

Ausgabe Nr. 17



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



ISA-RACING



MOTORSPORTZUBEHÖR



**KÄFIG
STEYR PUCH**



GURTPOLSTER



SICHERHEITSGURTE

RACING WITH STEYR PUCH



**SICHERHEITS
TANKS**



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



DREHZAHLMESSER

ALLES FÜR DEN MOTORSPORT



ALU-ABSPERRVENTIL



LENKRÄDER



**LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN**

Schutzgebühr
€ 5,-



Kostenlos
für Steyr Puch
Freundeskreis-Mitglieder



OLKÜHLER UND LEITUNGEN



BENZINPUMPEN



BREMSLEITUNGSKITS

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



Bewegt eure Autos so oft es geht und bei jedem Wetter!

Keine Aufforderung erregt Oldtimerbesitzer mehr als diese. Über nichts wird mehr gestritten als um die allein seligmachende Methode, wie mit einem alten Auto umzugehen sei. Viele von uns „Puchisten“ meinen, man dürfe automobiles

Kulturgut nicht auf dem Weg zum Supermarkt, bei Ausfahrten oder zu Oldtimertreffen verschleifen. Der andere Teil vertritt die Maxime, unsere Steyr Puchs sind viel zu schade, um an sechs von sieben Tagen in der Garage versauern zu müssen. Für mich jedenfalls, wirken unsere kleinen Autos am schönsten, wenn man ihnen die Spuren der vergangenen Jahre etwas ansieht. Wenn die kunstlederbezogenen Sitze die Ausbuchtungen des uns bekannten „Allerwertesten“ zeigen, der Lack an manchen Stellen schon stumpfer geworden ist und die runden Originalstoßstangen kleine Pickelchen tragen. Ein häufig gefahrenes Auto, mit Geschichten erzählender Patina wird einen echten Oldtimerfan immer mehr begeistern als ein in der Garage stehender, fabrikneuer Oldtimer. Deshalb gilt: Erhalten vor Erneuern und Instandhalten vor Austauschen, na ja, ich glaube, die Wahrheit wird irgendwo in der Mitte liegen.

Ich jedenfalls freue mich auf die neue Oldtimersaison, auf meinen „lieben Kleinen“, der schon Patina angesetzt hat und der stolz die Spuren der Pyrenäen/Frankreich, von Bilbao/Spanien, Gardena/ital. Riviera, dem Großglockner in Österreich und dem Bernardino in der Schweiz trägt. Der bei Einsätzen in der Coppa Mille, auf Hockenheim- und Nürburgring, in Spa und Zolder/B., bei VFV-Meisterschaftsläufen

in Most und Horice (CZ) oder am Frohburger- und Schleizer Dreieck größten Belastungen bei Wind und Wetter ausgesetzt war.

Auch freue ich mich auf das Schnorcheln meines ZENITH-Doppelvergasers und genieße das metallene, fordernde Röhren meiner „Monte Carlo“-Auspuffanlage. Ebenso freue ich mich auf das Cockpit, das, Gott sei Dank, noch nicht aus recycelten Joghurtbechern besteht. Und ganz besonders freue ich mich, bei einem beabsichtigten Drift in einer engen Kurve nicht sofort von einem neumodischen „ESP“ entmündigt zu werden.

SONNTAGSFAHRER

Ja, liebe Freunde, ich kann es kaum noch erwarten, mich hinters 32-er Lederlenkrad zu klemmen und auf Abarth-Jagd zu gehen. Man muss aber auch zugeben, zu Beginn einer neuen Oldtimersaison ist es immer aufregender und im Alltag häufig gefahrene Autos werden auch schnell alltäglich. Obwohl ich meine, dass unsere Puch Autos in erster Linie zum Fahren da sind. Man muss aber auch die Fraktion der Sonntagsfahrer verstehen, die sich das einzigartige Erlebnis einer schönen Ausfahrt mit einem Steyr-Puch fürs Wochenende aufheben wollen. Gerade deshalb gelten, sicher nicht zu unrecht, Wochenend-Beziehungen als besonders leidenschaftlich...

...viel Spass beim Lesen der neuen THONDORÉ.

Georg Hummel



INHALT 2002

TITEL

Europa nach Asien 8-10

EDITORIAL

Sonntagsfahrer 3

UNTERWEGS

Grossglockner 28-29

Fiat 500 Jubiläum 30-31

LEUTE

Siggi's Jubiläum 23

Zwei Klassiker 19-22

START UND ZIEL

Eifel Klassik 11

Coppa Mille 24-25

Ebern Klassik 26

Kleiner Wagen 27

SERVICE

Lesermeinung 7

Termine 38

Jumble Goodies 36-37

BERICHTE

Lust und Frust 5-6

Austro Krähe 13-16

Teilemarkt 17

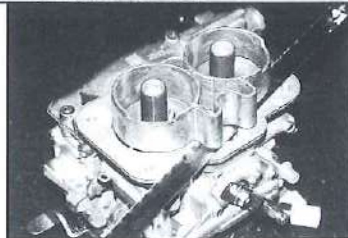
TECHNIK

Fahrwerk 32

Ölsumpf 33

Vergaserumbau 34-35

Impressum 4



Impressum -Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland. Gegründet 1983 eingetragene Mitglieder 230. 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 ausl. Besucher:
Johannes Hiltrop
Stuckenbuschstr. 165
45659 Recklinghausen
Tel.: 0 23 61 / 1 58 54

Finanzen u. Controlling, Adressenverwaltung:
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
Kleberstraße 33a
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.

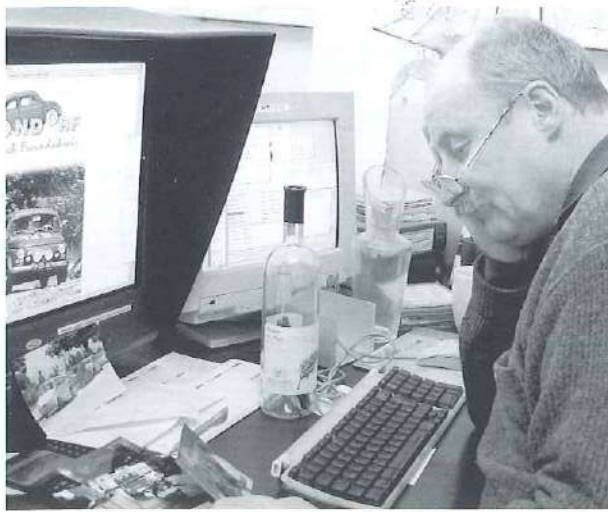
artmedia

w e r b e a g e n t u r
k l e b e r s t r a ß e 3 3 a
9 6 0 4 7 b a m b e r g
0 9 5 1 2 0 8 7 2 9 7
w w w . a r t - m e d i a . d e



Liebe Steyr Puch Freundeskreis-Mitglieder, acht Jahrgänge unseres THONDORF-Magazins sind mit vorliegender Ausgabe unter meiner Redaktion herausgebracht worden. Die Jubiläumsausgabe 2003 zum 20-jährigen Freundeskreis-Bestehen, erscheinend 2004, ist bereits voll in der Mache.

Vielleicht habt Ihr gemerkt, dass auch die neue THONDORF Nr.17 wieder pünktlich, Anfang April, erschienen ist. Das ist doch nichts Neues, werdet Ihr sagen. Richtig. Dann zählt bitte mal die „Schreiberlinge“ dieser Ausgabe, wie auch in den vorhergegangenen Magazinen zusammen und setzt das Ergebnis ins Verhältnis zur Anzahl der gesamten Artikel. Ihr werdet feststellen, da stimmt doch was nicht! Doch, doch – es ist so, ganz Wenige schreiben viele Artikel und tragen zum Gelingen unserer THONDORF bei. Ist auch nichts Neues, werdet Ihr sagen. Wieder richtig. Schließlich ist doch bis heute, mit einer Ausnahme in den letzten 18!! Jahren, noch immer eine THONDORF erschienen und die Macher dieses Magazins waren doch auch immer ganz zufrieden mit sich, wenn das neue Werk vor ihnen lag. Stimmt auch. Worauf ich hinaus will? Nun – auf Dauer ermüdet der regelrechte Kampf um die dringend benötigten Berichte, Artikel und Bilder selbst den enthusiastischsten Macher eines Clubjournals. Steht bei mir alljährlich das Gerüst für eine neue THONDORF und lassen sich die leeren Seiten nicht mit Berichten und Artikeln belegen, bekomme ich, als Journalien-Macher, Schweissperlen auf meiner hohen Stirn und darüber hinaus auch noch leichte bis mittelschwere Ohnmachtsanfälle. Mein Zustand lässt sich in dieser Zeit an der Höhe meiner Telefon- und Benzinrechnungen ausmachen. Von „Zeit ist Geld“ will ich erst gar nicht reden, davon will auch niemand von Euch etwas wissen. Stiege die Anzahl der eingesandten Manuskripte, Berichte und Bilder wenigstens proportional zu meinen Telefonkosten, wäre ja alles noch in Ordnung. Tatsache ist aber - es bleibt immer beim Konjunktiv!



Damit keine Missverständnisse aufkommen, es werden keine besserwissenden „Korrekturleser“ oder naseweise „Vorabgucker“ gesucht, sondern einfach nur potentielle Artikel-

schreiber und „Bilder- und Berichteschaffer“ benötigt. Den Rest wird auch in Zukunft der oder die verantwortlichen THONDORF-Macher selbst erledigen können. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass Matthias Kelber von artmedia uns seine Zeit und sein Equipment fast kostenlos zur Verfügung stellt. Wir dürfen ihn deshalb nur so kurz wie möglich unter Beschlag nehmen.

Im abgelaufenen Jahr 2002, habe ich sehr deutlich gespürt, wie sehr mich unser THONDORF-Magazin beschäftigt oder besser noch gesagt, mittlerweile belastet. Ich habe für den Freundeskreis schließlich noch andere Dinge zu tun. Wir sind mittlerweile 230 Mitglieder und 215 davon sollen nichts zu meiner ehrenamtlichen Arbeit beisteuern können? Ich frage mich, ist es die altersbedingte Bequemlichkeit, eine immer mehr um sich greifende Oberflächlichkeit oder gar mangelndes Interesse? Meine Vorgänger Michael Kuhn, Peter Brysch und Johannes Groß, können ein Lied davon singen. Sie wissen, was ich meine. In den ganzen Jahren hat sich an dieser Situation bedauerlicherweise nichts geändert. Bei all' diesen Gedanken begann sich bei mir zum ersten Mal, der ursprüngliche Spaß an der Sache THONDORF zu verflüchtigen. Negative Aspekte stellten sich prägnanter dar, als je zu vor, von meinem mich plagenden Gewissen ganz zu schweigen. Kann man eine Arbeit zukünftig

noch gut machen, wenn der rechte Spaß und die ehrliche Freude nicht mehr richtig aufgenommen wollen? Ich jedenfalls, kann mir das für meine Person beim besten Willen nicht

vorstellen. Gut, keiner hat mich vor fast einem Jahrzehnt gezwungen die Gestaltung des THONDORF - Magazins zu übernehmen. Das habe ich durchaus freiwillig und auch all die Jahre gern getan. Deshalb, seid jetzt bitte nicht allzu böse mit mir, wenn ich nach so langer Zeit die Redaktion, auf eigenen Wunsch im April 2004 abgeben möchte. 10 Jahre sind dann auch wirklich genug. Die Sache THONDORF braucht zusätzlichen, frischen Wind. Es sind ausschließlich private

und geschäftliche Gründe und - zugegebenermaßen - auch die historische Rennerei, die ihren Tribut fordern, heute mehr als in den Jahren zuvor. Ich will ja schließlich auch mal mit einem gut vorbereiteten Auto an den Start gehen, dazu benötige ich die Wintermonate, in denen üblicherweise unsere THONDORF entsteht. Also möchte ich nur aus der fordersten Front als THONDORF-Macher in den Hintergrund treten. Lasst mich den einen oder anderen Artikel von einer Ausfahrt, einen Bericht vom Rennsport oder über Allgemeines schreiben und Bildmaterial beschaffen. Lasst mich den FREUNDESKREIS bei den Medien stärker in den Blickpunkt rücken und auch weiterhin dafür sorgen, dass wir in der Öffentlichkeit „im Gespräch“ bleiben. Lasst mich bei der „TECHNO CLASSICA“ auf unserem Clubstand, der ja auch mit ein Kind von mir ist, den Standdienst versehen (bedeutet auch 7 Tage Urlaub nehmen!) und den Auf- und Abbau organisieren. Ja, liebe „Freundeskreisler“, lasst mich ganz einfach nur ein Mitglied sein, das sich mit viel Engagement in Sachen STEYR PUCH und FREUNDESKREIS positiv weiter einbringen will. Damit ist unserer gemeinsamen Sache mehr gedient, als Euch vielleicht eine lieb- und lustlos zusammengebaute THONDORF präsentieren zu müssen, an der dann letztendlich keiner mehr eine Freude hat.



LUST UND FRUST

An die Adresse all jener, die noch nie etwas zum Gelingen unseres Magazins beigetragen haben: Unsere THONDORF repräsentiert den FREUNDESKREISES nach Außen. Darüber hinaus, ist sie auch ein wesentlicher

die Nachwelt. Deshalb, ohne Eure Bemühungen und die verstärkte Mitarbeit, wird der Freundeskreis, vor allen Dingen aber die THONDORF, schneller eingehen als Ihr Euch das momentan vielleicht vorstellen

könnt. Die dadurch schnell sinkende Attraktivität unseres Freundeskreises, birgt die Gefahr des Wegbrechens der Mitgliederzahlen, von Neueinsteigern, die unseren Fortbestand sichern, ganz zu schweigen. In letzter Konsequenz würden sich dann wieder 15 bis 20 Leute einmal im Jahr in der „WALBA“ bei Regensburg treffen. Manche werden jetzt denken: Ist auch recht! Einige brauchen sich dann auch nicht mehr aufzuregen und darüber zu meckern (siehe auch den nachstehenden Leserbrief), dass in der THONDORF zu wenig Technik oder zu viel Clubleben drin steht, dass ein Autokreuzworträtsel fehlt oder sie zu bunt ist. Dass viel-

ja, beinahe hätt' ich's fast vergessen, zu teuer ist die THONDORF natürlich auch noch. Arbeit, Zeit und Qualität darf ja nichts kosten! Aber diese ganzen Dinge sind auch alle gar nicht sooo neu. Gell, Johannes Grohs, Du weißt, was ich meine?

Wie es nach der Jubiläumsausgabe 2004 mit unserer THONDORF und dem FREUNDESKREIS weitergehen soll, sollte eine Mitgliederbefragung zeigen und danach die Aufgaben für die Zukunft neu verteilt werden. Viele von Euch werden dann wieder jede Menge Versprechungen machen, andere wiederum Besserung geloben und einige werden natürlich wieder für die Einführung von steinzeitlichen schwarzweiß Kopien als zukünftiges THONDORF-Magazin plädieren – über Niveau und Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Natürlich, wird auch wieder viel von TEAM-Arbeit gesprochen werden.

Na, das wäre doch mal was, oder? – schließlich steht doch TEAM als Kürzel für:

„TOLL, EIN ANDERER MACHTS“.

Euer Georg Hummel



...lieber Schrauben



...als Fahren?

Stabilitätsfaktor nach Innen. Sie muss, neben der Homepage im Internet und unseren Messeauftritten, unser Aushängeschild bleiben. Sie genießt europaweit, bei den verschiedensten Oldtimer Clubs, selbst bei den großen Presseabteilungen von Alfa über Mercedes bis Porsche, die mittlerweile über die verschiedensten Kanäle an unser Magazin kommen, größte Anerkennung. Die wichtigste Aufgabe des Freundeskreises ist deshalb nicht die Befriedigung persönlicher Eitelkeiten einzelner Mitglieder, sondern ein geschlossenes Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit, sowie der Erhalt und die Pflege unserer Autos für

leicht einige von uns mit FREUNDESKREIS - Geldern vielleicht ihren Motorsport finanzieren, oder ob man einem Freundeskreis-Mitglied und gutzahlenden Inserenten zu Werbezwecken die Mittelseite vergeben darf, oder nicht. Auf jeden Fall darf es nicht so weit kommen, dass ein deutsches Freundeskreismitglied, mir mit seinem Austritt droht, wenn das Titelbild unserer THONDORF, ein österreichisches Mitglied mit seinem Steyr Puch Auto zeigt. Ja, meine Freunde, was man doch so alles falsch machen kann!! Ach

Die Weltmesse der
Klassik-Branche feiert Geburtstag.
Der Steyr Puch Freundeskreis auch!

TECHNO CLASSICA ESSEN
1999 15 2003

Wir freuen uns auf Euch!

15. Internationale Börse für Oldtimer,
Classic-Cars, Motorräder, Ersatzteile
und Restaurierung.

1989 2003

SIHA KLASSEK

**Techno-Classica Essen 2003
World's Greatest**

4 umsatzstarke Messetage. 108.000 Besucher. Klassik-Faszination pur!

- 820 Aussteller aus 15 Ländern
- 85.000 m² Ausstellungsfläche in 19 Messehallen
- Ca. 2.000 Fahrzeuge im Angebot
- Siegerziehung „Coneous d'Elegance“
- „Best of Show“ Prämierung
- Mehr als 130 Präsentationen von Clubs und HOs
- Aufgabendrucke mit legendären Rennfahrern
- Kaufberatung, Wartung, Finanzierung und Versicherungen für klassische Fahrzeuge
- Club-Jahreshauptversammlungen
- Auktionen

Club Meeting International

SIHA
Information und Ausstellungen - Messe Essen
Rothplatz 138a, D-42115 Herzogenrath, Telefon: +49(0)201713300
Fax: +49(0)201713311, E-Mail: siha@siha.de, http://www.sihade.de

MESSE
ESSEN
2003



H.

HEEL Verlag GmbH - Gut Pötschheid - 53639 Königswinter

Steyr-Puch Freundeskreis
Georg Hummel
Bismarckstr. 18
76133 Karlsruhe

HEEL Verlag GmbH
Gut Pötschheid
53639 Königswinter
Tel.: (0 22 23) 92 30-0
Fax: (0 22 23) 92 30-26

Commerzbank AG
BLZ 380 400 07 Konto 1 100 304

Deutsche Bank AG
BLZ 380 700 59 Konto 0 246 769

Dresdner Bank AG
BLZ 370 800 408 Konto 607 208 200

Postgirokonto Köln
BLZ 370 100 50 Konto 301 118 501

Datum 4. Juni 2002

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Sehr geehrter Herr Hummel,

die aktuelle Ausgabe des Oldtimer Katalogs ist kürzlich erschienen und bei der Überarbeitung ist uns ein kleines Missgeschick aufgefallen. Bereits für die letzte Ausgabe hatten wir umfangreiches Bildmaterial von Ihnen erhalten und uns sehr darüber gefreut. Leider ist danach im allgemeinen Arbeitssektor wohl versäumt worden, Ihnen für die Bemühungen zu danken. Wir bedauern dies sehr und hoffen, dass unser nun spätes, aber herzlich Dankeschön den Fauxpas verzeihlich macht.

Als kleine Entschädigung für unsere Unachtsamkeit wird Ihnen die 16. Ausgabe des Oldtimer Katalogs in den nächsten Tagen zugeschickt. Wir wünschen viel Spaß beim Lesen und freuen uns weiterhin über eine gute Zusammenarbeit mit Ihnen und dem Steyr-Puch Freundeskreis.

Freundliche und sonnige Grüße

Astrid Fries

Redaktion Oldtimer Katalog
Friesenheimer Str. 18
68169 Mannheim



Steyr Puch
Freundes-
kreis

Hallo Herr Hummel,

zunächst nochmals vielen Dank für die Unterlagen (u.a. der Porsche-Versuchsbericht über den Puch-Motor), die Sie mir ins Markgräflerland geschickt hatten.

Zwei Dinge möchte ich Sie heute fragen:

1) Ölsumpferweiterung

In einem Tel.- Gespräch, das wir führten, hatte ich Ihnen mein Problem mit dem Öldruck geschildert. Ab ca. 90 grd Öltemp. geht bei ca. 5.500- 6.500 U/min nach ca. 1 bis 3 min bei Geradeausfahrt der Öldruck weg. Ich hatte mir schon vor Jahren eine kl. Zusatzwanne gebaut. Das war schon eine Verbesserung; leider tritt das Problem immer noch auch, besonders wenn dann noch Kurven hinzu kommen.

Auch die Tips, mit viel oder wenig Öl (wg. Schaumbildung) zu probieren, bringen keine Besserung. Zum Glück fahre ich keine Wettbewerbe, aber ärgerlich ist es trotzdem, daß im Sommer bei flotter Fahrweise auf der Landstraße oder BAB der Öldruck wegbleibt.

Haben Sie eine Empfehlung. Sie sprachen von einer techn. Zeichnung, wie die Zusatzwanne aussehen sollte. Könnten Sie mir die Zeichnung zur Verfügung stellen (Post oder Mail)?

2) Mitgliedsbeitrag

Ich weiß, daß ich alljährlich zu denjenigen gehöre, die immer zuletzt bezahlen. Grund: wenn ich die Thondorf gelesen habe, sage ich mir immer, jetzt hast du für EUR 28 eine der teuersten Zeitschriften im Land gekauft und mußt darin lesen, wie die Puchisti (mit deinem finanziellen Obulus) an Veranstaltungen teilnehmen und ihren Spaß haben. Ich kann leider aus beruflichen und privaten Gründen da nicht mitmachen. Vielleicht ist mein Eindruck falsch, aber ich habe jedes Jahr das Gefühl, ich sponsore zusammen mit anderen Lesern diese Aktivitäten.

Das, was die Kosten der Zeitschrift selbst angeht, denke ich, sind die Selbstkosten sicher mit dem Beitrag gedeckt.

Das, was ich gerne lesen und was mich interessieren würde, so z.B. mein Öldruckproblem, steht nicht drin. Wie gegrillt wird und wieviele Liter Bier oder Wein an den Rennabenden konsumiert wurden oder wie der Rennmotor vom gebrochenen 3/1-Pleuel gesundgepflegt wurde, mag ich eigentlich auch nicht wissen, das bringt mich und vorallem mein Fahrzeug nicht weiter. Dazu brauche ich keine Clubzeitschrift.

Ich kann verstehen, wenn ein Wettbewerbsfahrer durch die Veröffentlichung von techn. Details, Tips, Erfahrungen und Hintergrund seine Chancen gemindert sieht, weil andere seine Ideen nachbauen und dann schneller sind. Aber wir fahren doch hier nicht Formel 1

Gibt es die Möglichkeit, einer Bilanzübersicht oder gibt das Ärger mit dem Finanzamt?

Mit etwas Unmut im Bauch werde ich wohl auch diesesmal den Beitrag überweisen, aber der bittere Beigeschmack bleibt !

Ist eigentlich meine späte Überweisung der Grund dafür, daß ich trotz wiederholtem Registrierungsversuch auf der Homepage kein Passwort erhalte.

Dennoch wünsche ich allen viel Spaß mit den kl. Rennern.

Ich muß sagen, daß ich die Homepage sehr gut finde und denke, daß ich über die Herbst- und Wintermonate mal wieder einen technischen Bericht verfasse, den ich Ihnen zur Veröffentlichung zur Verfügung stellen kann. Wir wollten uns mal treffen, um zu besprechen, was für die Thondorf interessant ist. Bis bald mal, freue mich auf Ihre Antwort

Viele Grüße und Gesundheit

Rene Hans Diesner
Vibracoustic Neuenburg GmbH & Co. KG
Betrieb LC TSD
7389 Neuenburg
Tel: +49 (7631) 71-426
Fax: +49 (7631) 71-431
Email: rene.diesner@vibracoustic.de

privat:
Im Eckfeld 18
79379 Müllheim-Dattigen
07631-1 35 63

ut Sammer Bissinger Straße 13/2 71732 Tamm

rn
org Hummel
smarckstraße 18
-76133 Karlsruhe

17.06.2002

ieber Schorsch,

für Deine zahlreichen immer guten Tipps, die Du für mich als Puch „Greenhorn“ immer parat hast, anbei eine Kleinigkeit für heiße Tage.

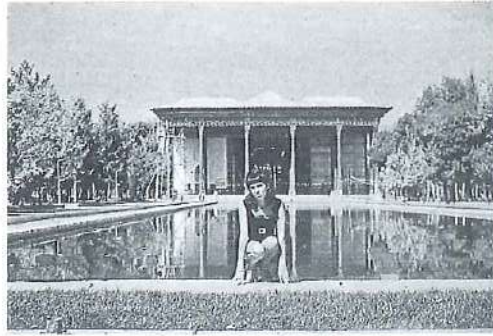
Ich hoffe, der Südteirische Schilcher aus meiner Heimat schmeckt Dir. Dies ist ein absolut natürlicher Wein, am Anfang etwas trocken und „sauer“ aber dann, finde ich, schmeckt er.

Also....PROST...ZUM WOHL...

Viele Grüße
Helmut Sammer



STEYR- PUCH



Das Ferienzziel für den Sommer 1968 stand schon lange fest — Persien. Die Frage, wie hinkommen, war schon etwas schwieriger. Der Flug kostete für Studenten S 9000,— ab Frankfurt, mit dem T.B.T.-Bus wollte ich auch nicht. So kam mir die Idee, einfach den „Puch“ zu nehmen und loszuziehen. Warum auch nicht? Bedeutete diese Fahrt doch: Viel Neues sehen und kennenlernen. Außerdem reizte mich das Abenteuer.

Ich rechnete, holte Erkundigungen ein, kaufte Bestandteile „für alle Fälle“, brachte den Puch 650 T kurz vor der großen Fahrt nochmals zu Überprüfung, ließ mir einen zweiten Reservereifen und trieb auch noch einen Gepäckträger auf. Ein Überlandhorn und ein Ventilator wurden eingebaut. Das Überlandhorn sollte uns unersetzlich werden, der Ventilator erwies sich letztlich als überflüssig.

So ausgerüstet, mit den besten Wünschen von Eltern und Freunden bedacht, die Skepsis und Zweifel ob unseres Gesundheitszustandes nicht so ganz verbergen konnten, fuhren wir am Samstag, den 6. Juli um 11 Uhr Richtung Graz los. Das Abenteuer konnte beginnen.

Wir, das sind mein Begleiter, persischer Staatsbürger, studierend in Wien, der drei Jahre nicht mehr zu Hause war und seine Eltern besuchen wollte, und ich — Wienerin, abenteuerlustig und reisehungrig. Unsere Fahrt sollte uns durch Jugoslawien, Bulgarien, die Türkei und Persien bringen, durch die Städte: Zagreb — Beograd — Sofia — Edirne — Istanbul — Ankara — Samsun — Trabzon — Erzerum — Täbris nach Teheran.

1. TAG

Auf der Autobahn herrscht starker Gegenwind, so daß wir nur langsam fahren können. Doch nach Wiener Neustadt geht es flott weiter. Um 16 Uhr erreichen wir Marburg und um 19 Uhr sind wir in Zagreb,

unserem Tagesziel. In Zagreb selbst ist das Parkproblem auf ganz eigenartige Weise gelöst. Als wir das erste, mitten auf der Straße stehende Auto sehen, denken wir erst an einen Unfall oder eine Panne, doch als ca. 200 m weiter wiederum ein Auto steht und noch eines, da werden wir stutzig. Es besteht kein Zweifel: diese Autos parken. Sehr sonderbar waren sie anzusehen, so verlassen; links und rechts der Straßen sind Straßenbahnschienen verlegt. Wenn ich denke, daß auf der Wiener Ringstraße . . .

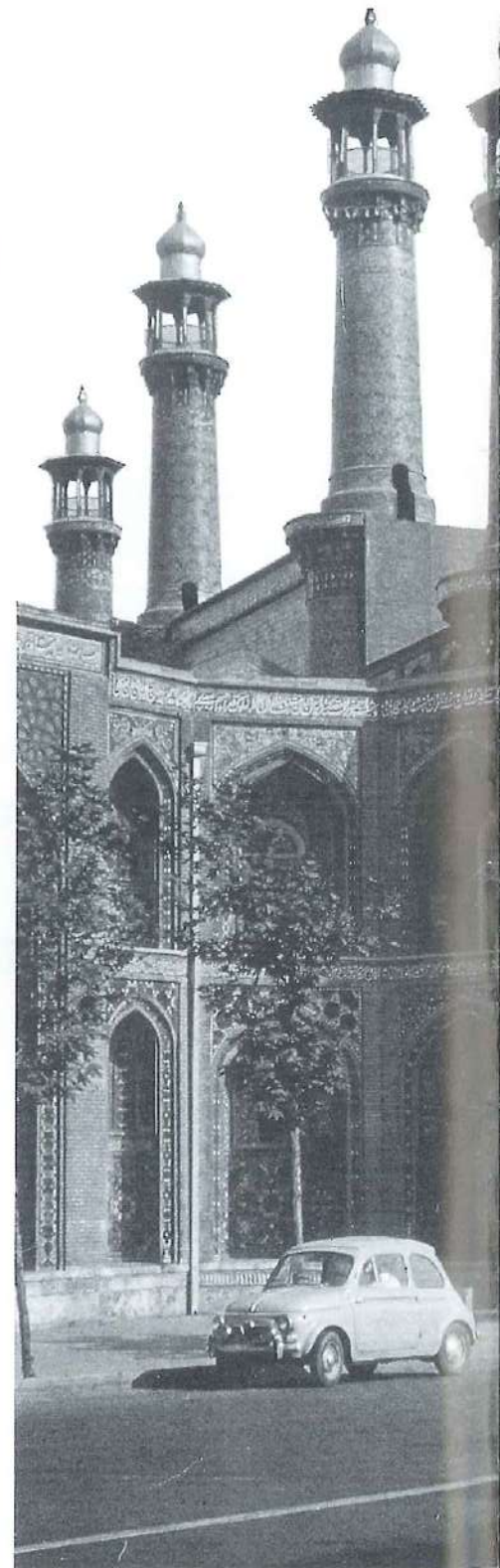
Sehr nett fand ich auch den lauthupenden Hochzeitszug, bestehend aus lauter Fiats, geschmückt mit bunten Krepppapierstreifen. Im ersten Wagen saß die Braut, einen Nudelwalker schwingend.

2. TAG

Um 6.30 Uhr verlassen wir Zagreb. Bei einem Schnitt von 80 km/h sind wir um 13 Uhr in Beograd und um 21 Uhr in Sofia. Ab Beograd begleiten uns viele Störche. Links und rechts der Straße winken Kinder, die handgeschnitzte Sachen zum Verkauf anbieten; einige von ihnen sind ganz besonders waghalsig und springen erst im letzten Augenblick aus der Fahrbahn. Viele türkische Gastarbeiter in deutschen, Schweizer und auch französischen Autos begleiten uns. Auch einige Österreicher, Schweden und Deutsche auf dem Weg nach Griechenland oder Istanbul sehen wir.

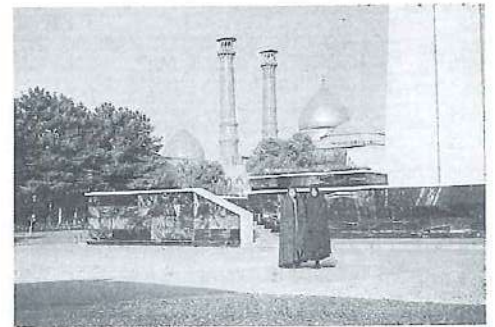
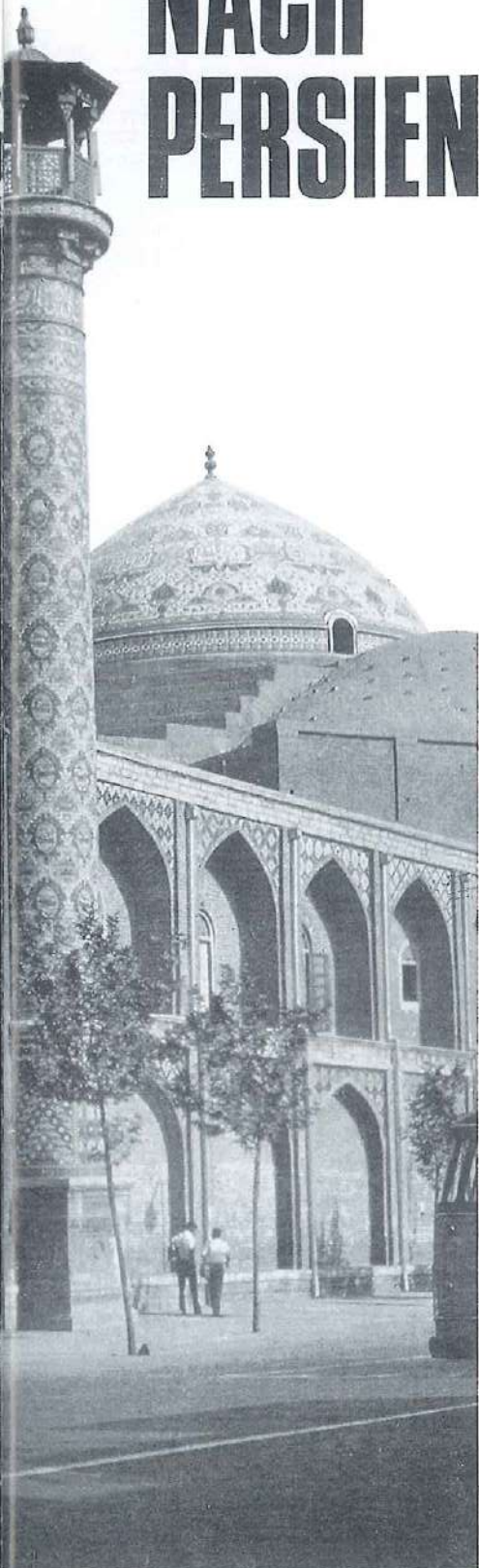
3. TAG

Von Sofia geht es Richtung Edirne, einer wundervollen Stadt. Doch wir wollen weiter, das Besichtigen kann auf der Rückreise nachgeholt werden. Auf Verkehrsvorschriften legt man hier nicht sehr viel Wert, doch die Straßen sind gut. Die Hitze ist unerträglich, die Sehnsucht nach dem Meer übergroß. In Silivri, 30 km vor Istanbul, baden wir dann auch ausgiebig — einfach herrlich!





NACH PERSIEN



Um 20 Uhr erreichen wir Istanbul. Es ist ein großer Augenblick für mich. Eine Stadt voll des orientalischen Zaubers. Für die Rückreise werden gleich zwei Istanbul-Tage reserviert. Der Verkehr erreicht hier seinen Höhepunkt. Das Fahren ist aufregend und bereitet ungeheuren Spaß. Wir müssen unsere Augen überall haben, da man nie weiß, woher überall plötzlich Autos auftauchen.

Ich kann mich kaum entsinnen, außer Taxis auch noch Zivilfahrzeugen begegnet zu sein. Taxis, das sind alte Chevrolets, infolge der häufigen Karambolagen anzusehen wie rollende Fleckerteppiche. Eine eigenartige Musik begleitet sie, da sie bei jeder Richtungsänderung oder auch nur als Gruß immer in kurzen Abständen die Hupe betätigen. Das gehört gewissermaßen dazu. Diese Geräuschkulisse liegt über ganz Istanbul.

Das Rotlicht bei Kreuzungen gilt mehr oder weniger nur als hübscher Beleuchtungseffekt. Es würde niemand stehenbleiben, wenn ihn nicht der Querverkehr am Weiterfahren hinderte. Ich muß sagen: diese Idee gefiel mir überaus; es kommt auch zu keinen Stockungen im Verkehr. Wir erkämpfen uns unseren Vorrang einfach durch kräftiges und anhaltendes Hupen, was sich ungefähr so anhört wie ein Baßton in einem monstösen Geigenkonzert.

Die Leute sind sehr nett, der Hoteldiener bringt uns auch persönlich in das von uns gewünschte Spezialitätenlokal — erhöht dies doch wesentlich das zu erwartende Bakschisch, ja es verpflichtet einfach dazu. Den Autoschlüssel händigen wir ihm trotz seines heftigen Verlangens nicht aus — wir trauen seinem übermäßigen Wacheifer doch nicht ganz.

4. TAG

Bei Sonnenaufgang setzen wir mit der Fähre nach Asien über. Wir befinden uns im Orient. Nach einem ausgiebigen Frühstück — das Essen hier ist wirklich ausgezeichnet —

geht es weiter nach Ankara. Bergauf fahren wir 50 km/h, bergab 90. Die Strecke ist sehr frequentiert, Fahrdisziplin ein Fremdwort. Vollbeladene Laster und vollgestopfte Autobusse überholen uns in halbsbrecherischer Fahrt. Allein auf dieser Strecke erleben wir sechs schwere Unfälle. Einmal können wir gerade noch bremsen. Zwei Autobusse wetteifern beim Überholen, als der eine sein Manöver fertigbringt, muß ein Pkw über die Böschung — er war sichtlich im Wege. Zum Glück nur Blechschaden.

Die Wesensart dieser Menschen macht sich auch beim Fahren bemerkbar. Unsere Nerven sind zum Zerreißen gespannt, und wir sind froh, heil in Ankara anzukommen. Die Straße Istanbul—Ankara ist in sehr gutem Zustand, teilweise sogar Autobahn, bis auf einige wenige Stellen, an denen gebaut wird oder werden soll. Nirgends ist ein Arbeiter in Aktion zu sehen; man sitzt in Rudeln beisammen oder man liegt und schläft mit einer Zeitung überm Kopf. Manche haben sogar Schaufeln in den Händen. Hier und da weibliche Hilfskräfte, die allerdings arbeiten — wir sind ja im Orient!

Ankara ist eine moderne Stadt, umgeben von vielen dicht besiedelten Hügeln. Abends, wenn die Lichter brennen, ist das ein überwältigender Anblick. Hier nehmen wir einen Ölwechsel vor, der nicht ganz ohne Schwierigkeiten abgeht, da die Leute die Ölschraube nicht aufkriegen. Doch nach einer Behandlung mit Meißel und Hammer, begutachtet und heftig diskutiert von allen umstehenden und hinzukommenden Männern, wird dieses Problem nach eineinhalb Stunden mit orientalischer Ruhe gelöst.

5. TAG

Wir verlassen Ankara, nicht ohne einen Blick auf die Stadt und ihre vielen Hügel zu werfen. Ein Stückchen begleitet uns noch die Musik der Taxis. Es geht flott weiter, der Verkehr ist mäßig, die Straßen in gutem



VON EUROPA NACH ASIEN

Zustand. Immer geradeaus — eine eigenartige und schöne Landschaft. Riesige Schafherden blockieren die Straße und zwingen uns zum Anhalten.

Zu Mittag sind wir in Samsun, einer bedeutenden Hafenstadt am Schwarzen Meer. Zu Essen gibt es Kebab, die Nationalspeise der Türken und Perser. Unser kleines Auto wird bei jedem Halt gehörig bestaunt und bewundert. In Terme gönnen wir uns einen kurzen Aufenthalt, um im Schwarzen Meer zu baden. Dabei bleibt das Auto im Sand stecken, da wir es zwecks besserer Überwachung zum Strand mitnehmen. Doch die überall anwesenden Kinder helfen ihm wieder auf festen Boden.

Im Asphalt der Straße sind nun so viele und tiefe Löcher, daß man unmöglich jedesmal ausweichen kann. Dort, wo gearbeitet wird, ist es noch schlimmer. Wir müssen durch tiefe, von Baggern gezogene Furchen hindurch, des öfteren sogar durchs Wasser, wenn an der Brücke gebaut wird. Ab Kesab können wir überhaupt nur noch 20 km/h fahren. Der Asphalt ist so abgenutzt und weist teilweise bis zu 50 cm tiefe Löcher auf. 10 Prozent Steigungen und Gefälle, sehr kurvenreich — so geht es in einem fort. Eine kurze Strecke läßt sich wieder mit 50 km/h Schnitt fahren, dann folgt wieder harte, unebene, rillige Oberfläche mit Sand. Es ist stockfinstere Nacht: rechts Felsen und links tief unten das Meer. Ab und zu Richtungspfeile, die uns den richtigen Weg weisen. Um 21.30 Uhr fallen wir in Trabzon (bekannt durch das Märchen „Die Prinzessin von Trapezunt“) ins Bett.

Der „Puch“ hat auch diese Strapaz prächtig überstanden; wird er durchhalten? Er hielt!

6. TAG

Von Trabzon fahren wir erst um 9 Uhr los — wir hatten eine längere Nachtruhe nötig.

Die Straße ist weiterhin schlecht, so daß wir für 120 km fast 3 Stunden benötigen. Was uns am meisten wundert: wir werden des öfteren angehalten und können nicht verstehen, daß in unserem kleinen, vollgestopften Auto noch jemand Platz finden soll. Später lerne ich jedoch die persischen Maßstäbe kennen — in dem selben Auto haben dort bis zu sieben Personen Platz.

Gegen Abend erreichen wir Erzerum und haben dann noch 40 km sehr schlechte Straße vor uns. Harte Oberfläche, sehr wellig, dann wieder den abgenutzten Asphalt mit Löchern, kurze Strecken sind einfach mit Sand aufgeschüttet. Da es inzwischen finster geworden ist, brechen wir die Fahrt ab und bleiben in Horosan. Hier lernen wir einen Offizier kennen, der in Graz studiert hatte. Der Wirt und die Dorfhonoratioren gesellen sich zu uns und wir stoßen auf die türkisch-österreichisch-persische Freundschaft an — es wurde ein überaus netter Abend.

7. TAG

Zeitig fahren wir los und passieren um 15.30 Uhr die türkisch-iranische Grenze. Wir haben unser Ziel fast erreicht. Hier wie drüben ist man sehr erstaunt ob unseres Fahrzeuges. Mehrmals werden wir nach der „maschine“ gefragt. Während andere bis zu drei Stunden warten müssen und peinlich durchsucht werden, können wir gleich passieren. Um 21.30 Uhr sind wir in Täbris. Dort treffen wir den Bus von T. B. T., dessen Fahrer sich nicht wenig wundert, uns wieder zu sehen. Das erstmal waren wir einander an der bulgarisch-türkischen Grenze begegnet. Die Gastfreundschaft der Türken ist sprichwörtlich. Überall bietet man uns den „Tschai“ an und oft bringt man uns Obst, das wir nicht bezahlen dürfen — wir revanieren uns mit Süßigkeiten und alten Kleidern. Geld nimmt man nicht, auch nicht die

Kinder. Ein bezeichnendes Erlebnis hatten wir mit einem Taxifahrer und seinem Mitfahrer, einem Tischler — die beiden unternahmen eine Urlaubsfahrt rund um die Türkei. Wir fragten sie am Morgen nach dem Weg. Sie fuhren die gleiche Strecke und nach etwa 1 km überholten sie uns und streckten uns 2 Äpfel entgegen. In der Folge waren es noch Birnen, Zigaretten und schließlich wurden wir zum Frühstück eingeladen. Wir konnten bis abends nichts mehr essen, so üppig wurde aufgetischt.

8. UND LETZTER TAG

14 Uhr Zandjan, 18 Uhr Ghazwin, 20 Uhr Teheran. Großes Hallo! Was treffen wir? Einen alten Puch 500-er mit Hippie-Bemalung aus Salzburg. Wir haben unser Ziel erreicht. Ohne Panne und ohne Unfall. Nach 8 Tagen Fahrt durch 5 Länder, insgesamt 10.000 km (Hin- und Rückfahrt), für die wir 550 l Benzin brauchten.

Ein guter, robuster Kleinwagen kann unter Umständen also zumindest ebensoviel leisten wie ein weit stärkerer Mittelklassewagen. Mühelos bezwangen wir sechs Pässe. In Persien selbst fuhren wir noch 2000 km. Obwohl der Wagen nicht mehr neu, sondern mit einem Kilometerstand von fast 50.000 km gekauft worden war.

Die Rückreise erfolgte sechs Wochen später über die gleiche Strecke. Mit Freude konnten wir feststellen, daß einige Baustellen bereits in tadellosem Zustand waren. Auch blieben uns die riskanten Flußdurchquerungen diesmal erspart. Außer drei Reifenpannen — zwei rührten von unmittelbar vorher geschehenen Unfällen, bei denen wir durch Glasscherben fahren mußten — verlief auch die Rückfahrt reibungslos.

Braungebrannt und reich an Erlebnissen kamen wir nach Wien. Es waren schöne Ferien mit dem „Puch“. Marika Guttmann





Nachdem das ganze Puch-Fieber vor ein paar Jahren mit Kaffeefahrten durch die Eifel angefangen hat, dehnte sich das Ganze im vergangenen Jahr auf eine Urlaubsreise nach Italien aus. Wonach Jörg bereits auf der Rückreise zu der Erkenntnis kam, daß ein



Auch in Italien bewundert: Auto d'Epoca Giorno 2003

Puch-Kombi doch eigentlich reise-tauglicher wäre. Und da wir zu dem Entschluß gekommen waren, auf jeden Fall wieder mit den Puch-Freunden unseren Urlaub verbringen zu wollen, wurde im Winter kurzer Hand ein Kombi restauriert. Danach dachte ich eigentlich unsere Sammlung wäre nun komplett, aber es sollte anders kommen. Kaum war der Kombi fertig, sprach Jörg seine stillen Gedanken aus. Rennen fahren, das wäre es doch. Der Puch hatte ja von Anfang an Schalen-sitze, einen Überrollkäfig und sah eben eigentlich schon immer etwas sportlich aus, nur der Motor überzeugte nicht. Na ja, wenn man nicht weiß, wie man sonst seine Freizeit verbringen kann, dann fängt man eben wieder an zu schrauben. So wurde der Puch technisch aufgerüstet und im Sommer fuhr Jörg dann um den Jan-Wellen-Pokal.

Leider gab es von Anfang an doch Probleme mit der Technik, so daß Jörg das Rennen nicht beenden konnte.

Trotz Allem, war es jedoch ein tolles Erlebnis die Stimmung im Fahrerlager zu erleben. Alle waren zufrieden und gemeinsam ging es uns bei Gegrilltem und Dosenbier so richtig gut. Und auch beim Düsseldorfer Abend, organisiert von dem Veranstalter, ging mit Freibier und Openair-Musik dann erst recht die Post ab.

Nach diesem Rennwochenende ist mein Jörg, trotz Pleiten, Pech und Pannen aber noch mehr auf den Geschmack gekommen. Und als ihm dann noch Helmut Undorf eine Rennbeteiligung für die Eifel-Klassik anbot, war er nicht mehr zu bremsen. Meine Eupho-



Undorf/Walkowski, Nürburgring 2002: beim Boxenstop

rie hielt sich da eher in Grenzen, besonders aufgrund der Kosten und des Termins 04.10.2002 (arschkalt am Nürburgring). Aber es sollte so sein. Und so fuhren wir am 03.10.2002 bei schlechtem Wetter Richtung Nürburgring, wo uns Helmut schon erwartete. Er hatte den kleinen Puch, damit der nicht friert, in dem Zelt des Rennteams

Derichs neben schweren Mustangs untergebracht. Dies brachte uns auch bei den Kommentatoren ins Gespräch, hierzu später mehr.

Leider stellten sich beim 1. Training schon Kupplungsprobleme ein, die sich auch trotz dreimaligen Motor-ausbaus, nicht in den Griff bekommen ließen. Aber das hinderte die beiden Enthusiasten nicht daran, das Rennen in Ihrer Klasse zu gewinnen. Hier sei jedoch mal wieder zu erwähnen, daß sich in dieser Klasse nur noch ein weiteres Fahrzeug befand - ein Fiat Abarth, der leider wegen technischer Probleme ausfiel. Trotzdem darf man die Leistung unserer beiden „Puchisten“ nicht unterschätzen, nicht nur die Kupplungsprobleme erschwerten das Rennen.

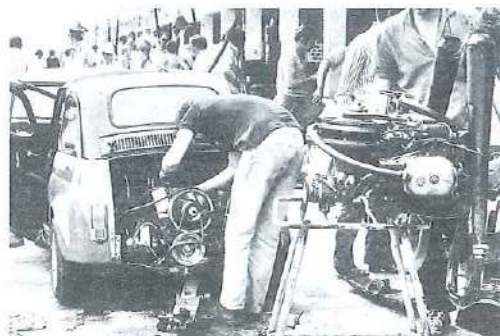
Auch das Wetter mit starkem Regen und Nebel forderten unplanmäßige Boxen-stops, um den Fahrern wieder Zewa zum Trocknen der Scheiben von innen!!! reichen zu können. Diese Probleme wie beschlagene Scheiben, schlechte Scheibenwischer etc. haben „luxuriösere“ Renn-



autos natürlich nicht. Und so ist es doch eine tolle Leistung mit dem kubikmäßig kleinsten Auto in einem Starterfeld von 136 Autos auf Platz 76 in der Gesamtwertung zu fahren. Dies brachte uns auch ein Lob des Strecken-sprechers ein, der aber auch noch der Meinung war, daß der kleine rote Puch im Derichs-Zelt aussähe, wie der Aschenbecher der Mustangs.

EIFEL-KLASSIK, ein unvergessliches Erlebnis, welches mit etwas mehr Konkurrenz noch mehr Spaß gemacht hätte. Also, wo seid Ihr, Hintern vom Sofa, ab zum Schrauben in die Garage und bei der nächsten Eifel-Klassik am Start stehn.

Patricia & Jörg



Undorf/Edel, Nürburgring 1971: Motorwechsel in 26 Min.

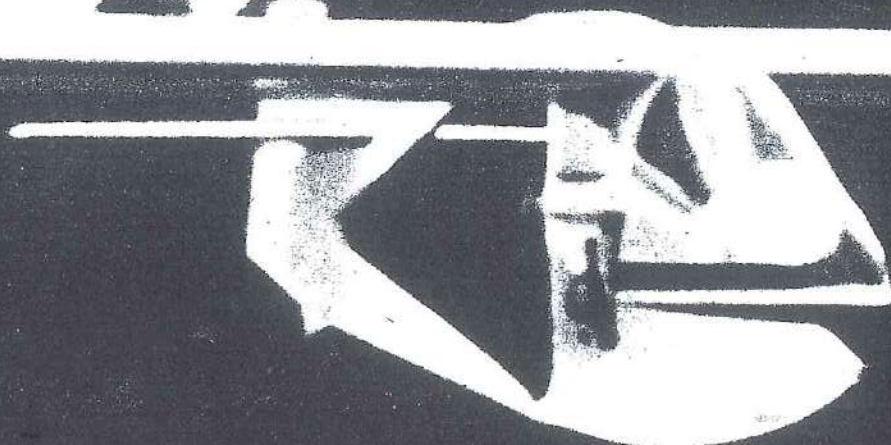


DIE AUSTRO-

Das Krähen

Im niederösterreichischen Schärding haben sich die Motorsegelflieger etwas einfallen lassen: Einer 'Krähe' haben sie ein robustes Viertakter-Herz von Steyr-Puch eingepflanzt und damit überraschende Erfolge erzielt.

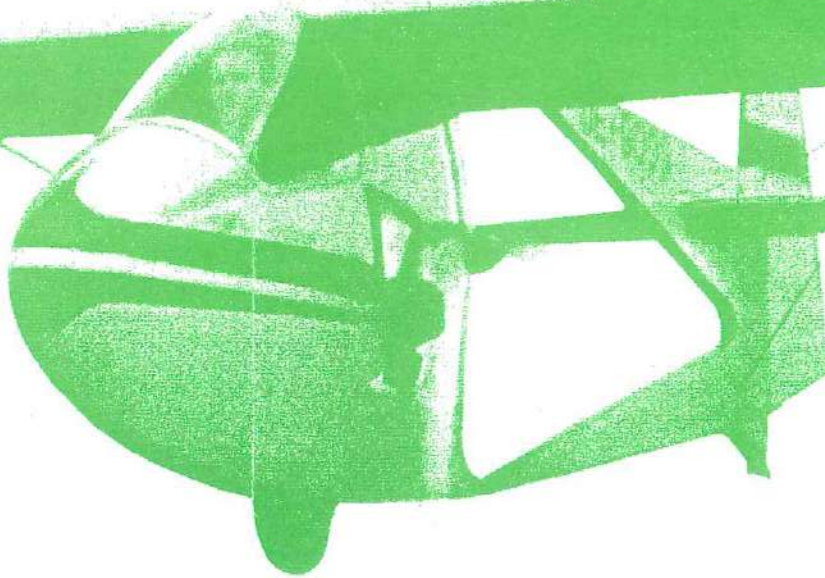
Die 'Austro-Krähe' mit der aerodynamisch gut platzierten Luftschraube hat noch einen weiteren Vorteil: Amateure können sie selbst zusammenbauen!



KRÄHE



nest am Inn



Luftgeschwader gegen Bodentruppen



Revolution bei den Motorseglern: die Austro-Krähe



Mann mit Ideen:
Amateurflugzeugbauer
Josef Neulinger

Kennen Sie die 'Krähe' schon, liebe Motorseglerfreunde? Wie, ein alter Hut? Das sollten Sie nicht sagen, bevor Sie die 'Austro-Krähe' kennengelernt haben. Seine originelle Figur hat dieser Vogel von dem bekannten Münchner Flugzeugkonstrukteur Fritz Raab, seine Festigkeit von dem ebenso bekannten Ingenieurbüro Siegel in Gauting. Und — das ist der Clou — das kleine, robuste Viertakter-Herz stammt von Steyr-Puch aus Österreich.

Das ist nämlich der springende Punkt: Die bisher in Motorseglern verwendeten Kleintriebwerke sind fast durchweg Zweitakter, machen viel Lärm, sind launisch beim Anlassen und laufen gerade 300 Stunden bis zur Grundüberholung; und das ist nicht gerade viel!

Genau das sagten sich auch die Segelflieger in der niederösterreichischen Innstadt Schärding. Und sie taten etwas dagegen. Ernst Scheurecker, der Nestor des österreichischen Motorsegelsports, kam auf die Idee mit dem Puch-Motor. Sein Vereinskamerad, der Tischler Josef Neulinger, baute sich gerade eine neue Krähe, und zusammen machten sie sich daran, das 'Haflinger-Herz' in den Vogel zu verpflanzen.

Über eine einfache Keilriemenübertragung wurde die Motordrehzahl halbiert, damit dem kleinen Schubpropeller bei dem Sturmloch des feurigen 650/TR/I nicht die Luft wegblieb. Da außerdem der Motor einige PS mehr auf-

bietet als die früher in die Krähe eingebauten Maschinen, konnte die Steigung der Zweiblattschraube von 56 auf 80 Zentimeter erhöht werden.

Die Operation ist voll gelungen, die Austro-Krähe fliegt mit dem 26-PS-Puch, als wäre sie mit ihm auf die Welt gekommen.

Seit einiger Zeit zieht er nun seine Proberunden, der Raab-Siegel-Scheurecker-Neulinger-Steyr-Puch-Motorsegler, um dem Luftamt in Wien seine Lufttüchtigkeit zu beweisen.

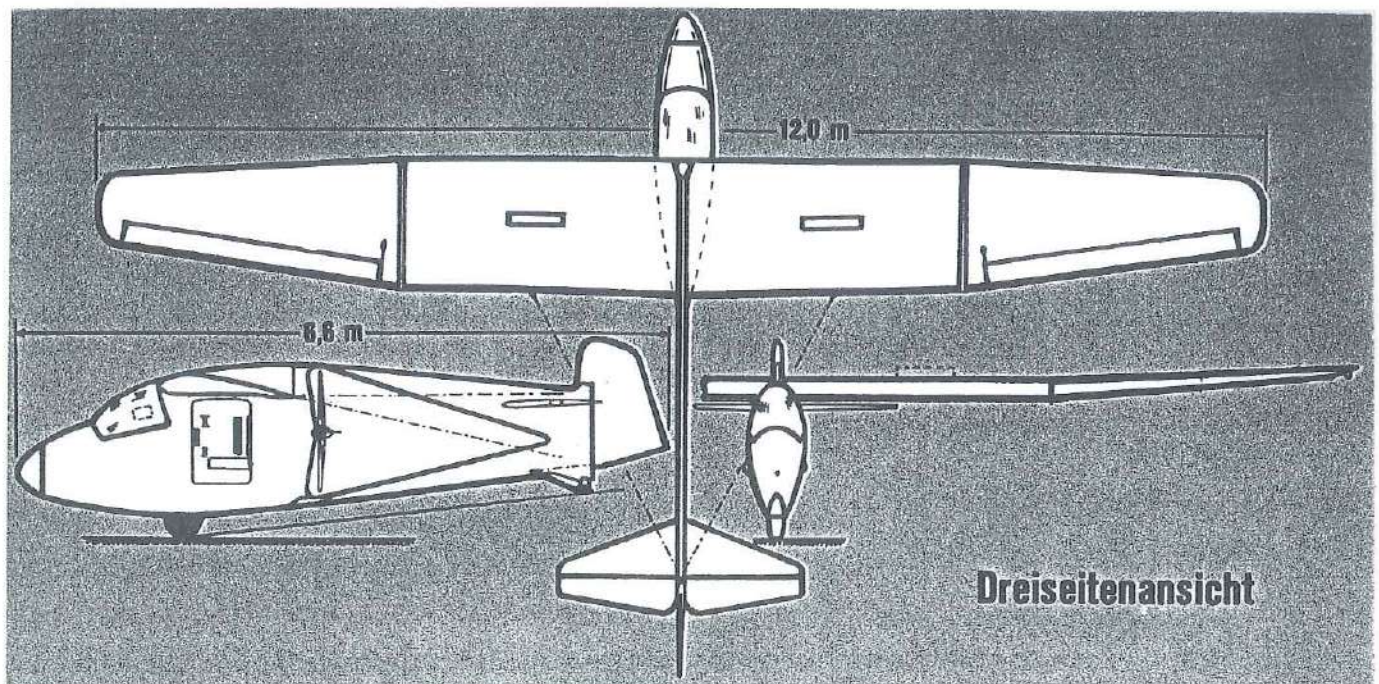
Es wurde daher Zeit, daß sich hobby um die Motor-Krähe kümmerte, denn sie könnte nach erfolgter Musterzulassung ein Schlager für alle Selbstbau-Fans werden. So hieß die Devise: Auf nach Schärding!

Die Union-Segelfliegergruppe hat sich in Schärding-Suben einen herrlich gelegenen, blitzsauberen Sportflugplatz geschaffen, auf dem die Austro-Krähe zur Demonstration bereit stand. Der erste Eindruck: Ein ungemein sorgfältig gebautes Amateurflugzeug! Die zwei großen Abdeckbleche beiderseits des Rumpfes lassen sich in Sekunden abnehmen und geben Triebwerk, Keilriemenantrieb und Tank frei. Auch hier im Motorraum besticht die übersichtliche und saubere Technik.

Die Österreicher erklären mir die Details, auf die es ankommt: Wie die große Keilriemenscheibe gebaut ist, damit die Übertragungskräfte genau über dem Kugellager liegen, wie gut sich die Schwungmasse im ursprünglichen Kupplungsflansch bewährt hat, daß die Batteriezündung auf Magnetzündung umgestellt wurde, daß statt des elektrischen ein Handanlasser

Der Schubpropeller zwischen Rumpf und Leitwerksträger gewährleistet freie Propellerabtritt





aus einem Rasenmäher eingebaut wurde... und wie herrlich der österreichische Puch-Motor in diese Krähe paßt!

Nun zum fliegerischen Teil. Josef Neulinger hat sich in seinem Cockpit schon angeschnallt, ein kräftiger Zug am Anlasser, sofort springt der Puch an, und bei diesem gesunden Laufgeräusch glaubt man sofort, daß der Motor die 1000 Stunden bis zur Grundüberholung, die ihm das Luftamt zugestehen will, auch ohne Schwierigkeiten übersteht.

Vollgas! Nach etwa 100 Metern hebt die leichte Maschine mit 55 km/h ab, steigt mit gut 1,5 Metern in der Sekunde, und nun zeigt Josef Neulinger, daß ein kleiner Testpilot in ihm steckt: Steilkurven, Tiefflüge mit 180 km/h wenige Zentimeter über dem Gras... Krähe, Neulinger und Puch-Motor—ein ideales Gespann! Die Schärddinger aber fangen erst an! Die

jetzige Neulinger-Krähe spielt praktisch nur das Versuchskaninchen für den Puch-Motor; denn die gesamte Triebwerkanlage soll bereits im Flug erprobt sein, wenn sie demnächst in eine neue Maschine eingebaut wird, in die 'Austria-Krähe'. Man muß genau hinhören, um den feinen Unterschied zwischen 'Austro' und 'Austria' zu registrieren.

Der Unterschied zwischen beiden Entwicklungsstufen ist jedoch mehr als deutlich: Der Propeller soll nicht mehr völlig in einer großen Aussparung des Leitwerksträgers laufen. Vielmehr wird der obere Gurt des Trägers mitten durch die sich drehende Propellernabe verlaufen. Die

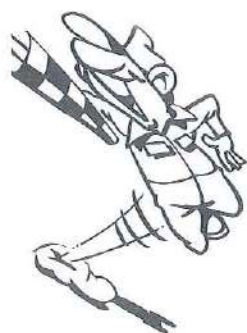
dazu notwendige Sonderkonstruktion, ein System von Kugellagern, ist bereits fertig und zum Patent angemeldet. Die Luftschraube dreht also nur noch unten durch ein kleines Dreieck im Leitwerksträger, der gesamte Rumpf konnte dadurch niedriger und widerstandsärmer gehalten werden. Das Ergebnis: Die bisher mit 1:20 für einen Motorsegler schon recht günstige Gleitzahl wird noch verbessert.

Neu an der Austria-Krähe wird außerdem der Stahlrohrumpf sein, der anstelle des Holzrumpfes verwendet werden soll, weiter die eingestakte Haube und das Dreibeinfahrwerk, um dem Flugzeug das Manövrieren am Boden ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

Geblieben sind indessen die Vorzüge der Krähenkonzeption; die aerodynamisch sehr günstig plazierte Luftschraube, die beim Segeln mit stillgelegtem Motor weit weniger stört als vorn am Bug. Die Latte bleibt weiterhin durch den Untergurt geschützt, wodurch Landungen mit laufendem Motor möglich sind (Durchstartmöglichkeit!), was bei anderen Motorseglern nicht zu empfehlen ist, wenn man nicht Bruch riskieren will. Gleichgeblieben sind auch die original dreiteiligen Krähe-Tragflächen mit zwölf Meter Spannweite. Das Leitwerk wurde geringfügig geändert, so daß es jetzt genau im Propellerstrahl liegt und bei extrem kleinen Geschwindigkeiten noch voll funktionsfähig bleibt.

Möglicherweise wird es von der Austria-Krähe auch eine zweisitzige Version geben, der Motor könnte dazu ohne viele Schwierigkeiten auf 30 PS gebracht werden.

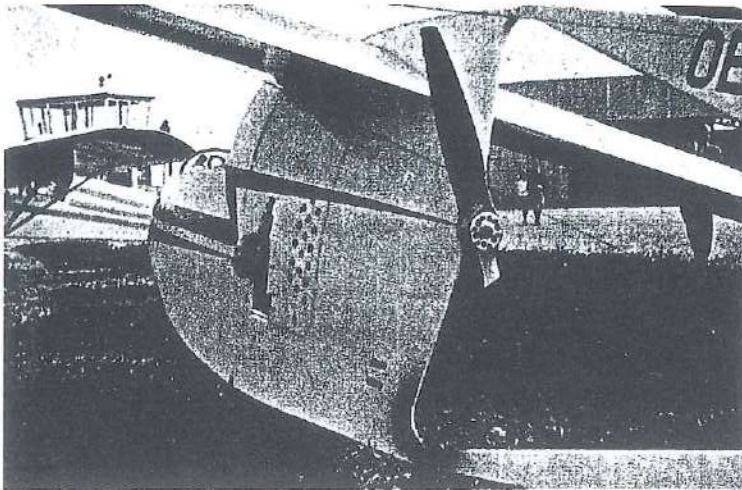
Wann diese neue Maschine fertig sein wird? Ernst Scheurecker, der die ganze Entwicklung organisiert, sagte mir: „Wissen's, wir wollen



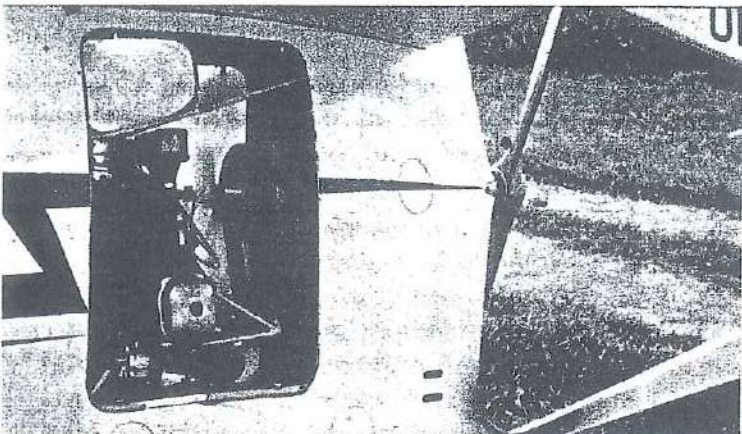
Follow me!



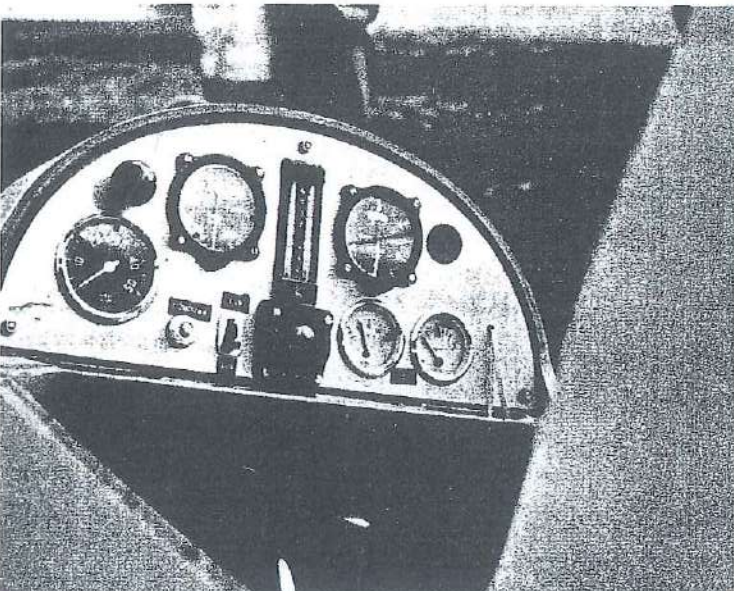
DIE AUSTRO-KRÄHE



Der Propeller: Durch Leitwerksträger geschützt

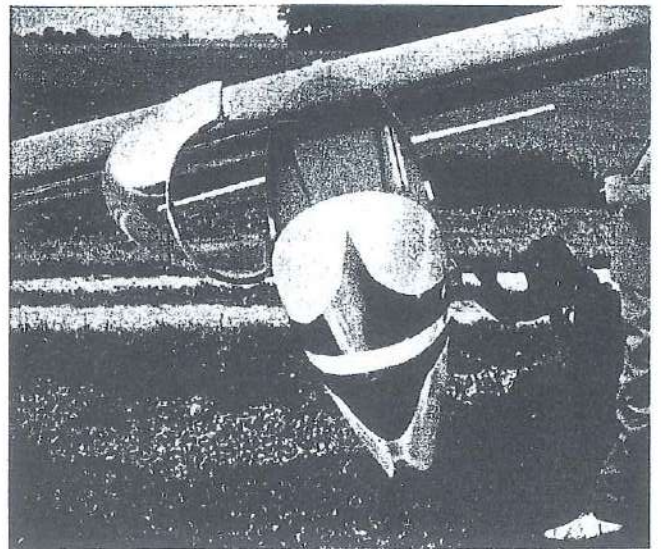


Der Motor: Durch Keilriemen Drehzahl halbiert



Das Cockpit: Durch Heckmotor weniger Geräusche

mit dem Flugzeug nicht eher an die Öffentlichkeit treten, bis es fix und fertig ist. Der Motor bewährt sich bereits in der Austro-Krähé, wie Sie feststellen konnten. Nun kommt's darauf an, ob die neue Nabenkonstruktion hinhaut. Beim nächsten internationalen Motorseglertreffen, das wir für kommenden Sommer in Schärding oder in Wels planen, soll aber der neue Motorseglér bereits mitfliegen."



Die Führerkabine: Durch Plexiglas viel Sicht

Und ob er glaube, daß sich die Maschine durchsetze? „Wir wollen eigentlich nur eine Anregung geben, um die Entwicklung zu beleben; es stecken ja noch so viele Möglichkeiten im Motorseglér, aber die heutige Konstruktionslinie mit dem Propeller an der Schnauze ist doch eine Sackgasse, das gibt nie einen guten Motorseglér!“

Schon heute kann man jedoch die bewährte Krähe bekommen, eben die 'Austro' mit dem 650er-Puch. Sie ist mit Ausnahme des Hauptholms und des Triebwerkeinbaus für den Selbstbau zugelassen. Das Schärding 'Krähén-Volk' ist geradezu begeistert davon, wie übersichtlich die von dem Konstrukteur Raab gezeichneten Pläne sind: „Das müßten Sie gesehen haben, diese Zeichnungen sind einfach ideal zum Nachbau!“

Wer sich noch nicht soviel zutraut, kann sich jedes gewünschte Bauteil bestellen, zum Beispiel kosten die Flügel komplett 26 500 Ö.S. (etwa 4 150 Mark). Das ganze Flugzeug kann man natürlich ebenfalls fertig kaufen, Preis ca. 100 000 Ö.S. (etwa 15 650 Mark). Die Lieferzeit beträgt etwa drei Monate. Wieviel man jedoch beim Selbstbau sparen kann, sagte mir der Neulinger: „So 30 000 Schilling (etwa 4 700 Mark) haben mich halt das Material und der Motor gekostet, heut' kostet der Puch allerdings etwas mehr, ab Werk einbaufertig mit Magnetzündung, Schwungmasse und ausgebaute Lichtmaschine etwa 12 000 Schilling (ca. 1 900 Mark). Das meiste ist halt die Arbeit, die man hinhängen muß.“

Aber die zwei Jahre Arbeit hätten sich doch gelohnt, meinte er noch. Mit drei Litern in der Stunde kommt er im Sparflug aus, und wenn's ihm Spaß macht, stellt er den Motor einfach ab und segelt. *Peter Pletschacher*



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 210.- €

Design Watches
Liebigstr. 40
65428 Rüsselsheim

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

www.michael-accessori.de



Seit langem ist der Markt für historische oder neu gefertigte Ersatz- und Karosserieteile von Steyr-Puch Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände der Familie Heinz Liedl in Graßlfing eine lieb gewonnene Tradition. Schlechtes Wetter war bisher äußerst selten, meist überwiegt der Sonnenschein, da der Termin immer im Mai liegt. Das Publikumsinteresse war auch in diesem Jahr wieder groß, für viele Puchfahrer und -pflieger ist es eine Gelegenheit, mit den anderen Enthusiasten zu fachsimpeln, mit den alten Rennhasen die eine oder andere Maß Bier zu trinken und Tuning-Tipps herauszukitzeln, oder einfach nur mit den im ganzen Land verstreut lebenden Puch-Freunden zusammenzutreffen. Dank der hervorragenden Verpflegung durch die erweiterte Familie Liedl (Onkel und Tante, Kusinen und Freundinnen) kommen keine Bedürfnisse zu kurz, außerdem gibt's abends noch das

gemütliche Beisammensein in einer landestypischen Lokalität am Ufer der Donau.

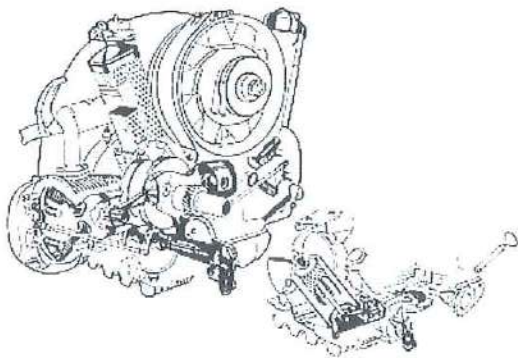
Verwunderlich finde ich aber immer wieder, dass von über 200 Freundeskreismitgliedern

seit Jahren irgendwie immer nur die selben Gesichter zu sehen sind. Haben die anderen vielleicht gar keinen Puch ??

Im Jahr 2003 begeht der Steyr-Puch-Freundeskreis Deutschland sein 20-jähriges Bestehen, da werden bestimmt ein paar mehr Leute als die Gründungsmitglieder erwartet, wir freuen uns jedenfalls auf den nächsten Teilemarkt.

Jutta Duesterberg





AUTOQUARIAT

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

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

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 2003

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)



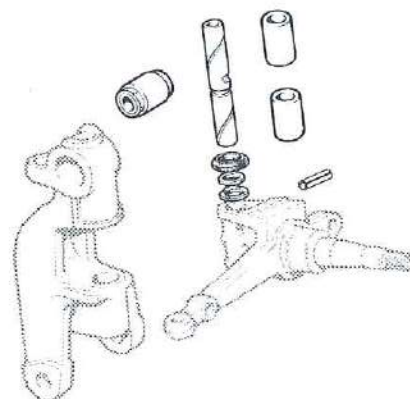
Art.Nr.1*12*402
Drehzahlmesser 80mm (VDO)



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



Wie eine Droge

Über zwei Klassiker aus der frühen Phase der Motorisierung Österreichs oder Wie Männer den Objekten ihrer Begierde verfallen

mit freundlicher Genehmigung: rondo/30/08/2002

Text: Walter Famler Recherche: Ego W. Alter Fotos: Christian Fischer

Motoren, Oldtimer – symbiotische Beziehungen, Zwangsnerven, unsichere Wertanlagen potenzieller Bankrotteure oder einfach ein sentimentaler erotomanischer Tick? Die Antwort hängt vom Standpunkt des Diagnostikers ab, ist aber in jedem Fall nebulös für die Protagonisten dieser kleinen Geschichte über Liebe, Auto, Wahn und Leidenschaft.

Robert Prokschi ist 35 Jahre alt, verheiratet und Vater von vier Söhnen. Das schmucke Einfamilienhaus der Familie Prokschi in Wöllersdorf bei Wiener Neustadt ist grün-weiß gestrichen, die straßenseitige Fassade mit emaillierten Steyr-Puch-Emblemen verziert. Ums Haus sind verschiedenfarbige Puch 500 geparkt, zwei Garagen sind den wertvollsten Modellen vorbehalten, unter anderem dem letzten noch angemeldeten Gendarmerie-Puch Österreichs oder einem feuerroten 650 TR 2, der legendären „Rennsemmel“, die mehrmals Europameistertitel einheimste und von der zwischen 1964 und 1968 ganze 250 Stück vom Band der Puch-Werke in Graz-Thondorf liefen.

Sein erster Puch 500 Kombi C war für Robert Prokschi eigentlich eine rein ratio-

nale Angelegenheit: 2000 Schilling Kaufpreis, 60 Schilling Stempelmarke, fünf Liter auf hundert Kilometer, vollgasfest bei 110 km/h Maximalgeschwindigkeit. Aus der Zweckliaison wurde Leidenschaft, und in den vergangenen zwölf Jahren sind mehr als 60 Exemplare des mittlerweile raren Alpenminis bei Prokschi gelandet. Freilich, so manchen davon konnte der gelernte Kunststoffverarbeiter die „Schlachtbank“ nicht ersparen, und sie bilden heute die Basis des weltweit wohl bestsortierten Puch-Ersatzteillagers.

Zwar ist ein Puch 500 mit einem Gabelschlüsselersatz bei minimalem handwerklichen Geschick zerleg- und reparierbar, die tieferen Geheimnisse des Zweizylinder-Viertakt-Boxermotors sind jedoch bestgehütetes Spezialwissen von nur noch wenigen Überlebenden aus der klassischen Puch-Zeit. Von der Alpenversion des Cinquecento wurden zwischen 1957 und 1972 59.000 Stück produziert, von denen nur noch etwa 3000 Exemplare existieren. Prokschi unterhält mittlerweile gute Kontakte zu großen alten Puch-Männern wie dem einstigen Leiter der Thondorfer Rennabteilung Erwin Ortner oder dem **3.22** ▷



KAMPF DER ZWERGE

KB° JC 122



MILCH

KA-TR 210

223

E AM NÜRBURGRING

Rechercheur Egon W. Alter im Gendarmenpuch (oben links), Puch-Guru Robert Prokschi auf der Landstraße, Opel Zampano Thomas Gfrerer im Allerheiligsten (oben rechts)



▷ Getriebe- und Tuning-Experten Erwin Göschel. Längst ist der Name Prokschi auch in der deutschen Puch-Szene ein Begriff, wo sich Leute wie Georg Hummel, Herausgeber einer ausschließlich dem Thema Puch gewidmeten Zeitschrift, um die ständige Präsenz der Sportversion des Fünfhünderters bei internationalen Oldtimerrennen auf Hockenheim- und Nürburgring bemüht. Und auch aus Japan sind mittlerweile Ersatzteilhändler schon nach Wöllersdorf gepilgert.

Die ständigen Nachfragen haben Robert Prokschi zunehmend in Loyalitätskonflikte mit seinem Arbeitgeber geführt, da einerseits findige Puch-Aficionados bei der Jagd nach raren Ersatzteilen den Mikrospritzguss-Fachmann bis an seinen Arbeitsplatz verfolgten, andererseits Prokschi längst den Lebenszweck gänzlich seiner großen Autoliebe widmen wollte. Kürzlich wurde der für Familie, Firma und Robert tragfähige Kompromiss gefunden: Sein Arbeitgeber sichert sich Prokschis Spritzguss-Fachwissen noch für befristete Zeit auf Werkvertragsbasis, und Robert wagt parallel dazu den Schritt in die Selbstständigkeit. Unternehmen Puch 500

– alle Ersatzteile, Nachfertigungen in Originalqualität, faire Preis-Leistungs-Relation, unentgeltliche Auskunft und Beratung. Für AMS und Unternehmensgründungsprogramm eine „plausible und förderungswürdige Geschäftsidee“. Der Firmenstart Mitte September ist gleichzeitig Wiedergeburtstermin des nächsten Prokschi-Babys: ein eisblauer Puch 500, nach zwölf Jahren Ersatzteilsammeln „aus der Schachtel“, also ausschließlich und bis zur letzten Dichtung nur aus neuen Teilen, wieder aufgebaut.

Szenenwechsel, Ortsverschiebung, Marchfeld, etwa 20 km von der Staatsgrenze zur Slowakei. Mais-, Kürbis- und Weizenfelder bis der Horizont im Dunst verschwindet. Zwei Kilometer Schotterstraße vom nächsten Dorf weg steht einsam eine 250 Quadratmeter große Halle, Giebelhöhe 15 Meter.

Der Pächter des einstigen Mähdrescher-Standplatzes entfernt massive Vorhängeschlösser von schweren Schiebetoren und bietet Einblick in sein Opel-Reich. Hinter einem himmelblauen Opel Rekord Caravan Baujahr 68 eröffnet sich ein einzigartiges Panorama aus Wrackteilen sowie

zwölf mehr oder minder fahrbereiten Raritäten auf Rädern. Der einunddreißigjährige Ingenieur Thomas Gfrerer, gebürtiger Villacher und in Wien als Arbeitsinspektor engagiert, führt fachkundig die Unterscheidungsmerkmale zwischen einem C-Rekord-Sprint Coupé 106 PS und einem Kadett B Rallye Coupé F-LS 11 SR aus, während Fotograf Fischer sich tapfer einen Pfad über Berge aus Autotüren und Getriebeteilen, Achsenhügel und Zierleistentäler schlägt.

Zwischendurch erklärt Gfrerer via Handy den Qualitätsunterschied von Luftfiltereinsätzen aus Seegras und Papier, Assistent Alex findet auch im dritten Wrack die gesuchte Zündspule nicht, und der Rechercheur verzweifelt ob der geballten Fachinformation zwischendurch an seinem nicht vorhandenen Stenografie-Vermögen, während er langsam die Infektion hochkommen spürt.

Ihn selbst, sagt Gfrerer, hätte der Opel-Virus schutzlos vor nunmehr sieben Jahren infiziert, unheilbar. Seither hat er aus ganz Österreich sowohl Wracks als auch Modelle im Bestzustand zusammengetragen und zum Selbstkostenpreis an andere

Süchtige abgegeben. Was nicht mehr zur Fahrbereitschaft veredelt werden konnte, wurde zerlegt, jedes Einzelteil kostbares Transplantat für künftige Operationen. Gfrerer will die letzten der großartigen Opel-Modelle der 60er- und 70er-Jahre wie eine bedrohte Tierspezies unbedingt vor dem Aussterben retten, ohne kommerzielles Interesse, rein aus Liebe zum Objekt. Er argumentiert dabei so überzeugend, dass man einem seiner bedrohten Schützlinge am liebsten sofort selbst Quartier geben möchte.

Die Stimme der Vernunft pocht im Hirn des Rechercheurs: um Gottes willen, bitte nicht die Opel-Krankheit. Während der Puch- und Opel-immune aber dafür Fiat-Barchetta-süchtige Fischer am Horizont eine elegante Staubwolke hinterlässt, stürzt der schweißgebadete Rechercheur fluchtartig aus dem Opel-Asyl, kämpft sich kilometerweit durch mannshohe Maisfelder bis zur nächsten Telefonzelle durch und ordert mit letzter Kraft bei Robert Prokschi die einzig wirksame Gegendroge – einen Puch 500 S Baujahr 1970. Verlässlichen Quellen zufolge ist er seither dem Puch-Wahn verfallen. ■

SIGGI'S JUBILÄUM – HIMMELFAHRT 2003



Aloisia beim Flirt mit Sigi und Altbiermeister Heinz Liedl

Eine der letzten großen Steyr Puch Legenden feiert Jubiläum. Seit nunmehr 25 Jahren ist unser Sigi mit seiner „Aloisia“ und mehr als 1.000 Slalomsiegen durch dick und dünn gegangen. Aus diesem Grunde lädt er an Maria Himmelfahrt (15. August 2003) die Steyr Puch-Szene zu einer feuchtfröhlichen Rückbetrachtung auf erfolg-



Sigi als erfolgreicher „Fremdgänger“

reiche Steyr Puch Motorsport-Zeiten ein. Er hofft, dass möglichst viele mit ihren Autos bei ihm eintreffen werden. Sigi ist der letzte der „alten Garde“, der auch mit neuzeitlichem Sportgerät erfolgreich unterwegs ist. Gemeinsam mit Hermann Gaßner schrieb er deutsche Rallyegeschichte für die Ewigkeit. Seit nunmehr 9 Jahren sind die beiden bayrischen Urgesteine immer unter den Top-Drei der Meisterschaftswertung zu finden. Eifrigen DSF-Zuschauern wird die legendäre Berichterstattung eines Rallyelaufs zur DRM noch vor Augen und vor allem Ohren! sein, bei der für den Rest der deutschen Fernsehzuschauer extra zum „Originalton Schrankl“ hochdeutsche Untertitel eingeblendet wurden.

Die Meister von 1995 sind bereits zum achten Mal das beste Team auf einem Fahrzeug der seriennahen Gruppe N – und das nun schon im fünften Jahr in Folge. Auch dieses Jahr ließen sich Herrmann Gaßner und Sigi Schrankl ihr Brot nicht vom Butter nehmen und steuerten ihren Mitsubishi VR-4 erfolgreich durch die Gruppe N-Rallemeisterschaft.

Der Steyr Puch-Freundeskreis gratuliert Sigi herzlichst und wünscht auch weiterhin bei seinen Motorsporteinsätzen mit oder ohne seine Aloisia „Viel Erfolg“!

Georg Hummel für den Freundeskreis



Eine ewige Liebe: Sigi und Aloisia im Slalominsatz

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 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
ATL: 46995603 DVR 1024167



COPPA MILLE – HOCKENHEIM

Motorsportclub Heilbronn e.V. 

17. Int. MCH/ADAC-Rundstreckenrennen

"Preis der Stadt Heilbronn"

Hockenheim, 2. November 2002

Karte gültig für **FAHRER/HELPER**
Fahrerlager - Mobilturmterasse - Boxen

Ein besonders spannendes Ereignis war das letzte Rennen der Coppa Mille im November auf dem Hockenheimring. Die Puch-Piloten Lothar, Schorsch, Bernd und Matthias lieferten sich ein Duell, das nur noch durch die spektakuläre Fahrweise zweier Abarth A112 Lenker



**MOT
SPOR
aktu**



aus Bayern übertroffen wurde. Des öfteren waren Führungswechsel zu beobachten, teilweise ausgelöst durch Dreher von besonders heißen Fahrern, oder durch Überholvorgänge der langsameren Mitbewerber. Auf der voll besetzten Fahrerlagertribüne hielt es jedenfalls die Zuschauer nicht mehr auf den Sitzen. Das Ergebnis kann man auf dem Foto von der Siegerehrung betrachten (1. – 5. von links), die Bilder vom Rennen findet man im Internet unter Steyr-Puch.de.

Jutta Duesterberg



COPPA MILLE – CROIX TERNOIS



FOR ORT uell

Eine sehr schöne Veranstaltung, fast am Atlantik, nahe der Champagne, im Herbst eines jeden Jahres. Sie ermöglicht all denjenigen, die noch etwas Resturlaub haben, Frankreich von seiner schönsten Seite kennenzulernen. Zum Abschluss des Jahres hat

man dort die Gelegenheit – außer der Rennerei – eine „Plate de jour“, mit Champagner Degustation, einzuverleiben und das „savoir vivre“ kennen zu lernen. Auch kann man noch die letzten Herbstsonnenstrahlen am oder im Atlantik genießen.

Im Mittelpunkt steht natürlich die Rennveranstaltung am Wochenende, die noch durch ein 1-Stunden-Rennen erweitert worden ist. An diesem Endurancelauf kann jeder für wenig Geld zusätzlich teilnehmen. Wer am Freitag schon früh da ist, kommt auf über 2 Stunden Fahrzeit, sodass sich auch die weiteste Anreise nach Frankreich lohnt. Sie lohnt sich auch deshalb, weil die Streckencharakteristik „uns Kleinen“ wie auf den Leib geschneidert ist. Bei entsprechendem Vortrieb und dem notwendigen Mut, einen Steyr Puch schnell bewegen zu wollen, kann man durchaus zwischen den „1000dern“ rumturnen.

Meine Anreise war von einem spektakulären Heckscheibenverlust (siehe Bild) auf der Autobahn bei Tempo 135 km/h begleitet. Dabei hatte ich einem Franzosen, der mich freundlicherweise auf den Verlust aufmerksam machen wollte, in Unwissenheit des Vorfalls, den „Stinkefinger“ gezeigt – „Pardon Monsieur“.

Die Geschichte der Rennaktivitäten ist schnell erzählt. Am frühen Morgen wurden unsere Puchs mittels „Bohlmann-High-Tech-Turbinen-Vorwärmung“ (siehe Bild) und danach mit etwas Schieben angeworfen. Bernd Bohlmann, voraus mit mächtig Dampf und wenig Gewicht – mittendrin zwischen den 850 ccm und 1000 ccm-Autos. Es war eine wahre Freude für alle Steyr Puch-Infizierten, die das mit an-



schaufen durften. Dahinter Lothar Kahl, wie immer zuverlässig schnell, wie ein „Schweizer Uhrwerk“ seine Runden abspulend und mit etwas Abstand... dann ich – mit 115 kg Lebendgewicht und 550 kg schwerem Puch!! – im Kampf mit den schnellsten kleinen Abarths. Bis auf zwei von diesen „aufgerüsteten Dingern“ konnte ich alle halten, was mich für die Zukunft recht optimistisch dreinschauen lässt. An dieser Stelle nochmals Dank an Heinz Saam, der mir einen wirklich guten und standfesten Motor gebaut hat und ohne den die abgelaufene Saison nicht soviel Rennspaß für mich gebracht hätte. Beim 1 Stunden Rennen hatte ich dann – als Teamchef fungierend – Lothar Kahl auf mein Auto gesetzt, um auch mal von außen zu sehen, was man an meinem Fahrwerk noch verbessern könnte. Nach eigenem Augenschein und nach Aussage von Lothar bis auf die Getriebeübersetzung nichts. Er war durchschnittlich eine starke Sekunde pro Runde schneller als ich und ging bei diesem Lauf als Sieger durchs Ziel. Es hat sich wieder einmal gezeigt, ausschlaggebend ist in erster Linie das Gewicht von Auto und Fahrer – und vor allem Mut. Dies zum Trost für alle „Steyr

Puchler“, die meinen, nicht so recht vom Fleck zu kommen. Es hat sich bei diesem 1 Stunden-Rennen auch bestätigt, dass der Weg, den Hans Gerner in einer der letzten „THONDORF“-Ausgaben beschrieben hat, der richtige ist. Hubraum rauf, Drehzahl runter = Standfestigkeit. Kombiniert mit einer SL65 mit hohem Hub, guten Köpfen mit einem Heiko Kober-Ansaugrohr – fertig und ab auf den Prüfstand... den 36er Weber abstimmen. Das Ergebnis wird jeden Steyr Puch-Fahrer zufrieden stellen. Ausfälle kann man sich nämlich bei den weiten Anreisen, gestiegenen Nenngeldern und den Spritpreisen nicht mehr erlauben. Aus Wettbewerbsgründen (die „Abarthler“ haben mächtig aufgerüstet) fahren mittlerweile einige von uns auch im Rennbetrieb völlig problemlos diese Motoren. Das sorgte bei uns auch dafür, dass in der abgelaufenen Saison, nicht nur hier in Croix Ternois, wieder mit mehr Lust als Frust, in den verschiedenen Fahrerlagern gefeiert wurde. Den Rückzug aus Croix Ternois habe ich geordnet und ohne weiteren Verlust an Fahrzeugteilen angetreten. Nicht ohne mir auf der Rückfahrt ein kleines „Hors d'oeuvre“ zu gönnen. So wird das allerdings nichts mit dem dringend notwendigen Gewichtstuning... schon deshalb wird für mich auch in Zukunft die „erste Feinschmeckerstartreihe“ reserviert bleiben und die ist halt etwas weiter hinten.

Georg Hummel





RALLYE EBERN KLASSIK



Das Bergrennen im Fränkischen, kurz Ebern genannt, allseits bekannt als matschige Wiese mit Festzelt, bunt gewürfelten Oldtimern aller Altersklassen, vielen alten Motorrädern mit noch älteren Fahrern und einer kurven- und waldreichen Bergaufstrecke war in diesem Jahr ganz anders: eine richtige Rallye nur am Sonntag mit Gebetbuch, Sonderprüfungen und Sollzeiten. Der Preis der Nürnberger Nachrichten für den Klassik Rallye Pokal Nordbayern beinhaltet fünf Wertungsläufe, und Ebern ist einer davon. Eigentlich könnte ich jetzt richtig ins Schwärmen kommen, das strahlende Wetter, die schöne Landschaft, unser Abarth 850 TC Nürburgring brummte fröhlich vor sich hin, bis... darüber soll man eigentlich nicht reden. Schon bei der

zweiten WP, kurz vor der Ortschaft Gemeinfeld (sic!) ist's passiert: habe ich doch den Piloten in den falschen Feldweg geschickt. Weil der Fahrer sich immer auf seinen Co. verlassen kann, der Feldweg aber immer steiniger wurde kam's, wie's kommen musste: eine Klamotte legte sich quer und den Kühler lahm, d.h. das Wasser lief raus. Gleichzeitig muss noch jemand den Reifen zersto-

haben, jedenfalls waren wir rechts hinten platt. Ein Ersatzreifen war zwar an Bord, Werkzeug allerdings eher nicht. Für uns war damit diese Veranstaltung schon um 11.30 Uhr vorbei. Der Besenwagen hat uns aufgelesen und zum Fahrerlager in Rentweinsdorf gebracht, das Mittagessen haben wir noch mitgenossen, auch um unseren Kumpels zu erzählen, wo wir abgeblieben sind. Glücklicherweise hatten wir sowieso einen Termin in Schönbrunn, um den Abarth ein wenig überholen zu lassen. Nachdem wir den Fuß- und Kühlerkranken in der Wiese aufgeladen und bei Leo Aumüller abgeliefert hatten, konnten wir ganz entspannt den Heimweg antreten. Nächstes Jahr sind wir aber wohl wieder dabei!!

Jutta Duesterberg

Im Sommer 2002 hat Thomas Liedl aus Regensburg seine Birgit geheiratet. Selbstverständlich fand die Fahrt zum Standesamt im Steyr Puch von Vater Heinz statt.



Herzlichen Glückwunsch!

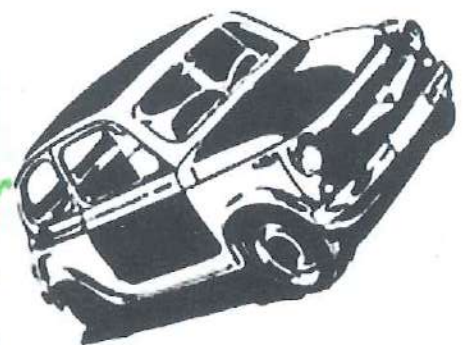


Steyr Puch Freundeskreis

ROBERT PROKSCHI

Kleinwagenerersatzteilverhandlung

Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge



Telefon: 0043/0699/17 50 06 50 • Römerweg 17 • 2752 WÖLLERSDORF - Austria

E-Mail: verkauf@puch500.at • Internet: www.puch500.at

KLEINER WAGEN GANZ GROß



Der „Breisgau-Express“ der Historischen Tourenwagen-Trophy (HTWT) um den TITUS-Cup ist knallig orange, bietet nur dem Fahrer Platz und verfügt über einen Zweizylinder-Boxer im Heck. Am Steuer sitzt Michael Volle (Freiburg): acht Starts, acht Klassensiege. Im Cup der Kleinen führte der Süddeutsche haushoch. Doch mit seinem Steyr-Puch 650TR (Bild)



belegte er in der Gesamtwertung der HTWT um den TITUS-Cup nur den sechsten Rang. Meist fehlen Starter in der Klasse und Volle muss sich mit der halben Punktekost begnügen.

Doch beim sechsten Lauf zur HTWT um den TITUS-Cup im Motopark Oschersleben konnte die kleine Klasse bis 700 ccm Hubraum endlich mit einer ausreichenden Zahl von Startern aufwarten. Aber auch die Voll(e)beschäftigung mit je zwei Steyr-Puch 650TR und BMW 700S konnte Michael Volle nicht beeindrucken. Der Sohn des ehemaligen Bergrennfahrers Günther Volle, der schon mit einem Steyr-Puch unterwegs war, gewann seine Klasse vor Harald Peter, ebenfalls in



einem der rund 55 PS starken Österreicher mit den Karosserielinien des Fiat 500.

Steyr-Puch schlägt BMW 700

Michael Volle (Freiburg) nutzte mit seinem Steyr-Puch 650TR die Piste in der badischen Heimat, um den BMW 700-Spezialisten Eckard Spelsberg (Schalksmühle), Klassengesamtsieger 2001 und dem Zweizylinder-Boxer aus München seit den 60er Jahren verbunden, auf den zweiten Platz verweisen. Michaels Vater Günther Volle gewann ebenfalls mit einem „Alpen-Porsche“ mehrfach die Klasse beim berühmten heimischen Schauinsland-Bergrennen

Volle Kanne

Den Klassensieg des Jahrgangs 2002 lässt sich auch Michael Volle (Freiburg) nicht mehr entreissen. In Zandvoort war der Sohn des ehemaligen Bergrennfahrers Günther Volle im Steyr Puch schneller als Eckhard Spelsberg (Halver) im BMW 700. Leider gingen zu wenig Fahrer in der kleinsten Klasse der HTWT um den TITUS-Cup an der Start, so dass

Volle nur die halbe Punktzahl verbuchen kann.

Trotzdem rangiert der Badener auf dem sechsten Gesamttrang der Zwischentabelle nach sieben Läufen nur einen Punkt hinter Jörn-Holger Richter (Gstadt) im BMW 1800TI. Jetzt hofft Volle auf eine gute Besetzung beim Saisonfinale auf dem Nürburgring, um der Gesamttabelle einen Sprung nach vorn zu machen.

Volle, Freiburg



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



Wer an dieser Stelle eine Anleitung zum Bau einer luftumspülten Ölsumpfschmierung oder ähnliches erwartet, weil er schließlich eine der teuersten Autozeitschriften

Es fing an wie immer, alle waren da, nur einer noch nicht fertig, Georg E. Hummel war mit der Fahrleistung seines Boliden nicht zufrieden, ich glaube, er konnte nicht mal alleine vom Hänger rollen. Gott sei's gedankt, wir waren ja noch bei Liedls Werkstatt, also wurde der Rote auf die Bühne gehievt und mit vereinten Kräften, schließlich war ja Teilemarkt, ein anderer, frisch erworbener Motor eingebaut.

Am Sonntagmorgen dann, dem berühmten Morgen danach, ein letztes Treffen bei Heinz, Verteilung der Reiseunterlagen und Verpflegungsrucksäcke und endlich Aufsitzen zur Gruppenreise an den Walchsee. Mit einer kleinen Pause in Wasserburg zum Eisessen und einer zweiten zum Gaszugrichten erreichten wir dann unser Quartier am Nachmittag. Es war nicht ganz so komfortabel

wie gewohnt, die Zimmer aber dicht beieinander und durch einen großen Holzbalkon verbunden, der von uns jeden Abend zum fröhlichen Zechen genutzt wurde. Von einem kleinen Spaziergang am See zurückgekehrt erwartete uns schon ein Puchfreund aus München, Peter Plechinger mit Frau, der viel von früheren Zeiten zu erzählen hatte. Fotos und Wimpel wurden ausgepackt und viel Benzin geredet, es hat den beiden so gut gefallen, dass sie am folgenden Samstag noch mal zu Besuch kamen. In den Bergen zieht's einen geradezu früh hinaus, der Sonnenschein lockt, und nach ausgiebigem Frühstück und Auswahl der passenden Kleidung bricht man zur Wanderung auf. Leider sind für Flachländ-



Deutschlands gekauft hat, sollte möglichst weiterblättern bevor er sich darüber ärgert, wie von seinem Beitrag einige wenige Puchfahrer sich einen schönen Lenz machen. Wie im vorigen Heft angekündigt war, konnte jeder, der Lust und Zeit hat (und vor allen Dingen ein straßentaugliches Auto), mit anderen zusammen eine Woche in den Alpen herumfahren. Wir hatten ein festes Quartier in einem alten Landgasthof, so dass man jederzeit dazu stoßen oder abrechen konnte, und haben jeden Tag einen anderen Ausflug gemacht. Das war sooo schön, das muss man im einzelnen erzählen:





ler die Angaben auf den Hinweisschildern schwer zu deuten, man kann auch wegen der Berge so schlecht die Richtung errahnen, wo man so hin will, unser Ziel, eine wunderbare Sommerrodelbahn, haben wir dennoch erreicht.

Am nächsten Tag durften wir wieder Autofahren, die Tatzelwurmstrasse war für unsere Puchs keine schwere Aufgabe, wir haben noch locker die Strecke über den Tegernsee und hinter dem Wilden Kaiser zurück nach Kössen und Walchsee geschafft. In Ellmau hatten wir Gelegenheit einen Feuerwehrhaflinger anzuschau-



en, Gilla und Karl-Heinz Splane- mann hatten ihn während eines Ski- urlaubs dort entdeckt, das war wirklich einen Abstecher wert. Am Abend trafen wir auf lieben Besuch aus Ingolstadt, Hubert hat zwar zur Zeit keinen Puch für die Strasse, wollte aber wenigstens mal schauen, was wir so machen.

Mittwoch stand Abenteuer auf dem Programm: wir wollten mit den Kleinen auf eine Alm. Sobald wir die Asphaltstrasse verlassen hatten,

wurde es Kalle mit seinem tiefer ge- legten Boliden etwas mulmig, auch Schorsch fürchtete um seinen Öl- kühler, es ging aber alles gut. Ganz oben wartete die Belohnung, traum- hafte Ausblicke auf Wilden und Zahmen Kaiser im strahlenden Son- nenschein, ein kleines Picknick im Gras und ein anschließendes Nickerchen, was manchem einen Sonnenbrand einbrachte.

In Kitzbühel fand zur gleichen Zeit die historische Alpenrallye statt, da mussten wir natürlich hin. Nach dem Fototermin bei der technischen Abnahme beschlossen wir, bei dem schönen Wetter den Großglockner zu besuchen. Gesagt getan, das war Spitze!! Die Strasse war erst Anfang Mai für den Verkehr geöffnet wor- den, durch hohe Schneewände ging die Fahrt hinauf bis zur Franz-Josef- Höhe, diese Steigung war für die Puchs schon eher eine Herausforde- rung. Für den Rückweg hatte Fried Schultze noch einen Tipp zum Abendessen bei einem berühmten Schnitzelwirt, also insgesamt ein ge- lungener Ausflug. Ein Teil unserer Truppe musste die Berge und den See verlassen, die Berliner Fried und Ingrid, Kalle und Gilla und der Kar-lsruher W. G. F. Hummel traten die Heimreise an. Für die Zurückge- bliebenen, Patricia und Jörg aus Düren, Dietmar aus Mülheim und Mathias und mich endlich die Mög- lichkeit, eine stramme Wanderung zu unternehmen. Nachmittags im Eiscafé in Walchsee konnten wir

noch einige Teil- nehmer der Al- penrallye vorbeifahren sehen, spä- ter kamen Angelika und Heinz Liedl vor- bei, die im be-



nachbarten Kössen des öfteren das Wochenende genießen. Gern ka- men wir der Einladung nach, am nächsten Tag mit ihnen zusammen an der Tiroler Ache zu wandern. Für den Abend verabredeten wir uns zum Essen auf einer Alm, wo sich dann wieder das Ehepaar Plechinger zu uns gesellte. Die Berge lieferten uns zum Abschied noch das gran- diose Schauspiel eines Gewitters, mit allen Farben des Regenbogens bis zur völligen Dunkelheit und Blitz und Donner und endlich Re- gen. Der sollte uns auch noch auf der Heimfahrt begleiten, was uns aber nach der schönen Woche über- haupt nichts ausmachte, ganz im Gegenteil, dann tut der Abschied nicht so weh!

Uns allen hat's riesig gefallen, wir werden bestimmt im nächsten Mai wieder Ähn- liches veran- stalten.

Jutta Duesterberg



GROSSGLOCKNER- HOCHALPENSTRASSEN
 Albergesellschaft
 A-5020 Salzburg, Rainerstraße 2
 Finanzabteilung Salzburg, T 572028

Tageskarte
 PKW
 D BF6757

16.05.02-18.05.02 1001007
 EUR 26,00

SEHENSWEERT - u
 ALPINE NATL
 Eintritt 1
 16.05
 018723207460





20 JAHRE FIAT 500



Internationales Fiat 500 und Steyr Puch Treffen Sempach Luzern

Es begann vor ca. 2 Jahren, an der Generalversammlung des Fiat 500 Clubs der Schweiz, wo einige „wenige“ Puch Fahrer ihr „Dabeisein“ pflegen. „Der Club wird 20-jährig und es muss irgendetwas Spezielles organisiert werden“. Dies meldete unser Sektionspräsident und schaute mich hoffnungsvoll an. Natürlich konnte ich es nicht lassen und musste mich sofort für das „Irgendetwas“ überreden lassen. Ich bin jetzt super froh den Bericht für diese Thondorf schreiben zu dürfen in Vertretung aller, die das internationale Fiat 500 und Steyr Puch Treffen in Sempach, nahe Luzern, erlebt haben. Sofort hatte ich ein Siebenköpfiges Team zusammen. Ungebremst und voller Ideen starteten wir das Projekt Sempach 2002. Schon bald stand auch das Datum fest und wir mussten noch so vieles organisieren, denn der 31. Mai 2002 würde sicherlich schneller da sein als es uns lieb war. (Mittlerweile vergeht ein Jahr der Sponsorsuche und Organisation und Werbung)



Das Wetter spielte mit und so konnte dem Treffen nichts mehr im Wege stehen. Eine riesig lange Knutschkugellkette setzte sich bereits am Freitagnachmittag Richtung Glasfabrik Hergiswil ca. 20 km



von Sempach aus in Bewegung. Nach einer tollen und eindrucksvollen Führung durch die Geschichte der Glas Kunst und einer Besichtigung der Fabrik nahmen wir die Rückreise unter die Räder. Mittlerweile waren noch mehr Besucher in Sempach eingetroffen und so ergab sich bis am Abend eine tolle Klicke von etwa 40 bis 50 Autos.

Am Samstagmorgen hiess es für uns vom O.K. bereits um 7.00 Uhr auf der Matte stehen. Wir erwarteten eine grosse Blechlawine aus kleinen Autos und unsere Vermutung bestätigte sich dann auch.

Um 11.00 Uhr machten wir als erstes eine kleine Sternfahrt um den Sempacher See – nur so zwischendurch als „Aufwärmrunde“ vor dem Mittagessen.

Am Nachmittag waren wir endlich vollzählig und konnten die Abenteuerreise nach Luzern in Angriff nehmen. 166 Autos im Convoy, zwei Kilometer Fiat 500, Puchs und Topolinos, kann das noch gut gehen? Kann das noch verkräftbar sein? Und alles ohne Polizeibegleitung in einer Stadt wie Luzern am Samstagnachmittag – ein vorprogram-



mierter Chaos! Dachte ich mir. Dies war meine grösste Sorge während den ganzen Vorbereitungen. Ich hatte Behörden und Po-





lizei um Hilfe gebeten, bekam aber ein müdes Lächeln als Antwort und wurde noch gewarnt, die Verkehrsregeln müssten auch von Oldtimern beachtet werden! Selbst ist der Mann sagten wir uns und stellten an allen wichtigen Kreuzungen Posten auf welche unseren Gästen den Weg zeigten. Es lief alles wie am Schnürchen und ohne Probleme hatten wir alle Autos auf einem reservierten Parkplatz abgestellt und konnten die wunderschöne Stadt Luzern frei besichtigen.

Im nachhinein möchte ich mich noch bei allen Teilnehmern für die super Disziplin bedanken. Um ca. 19.00 Uhr begann der eigentliche Höhepunkt des Anlasses. Die Geburtstagsfeier wurde eröffnet. Mehr als ein Jahr Organisationsanstrengungen und Planungen mussten „gezwungenermassen“ eine Vielfalt an Unter-



haltungshighlights darbieten. (Ich zähle jetzt nicht alles auf sonst genügt die Thondorf nicht). Was bei einem Geburtstagsfest

natürlich nicht fehlen darf ist die Geburtstagstorte. Diese wurde ganz speziell auf unser Auto „zugeschnitten“, eine Torte in der Grösse eines Fiat 500 oder eben



eines Puchs. Über 3.00 m lang und 1.25 m hoch. Der Georg Gottwald (auch ein Puch Fan) war der Schöpfer dieses Kunstwerkes. Mit meisterlichem Können zauberte er köstliche Kuchenstücke auf die Teller der über 350 Gäste.

Zum Abschluss des Abends wurden alle Gäste nach Draussen gebeten. Dort hatte ein Pyrotechniker ein Feuerspektakel vorbereitet und wie es das Motto wünscht, ausgerichtet auf den Fiat 500.

Frühes Aufstehen auch am Sonntag war gefragt. Kein Problem, wenn dieser Tag genau so gut laufen würde wie am Samstag, dann

wäre unser Ziel erreicht. Alle Teilnehmer waren pünktlich gekommen und wir konnten dem Programm folgen. Eine wunderschöne Ausfahrt durch die Innerschweizer Hügellandschaft führte uns zum Schloss Heidegg wo ein tolles Apéritiv auf uns wartete. Nach einer Weile kam der Schweizer Miniclub auf Besuch und freuten sich genauso über den reichlich gedeckten Tisch.

P.S. Mini's haben leider 4 Zylinder, den Besitzern merkt man es aber nicht an, die können genauso gut „kippen“ wie wir.

Auf dem Schlossgelände verabschiedeten wir uns von den ersten Rückkehrern die noch lange Strecken vor sich hatten.

Gemeinsam traten wir dann die Heimfahrt nach Sempach an.

Ich möchte allen Besuchern im Namen des Fiat 500 Club Schweiz danken, dass sie uns mit ihrer Anwesenheit beehrt haben. Ohne alle diese Freunde wäre das Treffen nur halb so schön gewesen. Leute aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Belgien und den Niederlanden haben den Weg nach Sempach gefunden, keine Angst wir werden uns sicherlich an einem anderen Ort wiedersehen.

Euer Roberto Molin





FAHRWERKSVERBESSERUNGEN FÜR DIE VORDERACHSE

a) Notwendigkeit der Korrekten Stellung der oberen Querlenker.

b) Höherlegen des Querlenkerhalters.

c) Veränderung des Nachlaufes.

Lange ist es her, damals habe ich über Rad-Reifenkombinationen geschrieben. Ich glaube, es war in der Ausgabe Thondorf Nr.12.

Titel: „Wie besorg ich's meinem Puch“.

Nun will ich mich mal wieder aufraffen, Euch zu belästigen. Das Thema ist von zentraler Bedeutung. Hier entscheidet sich nun einmal, ob ein Steyr Puch läuft oder auch nicht!

Das Elend fängt mit dem Tieferlegen an. Bei einer Absenkung von 40 – 50 mm stehen die Räder bei normalen Voraussetzungen Vorne schon bis 3° negativ. Das ist absolut zu viel des Guten. Optimal sind 0,5 – 1° negativ. Der Grund dafür ist, dass der obere Querlenker schon im unbelasteten Zustand schräg nach oben und nicht, wie normal üblich, gerade steht. Der Querlenker zieht das Rad nach oben in den Radkasten hinein. Der dadurch entstehende große Minussturz, den man auch dann noch hat, wenn man die Querlenkerhalter maximal hinterlegt, beeinträchtigt den Geradeauslauf und die Richtungsstabilität des Steyr Puch-Autos erheblich. Die Lösung sollte wie folgt ausse-

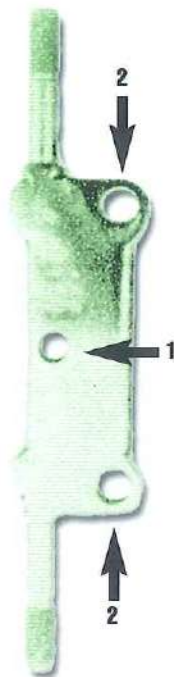
hen: Man bringt die Querlenkerhalter etwas nach oben, stellt sie gerade, etwa auf Serienzustand, obwohl das Auto vom Niveau her 40 – 50 mm tiefer steht. An Rennfahrzeugen ist man hingegangen und hat die Stehbolzen zur Befestigung der Querlenkerhalter nach oben gesetzt und anschließend verschweißt. Dies ist eine sehr komplizierte Sache, weil sie sich unter Umständen sehr schnell wieder lockert und schlecht wieder rückgängig zu machen ist.

Eine andere Möglichkeit ist das Übereinanderschweißen zweier aus der Serie stammender Querlenkerhalter. Danach werden die Gewindestücke der unteren Halter einfach entfernt (siehe Pfeil 2). Zusätzlich wurde auch ein drittes Loch in die Querlenkerhalter gebohrt (siehe Pfeil 1), um diesen mit einem dritten Stehbolzen

befestigen zu können. Fertig ist der neue, höhere Anlenkpunkt. Durch leicht versetztes Verschweißen der beiden Halter erhöht man den Nachlauf und gewinnt trotz des negativen Sturzes der Vorderräder wieder etwas mehr Richtungs-

stabilität. Bei umgedrehtem Einbau der Halter kann dieser auch den Nachlauf verkürzen, was zur Folge hat, dass sich bei Regenrennen der Griff an den Vorderrädern drastisch erhöht. Dies geht wiederum auf Kosten der Richtungsstabilität, ist aber ein bewährtes Mittel gegen das extreme Untersteuern beim Einlenken in die Kurve. Diese schon früher für Rennen vorgenommenen Änderungen des Fahrwerks, fahre ich schon seit Jahren ohne Probleme an meinem Fahrzeug. Brecht Euch bitte nicht den Hals. Und: „Was der TÜV nicht weiss – macht ihn nicht heiß!“

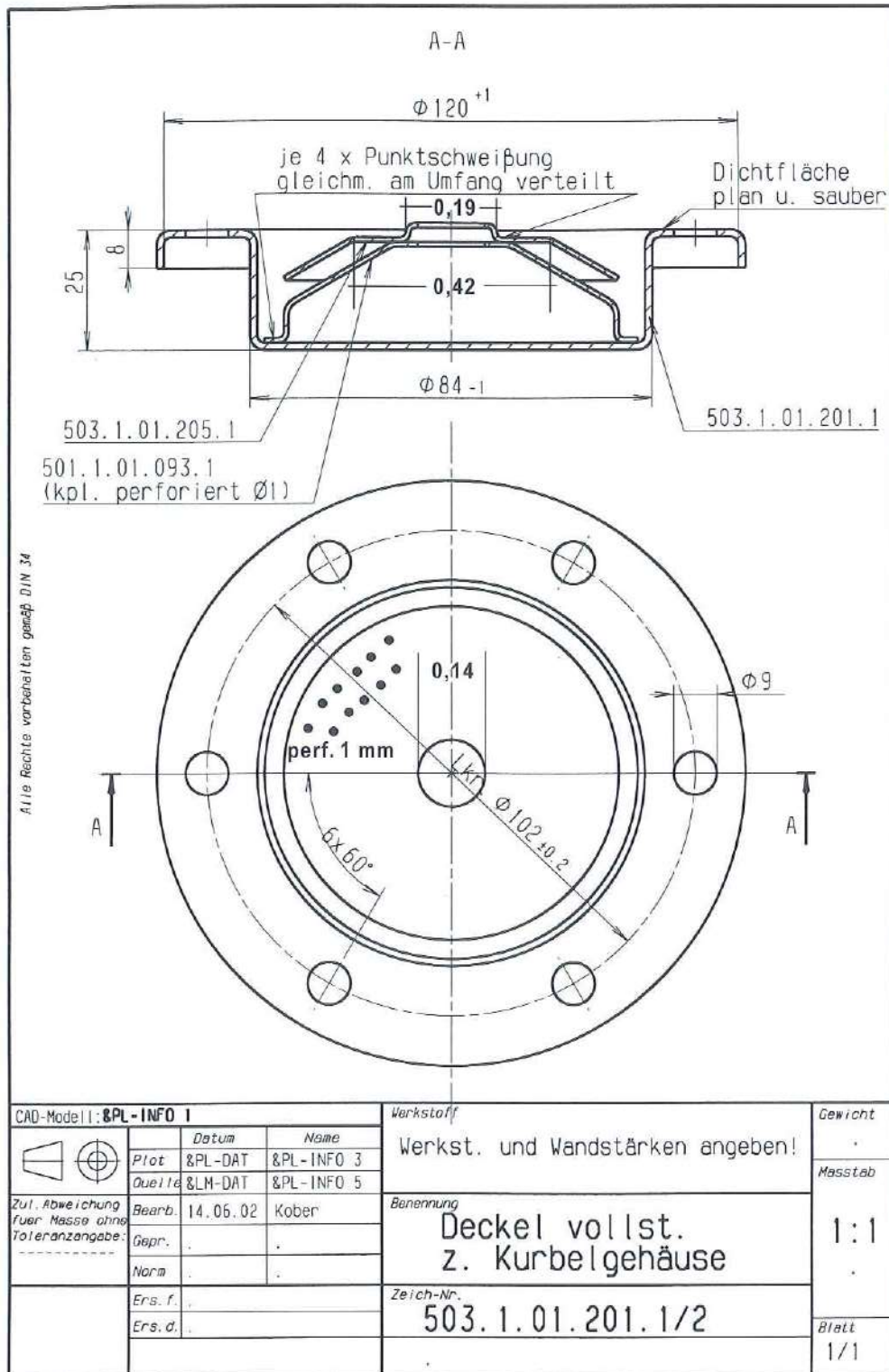
Johannes Hiltrop



Folgende Teile bieten wir für den Steyr-Puch an:

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

KONSTRUKTIONSZEICHNUNG ORIG. ÖLSUMPFDECKEL



heytec

elaborazione

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

- Motorenbau / Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

usw.

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





Umbau Steyr Puch auf DCNF Vergaser von Weber. In einer Zeit, in der Schrauber nur von Chips und Turbo-Booster reden, dürfen wir noch richtig schrauben. So z.B., wenn wir den Zenith NDIX-Vergaser gegen eine noch heute moderne Konstruktion des Weber-Vergasers vom Typ DCNF tauschen wollen.

Dieser Typ, der einst Ferrari und Maserati befeuerte, erfreut sich in Steyr Puch-Kreisen immer größerer Beliebtheit. Doch vor dem **Einbau** steht der **Umbau**! So ist die Einspritzmenge der Beschleunigerpumpe zu klein und von der Einspritzzeit zu kurz (Bild 1). Dies liegt an den langen Ansaugwegen. Zu diesem Zweck muß die Kurbenscheibe ausgebaut werden und wird so verändert (abgeschliffen), dass der Pumpenhebel von 0° bis 70° Öffnung gleichmäßig die Pumpenmembrane eindrückt (Bild 2). Dadurch wird erreicht, daß auch noch beim Beschleunigen aus Halbgas eine ausreichende Einspritzmenge zur Verfügung steht. Immer auf der Suche nach mehr Leistung sollte auch der Vergasereinlass strömungsgünstig gestaltet werden. Dazu nimmt man den Einlauftrichter von Solex, der für den CCI-Vergaser konstruiert wurde (Bild 5). Vorher muß das Oberteil des DCNF-Vergaserdeckels abgesägt und geglättet werden (Bild 3, Bild 4). Danach werden die Einlaufkanten konisch auf den Doppelinlauftrichter angefräst (Bild 6), um eine gleichmäßige Verengung von 5° bis 7° zu erreichen. Dies ist nötig, damit die Strömungsgeschwindigkeit am Lufttrichter erhöht wird. Zuletzt kommt eine neue Düsenbestückung, die aus Erfahrungswerten unserer Steyr-Freunde stammt und ca. folgende Werte hat:

- Lufttrichter: 2 x 28
 - Hauptdüse: 2 x 140 – 150
 - Luftkorrekturdüse: 2 x 175 – 185
 - Mischrohr: 2 x F30
 - Schwimmerstand: 48 mm
- Genauere Abstimmung kann nur eine Prüfstandsmessung ergeben.
Viel Spaß beim Schrauben wünscht

Winfried Knobloch

PS.: Es gab auch noch einen Weber-Vergaser für unseren Puch, den 32 ICS (siehe Seite 35).

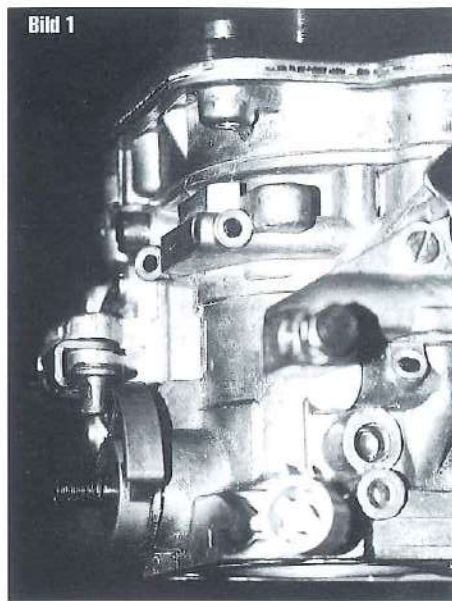
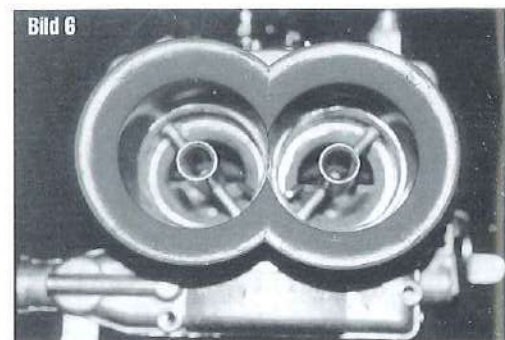
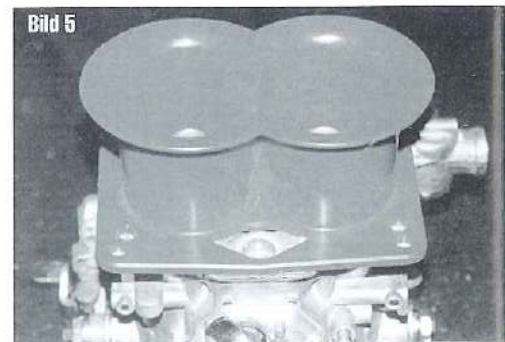
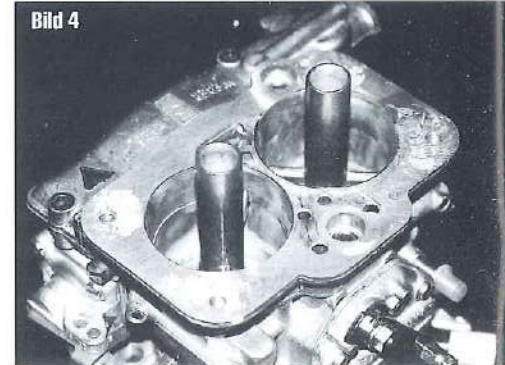
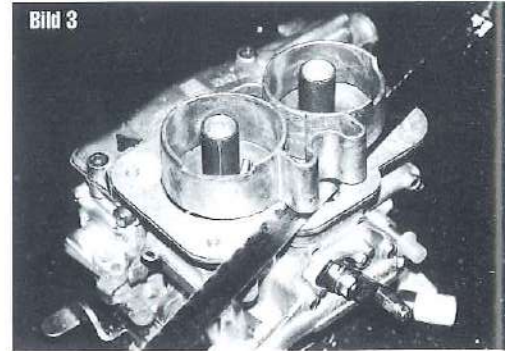
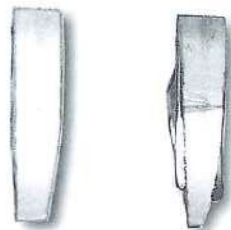


Bild 2: Wippe original, Wippe modifiziert



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

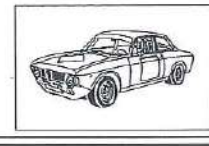
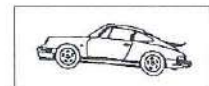


Wir befördern, von der kleinsten Schraube bis zum schönsten Ölimer, innerhalb Europas, sowie von und nach allen wichtigsten Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

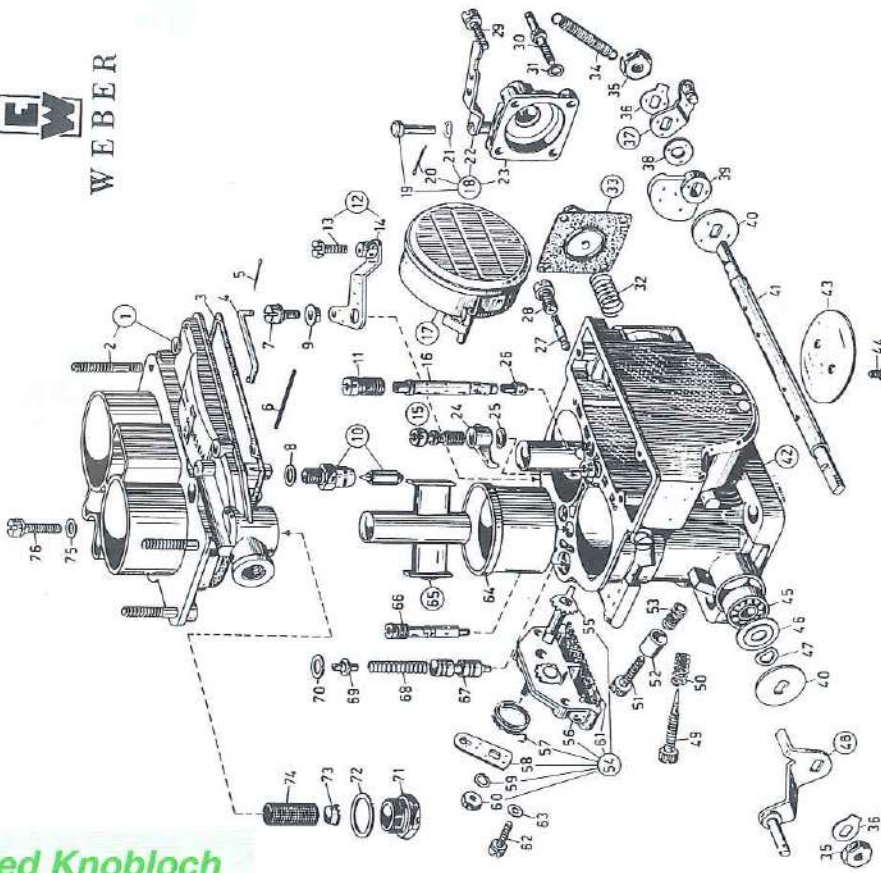
Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099



VERGASER DCNF UND ICS 32



MARA



DCNF

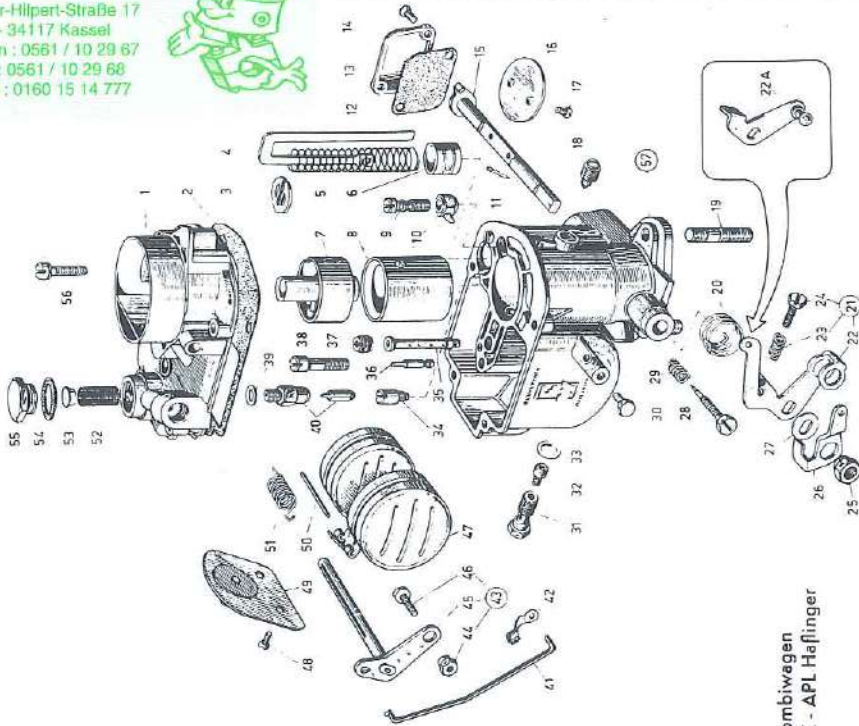
Bild-Nr.	Bestell-Nr.	Hersteller-Nr.	Bezeichnung	Fiat-Nr.
1		DCNF	VERGASER, komplett	9918767
2		31716.082	Vergaserdeckel, komplett	9909525
3		64955.007	Stiftschraube	9918747
4		41705.029	Dichtung für Vergaserdeckel	9918748
5		61280.056	Zugstange	9914495
6		32610.006	Splinte	9904710
7		52000.010	Schwimmerachse	9908650
		64700.012	Schraube	

Winfried Knobloch
Technical Departement

H. Knobloch + Sohn KG
Werner-Hilpert-Straße 17
D - 34117 Kassel
Telefon : 0561 / 10 29 67
Fax : 0561 / 10 29 68
Mobil : 0160 15 14 777



MARA



32 ICS

STEYR - Puch 500 DL
STEYR - Puch 650 T
STEYR - Puch 700 C Kombiwagen
STEYR - Puch 700 AP E - APL Hafinger

Bild-Nr.	Bestell-Nr.	Hersteller-Nr.	Bezeichnung	Abmessungen in mm
8		34894.012	Luftrichter	27
7		31866.008	Zerstäuber	4,50
32		41120.001	Hauptdüse	1,35
36		41160.001	Leerlaufdüse	0,50
10		41252.004	Beschleunigungsdüse	0,60
35		61440.351	Mischrohr	F18
37		41360.001	Luftkorrekturdüse	2,40
		64240.007	Leerlaufdüse	1,75
40		64290.001	Schwimmerarmventil	1,50
34		41030.007	Pumpenansaugventil	0,70
47			Schwimmer	gr. 24-25



BIETE/VERKAUFE

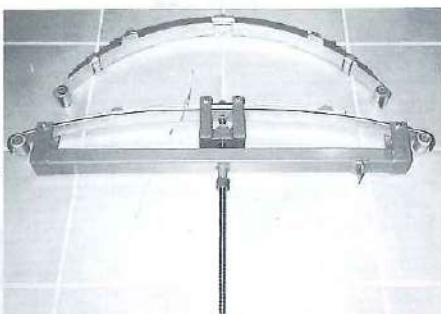
Steyr Puch 500 D, fertig nach Restaurierung:



Stefan Maryniok
Berucova 36
Cesky Tesin 73701
Tel: 00420 / 6 59 73 14 67

Heinz-Saam-Rennmotor
M. Duesterberg
Tel. 0 30 / 4 33 90 10

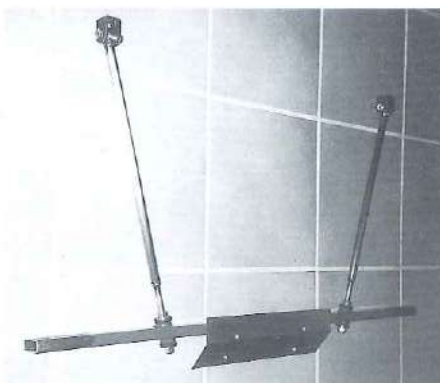
Günther Lehmann bietet an:
Blattfedervorspann- und Einbau-
vorrichtung wie Werksempfehlung



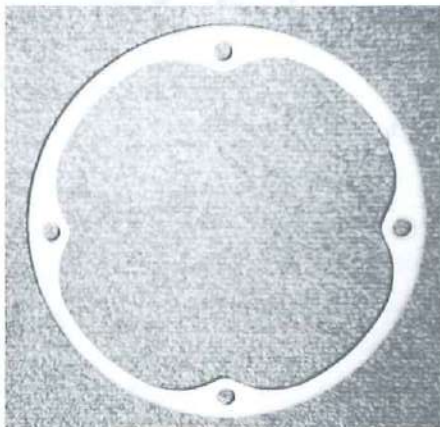
Blattfederstabi aus V2A einstellbar,
keine Schweißarbeit am Fahrzeug
erforderlich



Rennstabilisator hinten



Felgenaufnahme Puch Lochkreis
(ich werde ein neues Press- und



Stanzwerkzeug bauen lassen, dann
gibt es wieder neue Original Puch-
Felgen in 4 1/2 Zoll und 5 Zoll x 12
2 Dunlop Formula R Reifen
175/70/12
2 Kleber V15 TI Reifen
155/70/SR12
Tel: 0 83 02/4 79
Grüntenberg 5
87657 Görtsried

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

Keilriemenscheiben alu klein 126er
oder TR mit Stahlbüchse, 110.- €,
diverse TR-Teile und Getriebeüber-
setzungen auf Anfrage.

G. Hummel Tel: 07 21 / 2 38 67

Neue Saugrohre 40x1,5 (Innen-
durchmesser 37 mm) kpl. V2A für
Zylinderkopfabstand TR. Saugrohr-
länge etwa 600 mm. Bei Fiat-Ge-
triebe nur mit seitlichem Anlasser
und oben gekapptem Getriebe-
gehäuse. Für Pallas-Zenith, für We-
ber. Je 220.- Euro. Saubere Arbeit.
Heiko Kober
Tel.: 01 71 / 6 84 64 10

Renn-Puch 500d bj. 63
echte rennzeige 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. 10.000.--
weitere teile möglich.
bin leider schwer erreichbar daher
Fax 0 21 51 / 50 01 47
schroeer-lothar@t-online.de

Irene Weiss
Ostseebad Prerow
Kapitän's Garten
Hafenstraße 11 D
Appartement Nr.15
Vermittlungsagentur Th. Stein · Fon/Fax: 0382.33-602.43

FAN-CLUB-ZINSER

Steyr-Puch * Pinzgauer * Haflinger
Kornegasse 8 - 8073 Feldkirchen
Tel./Fax: 03135 52430 · Mob.Tel. 0664 201 6366
andreaszinsler@aol.com

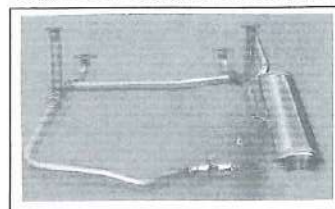


Getriebe und Motoren laufend lagernd



STEYR-PUCH 500 / Bj 1958
650 T/ 650 TR
Bj 1963/fahrbereit/24 PS mit neuem Stoffdach

AUSPUFF - KRÜMMER
NIEROSTA - 100% passgenau
FÜR ALLE PUCH und HAFLINGER



Komplette Auspuffanlagen für
alle Puchis (500-700-500 S)

**Jumble
GOODIES**



Steyr Puch 650T, weiß, Umbau auf TR, 49 kW (67 PS), EZ: 04/68, alle Extras, EUR 7.900
MwSt. ausweisbar



Auto Winkler
Grüner Weg 20
D-52070 Aachen
Tel: 02 41 / 15 66 79
Fax: 02 41 / 9 97 35 54

Steyr Puch 650 T, 74.000 km, 15 kW (20 PS), EZ: 04/64, also die stärkere Version des Puch 500 mit 650 ccm Hubraum und 19,8 PS. Komplet, Motor dreht, Karosserie mit Selbstmördertüren und abnehmbaren Dach. Rostschäden. Verkauf ohne Garantie als Restaurierungsobjekt.

EUR 1.650
MwSt. ausweisbar
Christian Bauer



A-3041 Asperhofen
1.Tel.: +43 - 27 72 / 5 86 00
2.Tel.: +43 - (0)6 76 / 6 09 85 34

SUCHE

Suche von Originalwerkzeugsatz:
Kurbel und Wagenheber.
Günter Hermany,
13467 Berlin,
Tel: 0 30 / 40 12 35,
Fax: 0 30 / 4 04 20 64

Für Steyr Puch 650 TR zwei Stahl-
felgen 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

Nachfertigung 8-er Triebbling
ab 5 Stück hat Hans Gerner die
Möglichkeit der Nachfertigung.
Nur gegen Vorkasse.
Hans Gerner
Tel: 00 43/7 72 26 71 68



**Steyr Puch
Freundes-
kreis**

www.bohlmann-motorsport.de

Wir beschäftigen uns seit Jahren mit der Restauration

und dem Tuning von Steyr Puch Autos.

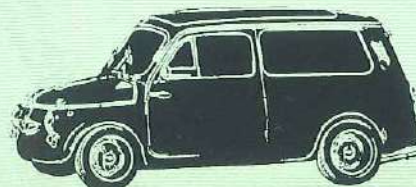
Unsere Serviceleistungen umfassen:

- Wartung, Reparaturen, Tuning
- Motor-, Getriebe- und Fahrwerkstechnik
- Einstellarbeiten und Abstimmung

Wir helfen gerne.

Tel.: 0 26 22 / 83 74 73

E-Mail: info@bohlmann-motorsport.de





April

6.	Coppa Mille	Freies Training	Messe-Stadion	Düsseldorf
10. - 13.	Freundeskreis	Techno Classica	Messestand	Essen
21.	VFV	MSC Bork	Einstellfahrt	Nürburgring
25. - 27.	VFV	ADAC Berglauf	Schl. Dreieck	Schleiz
27.	Österreich	1.Kleinwagen Club	Seiberer Berg	Weiskirchen/A.

Mai

3. - 4.	VFV	Berg-Revival	Bergrennen	Stadtsteinach
4.	Coppa Mille	1. Wertungslauf	Circuit Zolder	Belgien
9. - 11.	VFV	nur Autogruppe	Autodrom/Most	CZ.
16. - 18.	Freundeskreis anschließend	Teilemarkt u. Treffen	bei Heinz Liedl	Regensburg
24. - 25.	Freundeskreis	Walchsee/Garda/Como	3 Seenausfahrt	Austria/Italien
30. - 01.	VFV	Klassiker Tage	Ulla Kahl	Frankfurt
31. - 01.	Oldt. Messe	mit Motorräder	Autodrom Most	CZ.
		Autoquariat ist dabei...	Tulln	Österreich

Juni

14. - 15.	Coppa Mille	2.+3. Wertungslauf	Oldt. Festival	Nürburgring
29.	Coppa Mille	4. Wertungslauf	Spa/Francorch.	Belgien

Juli

4. - 6.	Freundeskreis	Jubiläumstreffen	Dr. Schürmann	Nähe Kassel
12. - 13.	Treffen	Steyr Puch u. Fiat	Moosburg	Österreich
25. - 27.	VFV	mit Motorräder	Motopark	Oschersleben

August

2. - 3.	VFV	Autogruppe	Schleizer Dreieck	Schleiz
3.	AC-Ebern	Klassik-Rallye	Gotthard Schleicher	Rentweinsdorf
30.	Coppa Mille	5. Wertungslauf	Motopark	Oschersleben
30. - 31.	VFV	mit Motorräder	Hockenheimring	Hockenheim

September

6. - 7.	VFV	Autogruppe	Dreieck	Frohburg
6. - 7.	500er Treffen	ist sehr schön!!	Asiago	Italien
13. - 14.	Coppa Mille	6.+7. Wertungslauf	Colmar-Berg	Luxemburg
20. - 21.	VFV	nur Autogruppe	Sachsenring	Hohenstein
27. - 28	Coppa Mille	8.+9. Wertungslauf	Croix Ternois	Frankreich

Oktober

11.	Teilemarkt	Schnäppchen	Garsten/Steyr	Österreich
18.	Coppa Mille	10. Wertungslauf	Motopark	Oschersleben
25. - 26.	VFV	nur Autogruppe	Eurospeedway	Lausitzring

November

8.	Coppa Mille anschließend	11. Wertungslauf Jahresabschlussfeier	Hockenheimring mit Siegerehrung	Hockenheim im Ring-Hotel
??	Freundeskreis	Jahresabschlussfeier	siehe Info/Markt	??

Infos:

ACM:	K. Kleber	02151 / 31 33 71	Abarth Coppa Mille	Krefeld
VfV:	W. Budzinsky	02543 / 27 05 58	Vet. Fahrz. Verband	Billerbeck/Monaco
Steyr Puch:	Ulla Kahl	06192 / 2 55 20	Freundeskreis	Hofheim/Frankfurt
	Georg Hummel	0721 / 2 38 67	Freundeskreis	Karlsruhe/Baden
	Jutta Duesterberg	030 / 3 23 45 21	Freundeskreis	Berlin/Kl. Marzehns

ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR

BEKLEIDUNG
OVERALLS



HELME



HANDSCHUHE

RACING WITH STEYR PUCH



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



STOPPUHREN

ALLES FÜR DEN MOTORSPORT



SCHUHE



SITZE



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

