Indy-Car“ von Peter Kormann aus Schauenstein in Bayern. In seinem roten Boliden aus dem Jahr 1975 jagten einst die Rennsportlegenden Mario Andretti und Al Unser über die US-amerikanischen Indy-Car-Rennpisten, das könne er mit Dokumenten eindeutig belegen, erzählte der 41-jährige Entsorgungunternehmer und Hobby-Rennfahrer im Fahrerlager. Fünf Liter Hubraum und über 500 Pferdestärken sind

die nackten Daten des Renners, den Kormann vor drei Jahren in den USA erstanden hatte. Heutiger Schätzwert laut Besitzer: Etwa 100 000 US-Dollar.

Mit einer Spitzengeschwindigkeit von über 300 Kilometern in der Stunde konnte Kormann das volle Potenzial seines Boliden auf der kurzen St. Wendeler Rennstrecke natürlich nicht nutzen. Das war aber auch gar nicht notwendig, denn bei Oldtimerrennen geht es nicht um schiere Geschwindigkeit und darum, als Erster durchs Ziel zu donnern, sondern um Gleichmäßigkeit, erzählte Rennleiter Juppi Brill vom ausrichtenden MSC Nordsaar. Brill erklärte, wie das funktioniert: Nach dem Start mussten die Autos den Parcours zunächst drei Mal passieren. Und auf diese dritte Runde kam es dann an. Die Zeit, die die Fahrer dafür benötigten, galt für die nächsten zehn Minuten als Referenzzeit. Brauchte Peter Kormann für die 840 Meter zum Beispiel etwa 32 Sekunden, so musste er in den folgenden Runden versuchen, diese Zeit so exakt wie möglich zu halten. Für jede Sekunde Abweichung nach oben oder unten setzte es Strafpunkte.

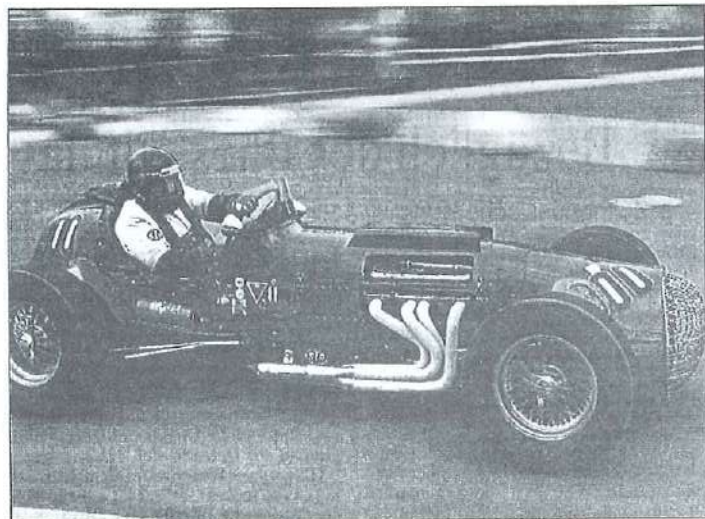
Der Haken an der Geschichte war allerdings, dass keiner der Starter seine Referenzzeit wusste, so dass es eine reine Gefühlssache war, wie genau man diese Zeit einhalten konnte. Für die Fahrer der langsameren Autos, wie den Dresdner Wolfgang Klix mit seinem Melkus mit 1800 Kubikzentimeter Wartburgmotor oder den Ford Escort von 1969 von Wolfgang Kliegel aus Coesfeld bedeutete das genau die gleichen Gewinnchancen, wie für Peter Kormann und sein PS-Monster. Denn welche Zeit man letztlich für seine Runden brauchte, war egal. Gefahren wurde genau zehn Minuten lang und wie viele Runden man in dieser Zeit gedreht hatte, spielte ebensowenig eine Rolle, solange man nur so nah wie möglich an seiner Referenzzeit blieb. Im Schnitt waren die Starter in St.

Wendel mit etwa 80 bis 90 Stundenkilometern unterwegs, auf der langen Geraden wurden Spitzengeschwindigkeiten von etwa 130 gefahren.

Michael Gesche aus Düsseldorf ging in einer anderen Klasse, bei den „GT- und Sportwagen“, an den Start. Der 47-jährige Kaufmann nahm mit seinem Morgan + 8 zum ersten Mal an einem Rennen teil. Vor acht Jahren kaufte Gesche sein nobles englisches Gefährt. „Der Wagen wird seit den 40-er Jahren unverändert in dieser Form gebaut“, erklärte der Auto-Narr. Sein Modell sei streng genommen gar kein Oldtimer, weil er erst 1986 gebaut wurde, räumte er zwar ein, fügte aber gleichzeitig hinzu: „Die Technik stammt aber aus der Entwicklungszeit des Autos.“ Etwa 200 PS leistet das dunkelblaue Cabriolet mit einem aktuellen Neupreis von schlappen 100 000 Mark. Warum man sich mit einem so teuren Wagen überhaupt auf eine Rennstrecke begibt, konnte Gesche leicht beantworten: „Es macht einfach Spaß. Und so wild wird ja auch nicht gefahren“, meinte er.

Wie die anderen Fahrer von offenen Wagen musste sich Gesche bei den Läufen um den Gesamtsieg warm anziehen, denn am Renntag war es zum Leidwesen des Veranstalters, der Aktionsgemeinschaft „In St. Wendel tut sich was“ und des Ausrichters MSC Nordsaar bitter kalt. Darum waren auch nur etwa 1500 Zuschauer statt der erhofften 3000 aufs Konversionsgelände gekommen.

Gesamtsieger des ersten St. Wendeler Cups für historische Fahrzeuge wurde Dr. Thomas Bredendiek auf Essen, der ebenfalls einen Morgan + 8 steuerte. Dazu kamen drei Klassensieger: Bei den Vorkriegsfahrzeugen gewann Gerhard Grada, Dortmund, mit einem Jaguar. Bei den Tourenwagen siegte Lothar Kahl, Hofheim, mit seinem Steyr-Puch, bei den Formelfahrzeugen Karl-Heinz Köhne, Borcheln, auf Mc-Namara Ford.



52 Jahre auf dem Blech Dass auch ältere Renn-Modelle noch recht flott unterwegs sind, zeigte der Monopolella Formel 3, Baujahr 1949, den Wolfram Schmitz durch den 840 Meter langen Rundkurs steuerte. FOTOS: A T B



Seit Jahren können wir bestätigen, dass ein Steyr Puch nicht nur ein "Rennauto" ist, sondern auch als Familienkutsche ganz schön was her macht. Im vergangenen Jahr packte

schen unterschätzen. Der erste Blick ist meist eine Mischung aus Belustigung und Heiterkeit, dann folgt Erstaunen und schließlich nur noch Fassungslosigkeit. Wenn wir aber

der "fliegen"! Ein paar Tage verweilten wir dann bei diesem wunderschönen 500er-Treffen in Garlenda, um uns dann weiter Richtung Sardinien abzusetzen. Sardinien ist auch mal eine Steyr Puch-Reise wert. Von Livorno aus waren wir 16 Stunden mit der Fähre unterwegs. Santa Maria Navarese hieß der Ort, wo wir selbst bei den Italienern für helle Aufregung sorgten. In den letzten 10 Jahren ist es uns gelungen, ohne jemals einen Ausweis vorzeigen zu müssen, jegliche Grenzen zu überqueren. Es lagen 14 herrliche Tage hinter uns als sich das kleine "Fehlerteufelchen" bei uns einschlich. Es fing ganz harmlos an, als der Griff von unserem Faltdach abbrach. Not macht erfinderisch – ein Draht tut es auch. Bei Tempo 115 löste sich der Draht dann aber doch und unser Faltdach machte eine akrobatische Rolle rückwärts. Aber selbst in der schlimmsten Einöde gibt es Ersatzteihändler. Übrigens, einen Reifenhändler benötigten wir in diesem Urlaub lediglich dreimal. Der letzte



ich unseren Steyr Puch samt Erika Puck (Wohnwägelchen) für einen dreiwöchigen Sommerurlaub. Wir, das sind mein Mann Werner, meine Kinder Dennis (15 Jahre) und Florian (11 Jahre) und mein Name ist Anna. Es ist immer wieder erstaunlich, was doch alles in so einen kleinen Wagen reinpasst. Nachdem das Verstauen abgeschlossen war, ging es ab Richtung italienische Riviera nach Garlenda der Geburtsstätte des Konstrukteurs des Fiat 500, wo alljährlich Europas größtes 500er Fiat treffen stattfindet. Auch in diesem Jahr haben wir die Fahrtzeit von 22 Stunden nicht überschritten. Man muss ja auch bedenken, dass wir schließlich alle 200 km tanken müssen. Unsere Jungs im hinteren Teil unserer "Großraumlimousine" können bei diesen Gelegenheiten ihre Beine entknoten und sich mal so richtig frei ausstrecken. Auf keinen Fall sollte man dabei die verwundernten Blicke der anderen Mitmen-

dann die Sonne Italiens tanken und mit einem irren Sound durch die vielen Tunnel's bracken, ist die lange Anfahrt vergessen. Bei so einer Tunnelfahrt haben wir schon so manchen Ferrari verblasen, denen



blieb dann meistens vor Erstaunen der Mund sperrangelweit offen stehen. Mein Werner lässt es mal wie-

Urlaubstag hatte es aber dann doch in sich. Auf dem Weg zum Hafen brach auf der Autobahn ein Busch-



brand aus. Im ersten Moment denkt man, so was gibt es doch nur im Fernsehen. Die ersten zwei Stunden verhielten wir uns auch ganz ruhig. Als aber das Feuer immer näher kam und die Menschen am Straßenrand das schwelende Feuer mit ihren Jacken versuchten auszuklopfen, wurde es uns dann doch ein wenig mulmig in der Magengegend. Löschflieger bekamen das Feuer dann aber soweit in den Griff, dass wir nach ca. drei Stunden mit einer Polizeieskorte aus dem Brandgebiet herausgeführt werden konnten. Abends gegen 18 Uhr durften wir dann einschiffen. Unser Schiff sollte um 21 Uhr auslaufen. Zwei Stunden später hieß es dann "Sturmwarnung"! Das Schiff konnte leider nicht auslaufen. Gegen Mitternacht hatte sich die Lage aber dann soweit verbessert, dass wir dann aber mit etwas bleichen Gesichtern auslaufen konnten. Mit halber Geschwindigkeit ging es dann Richtung Heimat. Am nächsten Tag kamen wir dann mit siebenstündiger Verspätung im

Hafen von Livorno an. Unser Auto war durch die Überfahrt total salzverkrustet. Durch die Verspätung mussten wir dann den restlichen Rückweg schnellstens, in einem Rutsch und ohne Übernachtung durchfahren. So ganz ohne Pannen, Aufregung wäre die Fahrt ja auch ganz schön langweilig gewesen, deshalb beschloss unser Auto auch in einem Tunnel den Gaszug reißen zu lassen. Kein Randstreifen, keine Ausweichbucht! Also Warnblinker an, Dach auf und den Gaszug mit der Hand gezogen, kamen wir am Ende des Tunnel an. Diese Reparatur ist bei uns schon richtig zur Routine geworden. Aber was ein echter Steyrer ist, der schafft spielend auch 1500 Kilometer mit Wohnwägelchen und vier Personen. Als wir dann zu Hause ankamen und unser Gespann in die Garage rollte, meinte dann auch

mein Mann: "Das nächste Mal hätte ich große Lust einmal nach Afrika zu fahren". Natürlich mit und in der gleichen Besetzung. Wir freuen uns schon auf das nächste Mal, was wir dann mit unserem Gespann erleben durften, werden wir euch berichten.

Bis zum nächsten Mal Eure "Jungfermänner".



Ersatzteile - orig. Restbestände - Nachfertigungen für Steyr Puch 500-650-700

Hauptlager - Pleuellager - Motordichtungen - Doppelvergaser - Sportauspuffanlagen
gr. Faltdachgestänge bis '66 - Abschlussleiste Alu für großes Verdeck - Karosserieteile
Elektrikteile - Beleuchtung - Gummiteile - Seilzüge - Tuning - u.v.m

Katalog gratis unter Angabe der Fahrzeugtype



Fa. Peroutka Michael
Herrgottwiesg. 48
A-8020 Graz
Tel.: +43/676/610 40 69
Fax: +43/676/610 40 68
eMail: strada@puch500.com
ATU: 46995603 DVR 1024167



STEYR PUCH-FAHRER UND IHRE FAHRZEUGE



Hallo Schorsch, leider habe ich derzeit wenig Zeit (vor allem auch für's Hobby). Trotzdem

kurz ein paar Zeilen.

Geboren bin ich 1956 und wohne seit ca. 20 Jahren in Meckenbeuren

echt schwer. Da aber die meisten Steyr rot sind, habe ich den Kleinen dann in Grau lackieren lassen und habe die Innenausstattung in rotem Leder ge-

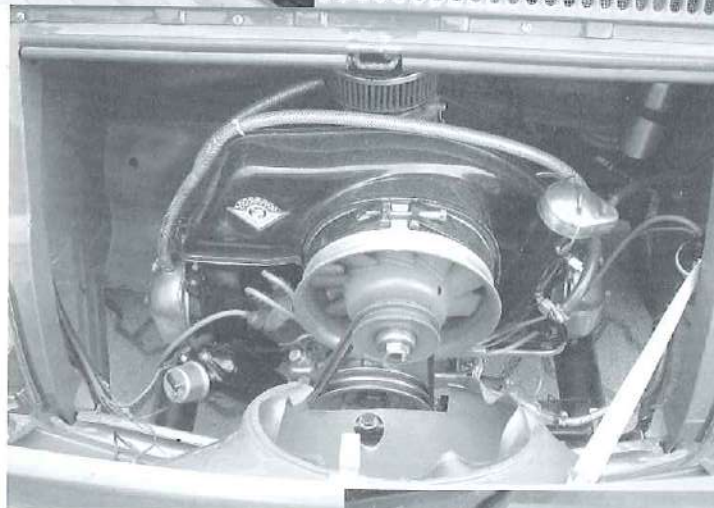


halten. Ich finde, er ist richtig schön geworden, was mir auch die Bewunderung von Passanten und Fan's immer wieder bestätigt. Als Be-

Unermessliche gelaufen sind und ich irgendwann aufgehört habe, aufzuaddieren, ganz abgesehen von der Zeit, die ich investiert habe. So wird er wohl unverkäuflich sein und mir hoffentlich noch viel Spass bereiten. Ich hoffe, Dir reichen meine Angaben und grüsse Dich und alle Puch-Fans.

Elmar Kunschmann

fast am Bodensee. Als KFZ-Kaufmann dreht sich fast alles um's Thema Auto, so dass ich mir im Sept. 1993 einen Puch 500 S aus Österreich gekauft habe. (Wollte eigentlich einen Fiat Abarth, aber als Rennsportfan hat mich die Leistung des Kleinen sofort überzeugt). Da ich als Pedant bekannt bin, hat mir dann auch schon bald das Äussere nicht mehr gefallen, so dass ich mich im Jahre 1997 intensiv um eine Renovierung bemüht habe, deren Ausmase Ihr Euch wahrscheinlich vorstellen könnt. Ich habe mich entschlossen, keinen Rennwagen zu schaffen, sondern einen Wolf im Schafpelz. Der Motor leistet ca. 45 PS, die Karosserie wurde dezent verbreitert um die breiteren Felgen und Reifen unterzubringen. Die Farbwahl fiel mir



sonderheit kann ich noch anfügen, ist mein Steyr der vorletzte Wagen, den Steyr-Puch gebaut hat (lt. Fahrzeugnr.). Zum Preis kann ich leider nichts sagen, weil die Kosten ins



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



Hallo, wie geht's?

Der Berg-Floh

HEINZ LIEDL brachte mit seinem Steyr-Puch 650 TR die BMW-700-Fraktion jahrelang an den Rand der Verzweiflung. Wenn er mit seinem «Alpen-Carrera» bei den Läufen zur Deutschen Berg-Meisterschaft antrat, blieb sogar für die werksunterstützten BMW-Piloten oft nur Frust. So entschied er 1964, 1965 und 1966 hintereinander den Titelkampf zu seinen Gunsten, und 1967 reichte es noch mal zur Vizemeisterschaft. Gelegentlich brannte der Kfz-Meister aus Grasslfling bei Regensburg mit dem 60-PS-Bergfloh sogar die Bestzeit aller Tourenwagen auf die Piste.

Über derart gelungene Glanzstückchen konnte sich Liedl genauso diebisch freuen wie über die vier Motorrad-Gelände-Meisterschaften, die er parallel zu seinen Automobilsport-Aktivitäten ebenfalls für Steyr-Puch einführte. Insgesamt brachte es der bayerische Tausendsassa in einem Zeitraum von zehn Jahren zu der eindrucksvollen Bilanz von sieben Titelgewinnen, 54 Siegen auf zwei und 89 Erfolgen auf vier Rädern. Voller Stolz merkt er an, «dass ich sowohl meine Motorräder als auch meine Autos immer selbst präpariert habe.»

Sein Lieblingsberg übrigens war der Trento-Bondone, wo er zwischendurch immer mal gerne die europäi-

sche Elite aufgemischt hat. Und wer glaubte, dass Liedl nur am Berg ordentlich Gas geben konnte, sah sich auf der Rundstrecke schnell eines Besseren belehrt.

Noch heute hält Liedl seiner Hausmarke die Treue, in dem er die Ersatzteil-Versorgung für die Steyr-Puch-Restbestände an Mofas, Mopeds, Motorräder und Autos aufrecht erhält. Überdies restauriert er mit Begeisterung Oldtimer. Unverändert wohnt er in Grasslfling, ist inzwischen 61 Jahre alt und kerngesund. Mit seiner Frau Angelika ist er seit 31 Jahren verheiratet, (ein Sohn, 30, und eine Tochter, 22). Mit Mountain-Biking und Rennrad im Sommer und Ski-Langlauf im Winter hält sich Liedl zu jeder Jahreszeit fit. Und wenn's ihn mal juckt, richtig Gas zu geben, ruft er seine alten Spezies an und düst mit dem Eichhammer Franz oder dem Hering Walter zum Nürburgring. «Auf der Nordschleife toben wir uns ein paar Stunden lang aus, das reicht dann wieder für eine Weile.»

Zum Pflichtprogramm des sonntäglichen TV-Nachmittags gehören alle Formel-1- und Tourenwagen-Übertragungen. Als einzigen Luxus leistet er sich ein Wochenendhäuschen in Tirol, ansonsten ist Heinz Liedl das geblieben, was er immer war: Ein echter Bayer aus altem Schrot und Korn. □ Rainer Braun



Liedl 1966: So brav, so schnell...



2001: Noch immer echter Bayer



Gefürchteter Bergfloh: Heinz Liedl '67 im Steyr-Puch 650 TR in Aktion

Sigi Schrankl beim Slalom in Aktion



Spannend war es bei den seriennahen Allradlern. Der junge Schwede Oscar Svedlund – betreut von Susanne Kottulinsky – fuhr die erste Bestzeit. Kupplungsprobleme am Mitsubishi unterbrachen vorerst die schnelle Hatz, obwohl sich der Schwede «wie zu Hause» fühlte. Auch Ruben Zeltner meldete Ambitionen auf die Spitze an. Schäden an der Antriebseinheit seines Mitsubishi bremsen ihn ein und mussten beim grossen Abend-Service behoben werden. Proton-Pilot Hermann Gassner fuhr auch im Nebel die schnellste Zeit und ging als Klassenprimus auf die Samstag-Prüfungen.

Der frühe Morgen war nicht die Zeit des bayerischen Routiniers. Svedlund übernahm das Kommando, Zeltner plagten wieder Getriebe-probleme. Die Italiener de Cecco und Turolo kämpften derweil um ihre Chance im Mitropa-Cup. Doch Gassner legte nach und belegte Rang 3 in der Gruppe-N-Tageswertung. Damit gab es genügend DM-Punkte, um an Depping vorbeizuziehen. Neben dem Vizetitel im Deutschen Championat sind er und Co Sigi Schrankl auch bestes Team der Gruppe N. Zudem sicherten sich die beiden in Straubing den Titel im Mitropa-Cup, der Europameisterschaft für Privatiers. Zeitgleich wurde in Österreich ebenfalls die Gruppe N-Meisterschaft entschieden. Auch diesen Titel hat Gassner in Abwesenheit erfolgreich verteidigt.



Der dritte Titel ist im Sack: Gassner/Schrankl freuen sich auf der Rampe

MOTOR SPORT aktuell



April

| | | | |
|---------|--------------------------------------|---------------|--------------|
| 1. | Einstellfahrten | VFV | Oschersleben |
| 4.-7. | Techno Classica, Clubstand, Halle 14 | Freundeskreis | Essen |
| 19.-21. | ADAC Bergrennen, Meisterschaftslauf | VFV | Schleiz |

Mai

| | | | |
|-------------|--|-------------------|---------------------|
| 4.-5. | Touristikveranstalt./Rundstrecke | VFV | St. Wendel |
| 5. | Freies Training, Motorpark, | Coppa Mille | Bitburg/Eifel |
| 11. | Teilemarkt u. Puch-Treffen | b. Heinz Liedl | Grasslfing/Regensb. |
| 12.-18. | Steyr Puch-Fahren rund um den See | Freundeskreis | Walchsee/A. |
| 31.-2. Juni | Intern. Steyr Puch u. Fiat 500 Treffen | Fiat Club Schweiz | Luzern-Sembach/CH |

Juni

| | | | |
|--------------|--|-------------------|---------------------|
| 1.-2. | Rundstrecke, Meisterschaftslauf | VFV | Most/CZ |
| 8.-9. | Straßenrennen, Meisterschaftslauf | VFV | Horice/CZ |
| 21.-23. | Historic Festival, Steyr Puch Sonderl. | A 1 Ring | Zeltweg/A |
| 22.-12. Juli | Peenemünde/Trainingslager | Info Ralph Hecker | Tel. 03529-51 03 00 |
| 29. | Börde Sprint, 1.+2.WL | Coppa Mille | Oschersleben |

Juli

| | | | |
|---------|--------------------------------------|------------------|---------------------|
| 5.-7. | Internationales Fiat 500 Treffen | Fiat Club Italia | Garlenda/I |
| 6.-7. | Straßenrennen, Meisterschaftslauf | VFV | Dvur Kralove/CZ |
| 6.-07. | Kampf der Zwerge, 3.+4.WL | Coppa Mille | Nürburgring |
| 7. | Rallye Bad Homburg Historic | Manfred Hahn | Tel. 06101-52 10 39 |
| 12.-14. | noch nicht bestätigt, Rundstrecke | VFV | Sachsenring |
| 20.-21. | ABARTH Treffen, 5.+6.WL | Coppa Mille | Zandvoort/NL. |
| 20.-21. | Börde Grand Prix, Meisterschaftslauf | VFV | Oschersleben |
| 27.-28. | noch nicht bestätigt, Rundstrecke | VFV | Schleizer Dreieck |

August

| | | | |
|--------------------|-------------------------------------|------------------|----------------|
| 4. | Rallye AC Ebern Klassik | www.ac-eborn.de | Ebern |
| 10.-11. | ADAC Bergrennen, Ersatzlauf | Coppa Mille | Osnabrück |
| 17.-18. o. 24.-25. | Steyr Puch Ausfahrt noch in Planung | T/F.: 0721-23867 | Raum ??? |
| 24.-25. | noch nicht bestätigt, Rundstrecke | VFV | Lausitzring |
| 24.-25. | Rundstrecke, Meisterschaftslauf | VFV | Hockenheimring |

September

| | | | |
|---------|-----------------------------------|-------------|--------------------|
| 7.-8. | Straßenrennen, Meisterschaftslauf | VFV | Frohburger Dreieck |
| 21.-22. | Rundstrecke, 7.+8. WL | Coppa Mille | Colmar Berg/Lux. |
| 28.-29. | Rundstrecke, 9.+10. WL | Coppa Mille | Croix Ternois/F. |

Oktober

| | | | |
|---------|----------|-----------|-----------|
| 12.-13. | Veterama | Mannheim, | H. Seidel |
|---------|----------|-----------|-----------|

November

| | | | |
|--------------|-------------------------------|--|----------------|
| 2. | Rundstrecke, 11. WL | Coppa Mille | Hockenheimring |
| 10. | Rundstrecke, Endurance Trophy | Coppa Mille | Zolder/B. |
| 23. oder 30. | Jahresabschlußfeier 2002 | noch in Planung: wird n. bekannt gegeben | |

Infos:

| | | | |
|-------------|-------------------|------------------|---------------------|
| ACM: | K. Kleber | 02151 / 31 33 71 | Abarth Coppa Mille |
| VfV: | W. Budzinsky | 02543 / 27 05 58 | Vet. Fahrz. Verband |
| Steyr Puch: | Ulla Kahl | 06192 / 2 55 20 | Freundeskreis |
| | Georg Hummel | 0721 / 2 38 67 | Freundeskreis |
| | Jutta Duesterberg | 030 / 3 23 45 21 | Freundeskreis |



Hockenheim 2000



Hockenheim 1990



Camucia 2000



Österreichring 1986



Hockenheim 2000



Hockenheim 2001



Hockenheim 2000



Osnabrück 2001



Folge 2:

SCHILDKRÖTENSUPPE

(Mengenangaben sind für eine Person)

- 1 Schildkröte mittleren Alters
- 4 Knoblauchzehen
- 1 Tiefkühlpizza
- 1 großes Salatblatt
- 1 Ei
- 100 gr. Schweizerkäse am Stück
- 250 ml Wasser

Holen Sie sich eine Schildkröte aus der Zoohandlung und deponieren Sie sie vorerst in der Badewanne.

Lassen Sie das Wasser in einer Caserole aufkochen.

Inzwischen schneiden Sie den Knoblauch in feine Scheiben.

Reiben Sie den Käse klein.

Heizen Sie den Backofen auf 170°

vor.

Holen Sie die Schildkröte aus der Badewanne und überlegen Sie sich einen Namen für das Tier.

Geben Sie der Schildkröte das Salatblatt und fragen Sie ihre Kinder ob sie Schildkrötensuppe mögen.

Falls nicht, dann legen Sie die Tief-

kühlpizza in den vorgeheizten Backofen und bereiten Sie diese wie auf der Verpackung beschrieben zu. Das Ei können Sie am nächsten Morgen der Schildkröte zum Frühstück kochen.

Viel Spaß beim Nachkochen!!

(Budzinsky Catering)

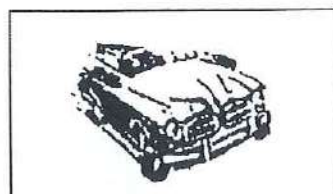
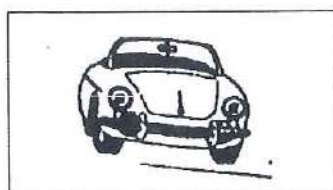


Willy Budzynski mit großem Küchenhelfer



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

INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh



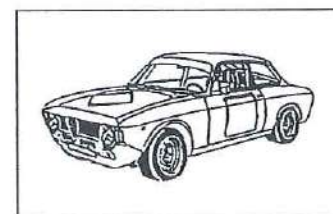
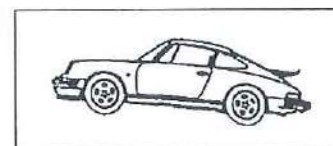
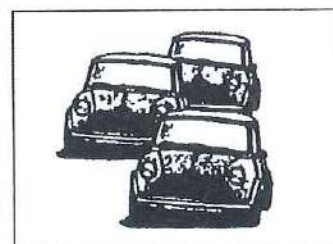
Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oldtimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725

Fax: 069-693099





BIETE/VERKAUFE

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

Steyr Puch 500S

Bj. '70 zum Restaurieren,
Verkaufe Neuteile:

Kurbelwellen, Hauptlager, NW-Lager, Pleuellager, Motorgehäuse, Ölpumpen TR, 3er Pleuel, STD-Pleuel, Gusskrümmer TR für Monte, Monte Carlo Auspuffanlage kompl. aus Edelstahl gefertigt, Ansaugrohre Sport aus Edelstahl m. Zenith- oder Weberflansch, Kotflügel hinten

Gebrauchtteile:

Kurbelwellen, Motorgehäuse, Verblechung, Vergaser Weber 36 DCNF, Motor 650, NW KW, LM-Felgen 5/12 für 500S-Lochkreis, 6/12-Stahlfelgen Puch-Lochkreis, TR-Ölkühler, Haflingerteile
Franc Müller

Tel: 0 22 51 / 6 28 43,
Fax 0 22 51 / 68 11

Keilriemenscheiben alu klein 126er oder TR mit Stahlbüchse, 110.- €, diverse TR-Teile auf Anfrage.
G. Hummel Tel: 07 21 / 2 38 67

30 Puch-Motoren, 30 Getriebe

und viele Gebrauchtteile, sowie einen fahrbereiten 700 C zum Restaurieren

Neuteile: Auspuffkrümmer 100% Nirosa passgenau für alle Puch und Haflinger oder komplette Auspuffanlage

Alois Zinser,
Feldkirchen

Tel.: 00 43 / 6 64 / 2 01 63 66 oder
00 43 / 31 35 / 5 24 30
andreaszinser@aol.com
oder auf der Tullner Messe/A

Verkaufe 2 neue Saugrohre 40x1,5 (Innendurchmesser 37 mm) kpl. V2A für Zylinderkopfabstand TR. Saugrohlänge etwa 600 mm. Bei Fiat-Getriebe nur mit seitlichem Anlasser und oben gekapptem Getriebe-



begehäuse. 1x für Pallas-Zenith 32NDIX, 1x für Weber 36 DCNF. Je 210.- Euro. Saubere Arbeit.
Heiko Kober
Tel.: 01 71 / 6 84 64 10

Steyr-Fiat 126 Puch, Bj. 1975

Günstig abzugeben,
Manfred Steiner
57240 Stuhlfelden
Tel. 06 64 / 3 55 30 16,

Haflinger, komplett restauriert und Haflinger-Teile abzugeben.

Ingo Schwarz
65385 Rüdesheim
Tel. 0 67 22 / 4 84 40

Heinz-Saam-Rennmotor

M. Duesterberg
Tel. 0 30 / 4 33 90 10

Haflinger, komplett restauriert, sowie Haflingerteile abzugeben

Ingo Schwarz
65385 Rüdesheim
Tel. 0 67 22 / 4 84 40

Neu- und Gebrauchtteile für Steyr Puch 500D-700C jeglicher Art vorhanden

Prokschi Robert
Tel. 00 43 / 6 50 / 3 31 82 11
puch1@ccc.at

Renn-Puch 500d bj. 63

echte rennziege mit fia wagenpass ohne strassenzulassung (rückrüsten sinnlos). kompl. saam - technik. fhr 1987 - 91. coppa mille 1997 klasse platz 1, 1998 Platz 2. sucht neuen beherzten fahrer. 12 500.-- weitere teile möglich.
bin leider schwer erreichbar daher
Fax 0 21 51 / 50 01 47
schroeer-lothar@t-online.de

SUCHE

Thondorf 1-7, original Heckscheibengummi D-Typ neu, langes Faltdach mit Gestänge neu oder gebr., Bremstrommeln TR vo. u. hi. neu, ÖlfILTERTRÄGER Puch 126

Franc Müller
Tel: 0 22 51 / 6 28 43,
Fax 0 22 51 / 68 11

Suche von Originalwerkzeugsatz: Kurbel und Wagenheber.

Günter Hermany,
13467 Berlin,
Tel: 0 30 / 40 12 35,
Fax: 0 30 / 4 04 20 64

Suche 2 Schalensitze, für Fiat/Puch 500 S sowie Motorhaube in gebrauchsfähigem Zustand (kleine Beulen sind kein Problem, jedoch ohne Risse).

Ulf Häring,
Hauptstr. 50,
51545 Waldbröhl

Für Steyr Puch 650 TR zwei Stahlfelgen 5 Zoll, Durchmesser 12 Zoll

Marco Baumgartner
CH 9204 Andwil
Tel. 00 41 / 7 13 8 / 3 42 41

INTERESSANTES

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

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

Besitze einen **getunten TR Motor** mit Doppelzündung und zwei Bing Motorradvergäsern. Der Bosch Zündverteiler mit zwei Unterbrecherkontakten (Kennnummer ist ausgeschliffen) ist vom NSU R080 und ich würde gerne wissen, welcher Tuner damals den Motor bearbeitet hat. Danke für Infos!

Toni Wildenauer,
Talstraße 38,
40217 Düsseldorf,
Tel und Fax: 02 11 / 37 70 08

AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsges.m.b.H.
A-1180 Wien, Antonigasse 44-46

Tel.: +43 (0)1 4095191
Fax: +43 (0)1 4095191 20



Wir sind immer für Sie da, Kundenservice
ist für uns selbstverständlich.

Barverkauf und Telefonberatung
täglich 10-12:30 und 13-18:30



 *fininfarina*

Mehr als 7000 verschiedene
Teile lagernd!

lancia 



Fax und e-mail-Be-
stellungen rund um
die Uhr, 24 Stunden



**STEYR
FIAT**



Alle Bestellungen bis 16h werden
am selben Tag versendet.



Verschaffen Sie sich
einen Überblick auf
unserer Homepage:
www.autoquariat.at

e-mail: verkauf@autoquariat.at

debitel[®]
Kommunikation ist alles.

START

debitel
Kommunikation ist alles.



Lothar Kahl am Start zum Bergrennen Osnabrück

