

Ausgabe Nr. 18

# THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



20



1983 Freundeskreis Deutschland 2003



# 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



**DLKÜHLER 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





## Liebe Steyr Puch Freunde,

wer hätte wohl vor Jahren von uns gedacht, dass eine kleine Interessengemeinschaft, wie wir es nun einmal sind, irgendwann ein „20-jähriges Jubiläum“

feiern würde? Wahrscheinlich Keiner. Wer hätte wohl gedacht, dass 20 Jahre nach unserem Steyr Puch-Sonderlauf auf dem Nürburgring noch immer Steyr Puch-Autos dort ihre Rennrunden drehen würden? Sicherlich nur Wenige. Oder hätte einer von Euch geglaubt, dass wir dieses Jahr zum 15. Mal unseren Teilemarkt auf dem Gelände von Heinz Lied veranstalten würden? Wohl Niemand. Also Freunde, dürfen wir auf das 20 jährige Bestehen unseres Freundeskreises auch ein wenig Stolz sein und durchaus positiv in die Zukunft blicken. Einige von uns dürften aber auch Bilanz über die zurückliegenden 20 Freundeskreis-Jahre gezogen und ihre persönlichen positiven wie auch negativen Erfahrungen mit Freundeskreis-Mitgliedern gemacht haben. Ich jedenfalls könnte ein Buch schreiben. Nun, den Harmonie versprühenden, reibungslos funktionierenden Club wird es wohl nie geben. Oder vielleicht doch... irgendwann? Gott sei Dank, sterben Hoffnung und gute Vorsätze zuletzt. Vielversprechende Tendenzen im zurückliegenden Jahr waren ja zu erkennen: Eine noch nie da gewesene Zahl von Besuchern, die an unserem Clubstand auf der Techno Classica in Essen vorbeischaute, unser Jubiläumstreffen und Ausfahrt am Edersee bei Kassel mit 20 Fahrzeugen, die Jahresabschlussfeier in Heimbuchthal, Nähe Aschaffenburg (56 Personen!) und ein sehr gut besuchter Teilemarkt mit – wie immer – toller Bewirtung durch die ganze Familie Liedl. Egal aus welchem Blickwinkel wir den Freundeskreises und seine Entwicklung auch betrachten, wichtig ist – und ich hoffe, ich denke nicht

allein so – Ansprüche auf das Machbare mit entsprechendem Niveau als guten Vorsatz für den Freundeskreis stets im Auge zu behalten. Nur so werden wir die entsprechende Resonanz und eine positive Berichterstattung durch die Medien erwarten können. Gerade durch unser geschlossenes Auftreten, ob als Motorsportgruppe, durch unseren Clubstand auf den Messen oder durch unser „Thondorf“-Magazin, war es möglich, dass in den letzten Jahren in Oldtimer-Magazinen und der Tagespresse über unsere Steyr Puch-Autos berichtet wurde. Darüber hinaus konnten durch den sich dadurch verstärkenden Bekanntheitsgrad neue Mitglieder für unseren Freundeskreis gewonnen werden. Natürlich dürfen an dieser Stelle ein paar Gedanken und gute Vorsätze von mir für die Zukunft nicht fehlen: Wie ich gehört habe, wollen Einige nur noch in Maßen trinken (gemeint ist nicht die bayrische und uns bekannte Maßeinheit). Andere wollen das Idealgewicht anstreben (10 kg verschlingen schließlich 1 PS an der Hinterachse) und ein kleiner Rest will mit dem Rauchen aufhören. Einen Steyr Puch zu besitzen und am Laufen zu halten, ist wohl kein Laster mehr, was! Logisch, wenn die meisten Besitzer nur noch zum Anschauen in die Garage gehen. Auch scheinen Viele nicht zu wissen, in welcher Disziplin sie sich künftig noch verbessern sollen. Mir fallen gleich zwei Schwächen auf Anhieb ein an denen ich arbeiten müsste. Mein TR gehört dringen hier und da geschweißt und auch lackiert. Was bis jetzt passiert ist? Nicht viel... Schuld daran ist meine zweite Schwäche: nach Perfektion strebend, verzettelte ich mich häufig – und auch gerne. Denn ehe eine Puch-Baustelle beendet ist, steht schon die nächste in einer meiner viel zu engen Garagen. Anstatt meinen TR zu zerlegen, lachte ich mir das Brysch-Auto an. Zu 80 % fertiggestellt, steht es jetzt schon das zweite Jahr aufgebockt in einer Ecke. Was meint Ihr, geschieht jetzt? Von der uns

allen bekannten Jäger- und Sammlermanie befallen, drücke ich mir schmerzvoll eine Mercedes-Sprinter-Ladung voll 700er Kombiteilen aufs Auge. Aus denen soll mal ein neuer Puch-Kombi heranwachsen. Soll – irgendwann. Die Betonung, fürchte ich, liegt auf irgendwann! Das macht natürlich für euch keinen Sinn – ist aber für mich um so spannender. Und ehrlich gesagt, weiß ich auch gar nicht, ob ich mich überhaupt bessern will. Denn, wenn ich mich in unserem Freundeskreis so umschaue, stelle ich fest, ich bin ja gar nicht so allein: da gibt es meinen Freund Fritz, der kauft einen gelben 650 T, der läuft natürlich seit einem Jahr nicht. Seine nicht geraden logische Konsequenz: er kauft einen zweiten, der läuft natürlich auch nicht richtig, ist aber eine prima Basis um eine siegverdächtige Coppa-Mille-Version auf die Räder zu stellen. Wann? Ja, ja... irgendwann. Oder meinen

## GUTE VORSÄTZE!

Kumpel Uwe, Monoposto-Fahrer, ehemaliger Gulia-Super-Treter, bereits seit Längerem vom Langstreckenfieber gezeichnet. Noch kein Auto, aber es stehen schon drei Motoren im Keller. Noch keine Runde gedreht, aber nächstes Jahr... Irgendwann. Oder mein Rennkollege Lothar... seine Kantenhaube, natürlich ebenfalls... irgendwann. Es scheint für mich fast so, als würden interessante Pläne und schöne Träume in Zukunft mehr Spaß machen, als immer neue gute Vorsätze. Wortüber sollte man auch sonst beim wöchentlich stattfindenden Stammtisch, beim geliebten Bier (natürlich in Maßen), auch besser fachsimpeln und schwärmen können als über das, was irgendwann mal sein wird? Oder? In diesem Sinne, vergnügliches Lesen der neuen Thondorf und eine ereignisreiche, schöne Oldtimersaison mit euren Steyr Puch Fahrzeugen.

Georg Hummel



# INHALT 2003

## TITEL

20 Jahre Freundeskreis 6-7  
Ausfahrt

## EDITORIAL

Gute Vorsätze 3

## UNTERWEGS

Sieben Zwerge 8-9

Über die Grenzen 26-27

32-33

## LEUTE

Das geht uns alle an 5

Ein Perfektionist... 11

Steyr Puch Fahrer 34

## START UND ZIEL

Rückblick Rennsaison 12-13

## SERVICE

Jumble Goodies 35-37

Termine 38

## BERICHTE

Oldies But Goldies 14-15

David mit Dampf 16-19

Lange bevor... 28-29

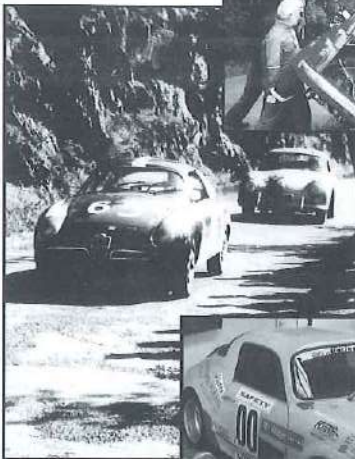
Rennwagenselbstbau 31

## TECHNIK

Motorenlehrgang 10

Motorentuning 22-25

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](http://www.thondorf.de) [thondorf@steyr-puch.de](mailto: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](mailto: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](mailto:webmaster@steyr-puch.de)

**Messestandgestaltung, Betreuung ausländ. 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](http://www.art-media.de)  
[matthias@kelber.net](mailto: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**  
werbeagentur  
kleberstraße 33a  
96047 bamberg  
0951 208 72 97  
[www.art-media.de](http://www.art-media.de)







## Ein altes und leidiges Thema:

„Die Mitarbeit von Freundeskreismitgliedern an unserem Magazin.“

Georg Hummel, langjähriger und altgedienter „Macher“ unseres Magazins „THONDORF“ wird nun zum Jahresende die Redaktion unserer Zeitung abgeben. Mögen die anderen Oldtimerclubs und Interessengemeinschaften auch die gleichen Probleme haben, wir hatten uns jedenfalls vor langer Zeit bereitwillig den Zwang auferlegt und auch Georg Hummel einmal versprochen, regelmäßig (einmal im Jahr) Papier, Bilder und Berichte für unser Zeitung bereit zu stellen. Ich weiß, wie sehr er auf die Hilfe von uns allen angewiesen ist und kann mir auch gut vorstellen, wie es ist, wenn man vor einem leeren Stück Papier sitzt und einen Artikel für unsere Zeitung schreiben soll. Nach zehn Zeilen ist die Luft raus! Schliesslich habe ich doch hin und wieder auch schon Berichte zu Fahrwerk, Bremsen, Felgen und Reifen geschrieben und als Mitglied des „harten Kerns“ die Entwicklung der Zeitschrift von Anfang an miterlebt. Ohne unsere Mithilfe wird kurz über lang auch die „THONDORF“ vor dem „Aus“ stehen. Georg Hummel engagiert sich ja noch bei Steyr Puch Treffen u. Ausfahrten, bei unseren Messeauftritten und für das Bekanntbleiben unserer Steyr Puch Fahrzeuge in der Öffentlichkeit, sowie im historischen Motorsport. Er hat ein ganzes Jahrzehnt!, zuerst in Zusammenarbeit mit der Karlsruher Agentur „Idee, Satz und Druck“ und später dann mit Matthias Kelber, von „artmedia“ in Bamberg, hervorragende Arbeit geleistet, die weit über das Maß eines üblichen Engagements in einer Interessengemeinschaft hinausging. Wenn unsere „THONDORF“ heute selbst bei Unbeteiligten der Autoszene hohe Anerkennung findet, so ist das, das Werk von ihm und von Matthias Kelber. Sie können Beide mit Recht Stolz auf das Erreichte zurückblicken. Hier möchte ich einmal im Namen aller Mitglieder „Danke Georg“ sagen.

Hier soll aber nicht nur der Platz für Lob, Dank und Anerkennung sein. Mir liegen im Moment mehr die Gründe für seinen Rücktritt am Herzen. Von vorn herein, ich habe Verständnis für seine Gründe. Selbstverständlich, es ist nie nur ein Grund allein. Es ist immer ein Paket oder Geflecht von Gründen. Es sind meist private Gründe, veränderte Arbeitsbedingungen oder, wie momentan bei vielen Selbstständigen, die geschäftliche Situation usw. Aber seit langem kommt noch dazu: es bleiben Berichte und Bilder aus. Es kommen einfach zu wenig Beiträge



von uns Mitgliedern. Natürlich stehen wir mit diesem Problem nicht allein da. Viele Vereine haben damit zu kämpfen. Trotzdem, der Zeitpunkt ist wohl gekommen, wo es Georg Hummel leid ist in ständigen und auch noch kostenintensiven Telefonaten zu mahnen und zu fordern. Beiträge kommen leider nur wenige oder überhaupt keine. Das müssen wir einmal klar und deutlich beim Namen nennen.

Gemeint ist nicht der kleine Rest der sich engagierenden Leute. Es ist nicht damit getan, wenn jeder von uns begeistert (außer Renè Diesner) die Zeitung in seiner Hand hält und voll des Lobes ist. Die meisten glauben, es läuft alles tadellos. Dem ist aber bei weitem nicht so. Ich kann unseren scheidenden „Macher“ auch verstehen, wenn er frustriert ist, weil immer nur als Alternative darüber

diskutiert wird, die „THONDORF“ in vereinfachter kleiner Einzelblatt-Kopie-Version wieder herauszubringen und dafür den Jahresbeitrag zu halbieren. Ich wäre jederzeit dafür. Nur, um einigen Freundeskreislern den momentanen, tatsächlichen Zustand vor Augen zu führen. Ich möchte dies auch als Appell an jeden einzelnen zur besseren Mitarbeit verstanden wissen. Selbstverständlich hat jeder von uns genügend Gründe, warum er gerade diesmal wieder keinen Beitrag zur „THONDORF“ leisten konnte. Aber wir sollten uns darüber im klaren sein, dass unsere Zeitschrift die Hauptpräsentation unseres Freundeskreises nach außen ist. Noch werden wir als Freundeskreis in der Öffentlichkeit auch durch unsere „Rennfahrergruppe“ repräsentiert. Sie fahren durch ganz Europa und haben dabei unser Freundeskreis-Emblem am Auto. Sie kommen meistens alle drei Wochen mit Gleichgesinnten an den Rennstrecken zusammen und vertreten dabei unseren Club. Aber was kommt danach, wenn mit der Rennerei Schluss ist? Gerade diese kleinste Gruppe unserer Mitglieder im Freundeskreis, gestaltet und liefert auch noch überwiegend die Beiträge zu unserer „THONDORF“. Da meine ich, sollten auch noch einige andere etwas zu sagen und zu schreiben haben. Bei unserem diesjährigen Jubiläums-Teilemarkt (zum 15. mal bei Heinz Liedl) wird es viel zu diskutieren geben. Denn, wie die „THONDORF“ in näherer Zukunft aussehen und weitergeführt werden soll, wissen wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht. Trotzdem, bin ich aber der Auffassung und auch guten Mutes, dass wir gemeinsam (vielleicht doch mit Dir, Georg?) einen neuen Weg finden werden.

Ich hoffe, dass wir uns, wie immer zahlreich, beim Liedl-Teilemarkt und anschließend, nach alter Sitte, in der „Walba“ zum „Benzinhock“ und zur weiteren Weichenstellung, treffen werden.

*Johannes Hiltrop*





Unser begeisterter Puch-Treter aus Kassel, Dr. Jörg Schürmann mit seinem wunderschönen grauen Geschoss, hatte schon seit langem die Idee, eine Ausfahrt mit den anderen Puchleuten zusammenzustellen. Dass es ausgerechnet dann doch die Jubiläumsfahrt werden sollte,

war eher Zufall, aber was für ein Glücksfall!!

Der einzig unwägbare Faktor war das Wetter, untypisch kalt und windig, aber ein Puch ist bekanntlich ein geschlossener PKW und bietet seinem Lenker ausreichend Schutz.

Treffpunkt war der kleine Ort Fürstenberg im Waldecker Land, dort gab es Quartier und Raum zum ausführlichen fachsimpeln, was ja das



wichtigste bei solchen Zusammenkünften ist. Selbst in der heimischen Presse wurde das motorsportlich historische Ereignis entsprechend angekündigt, es trudelten auch bis spät in die Nacht die Teilnehmer ein, mal auf eigener Achse oder auf Hänger, mal mit Wohnmobil oder Hotelreservierung.



Die Erinnerung hat einen knuffigen Namen: Steyr-Puch fertigte Fiat 500 Foto Schürmann

## Schneller, als ein Fiat sein konnte

Impressionen vom Treffen der Freunde des unsterblichen Steyr-Puch

Zu sehen ist noch nichts: Doch es liegt ein mächtiges Dröhnen in der Luft, es kündigt sich Gewaltiges an. Dann biegen plötzlich kleine Kugelblitze um die Ecke: 20 Autozwerge schnüren wie die Perlen auf der Schnur auf den Hof des Gutes und bremsen, daß der Kies nur so spritzt. Dirigiert von einem unsichtbaren Choreographen, parken die Autos ein, exakt nebeneinander, abwechselnd in der Farbe ihrer Lackierung, zwei gleiche Zwerge nebeneinander: Das wäre nicht spannend.

Der für ganz Deutschland organisierte „Freundeskreis Steyr-Puch“ besteht seit 20 Jahren und hat sich zur Jubiläumsfahrt in der Nähe des nordhessischen Edersees versammelt. Für Formalien ist wenig Zeit, Türen klappen, eine kurze Streckenbesprechung. Dann geht es los: 140 Kilometer sind zu bewältigen, auf kurvigen, schmalen Straßen, vorbei an Wiesen und Gras, das über die Leitplanke wuchert, und wo es riecht wie damals, als die Puch-Freunde noch Studenten waren mit langen Haaren, mit Schraubenschlüsseln im Gepäck und dem Fernweh im Herzen.

Auf den ersten Blick wirken die munteren Steyr-Puch wie muntere Fiat 500. Das ist kein Wunder: Der österreichische Hersteller baute das italienische Modell nach dem Krieg in Lizenz. Wenn die Winzlinge durch die Dörfer röhren, grüßen die älteren Bewohner hinter den Jägerzäunen: „So einen hatte ich auch mal“, hört jeder Fahrer (man nennt ihn auch „Puchist“) bei jeder Ausfahrt und lächelt nur milde ob des Mißverständnisses.

So einen hatte nämlich nicht jeder: Der Steyr-Puch war eine Rarität, verglichen mit dem Massenprodukt von Fiat. Das Werk in Thondorf bei Graz baute ihn in verschiedenen Ausführungen von 1957 bis 1968. Die Produktionszahl war relativ gering: Das Modell 500 wurde in 39 045 Exemplaren auf die Räder gestellt, von den Rennversionen 650 T und TR gab es nur 5574 Einheiten. Rechtslenker für den Export nach England wurden nur in einer Auflage von sechs Stück gebaut – zwei davon sind bei der Jubiläumsausfahrt mit dabei. Wie viele Steyr-Puch überhaupt noch in Deutschland herumfahren, weiß niemand genau, es könnten um die 250 Exemplare sein.

Da können Herr und Auto sich nicht für immer verlieren: Matthias Duesterberg aus Berlin, Mitbegründer der Puch-Freunde, mußte seinen Steyr vor Jahren verkaufen, weil die Familie nicht mehr hineinpaßte. 26 Jahre später fand er ihn wieder, zerlegt in die Einzelteile in einer Garage. Seinen ersten Steyr entdeckte Duesterberg bei einem Schrotthändler, der den Autotorso als Hundehütte mißbrauchte. Stefan Auerbach, mit 34 Jahren einer der jüngsten im Club, war pragmatischer: Er ersteigerte seinen schilfgrünen Steyr im Internet.

Man sitzt tief, knapp über der Straße, und der „Alpen-Porsche“ geht ab, fast wie eine Rakete. Die „Rennsemel“ sollte immer schneller sein, als ein Fiat konnte. Vier Vorwärtsgänge waren damals Fortschritt.

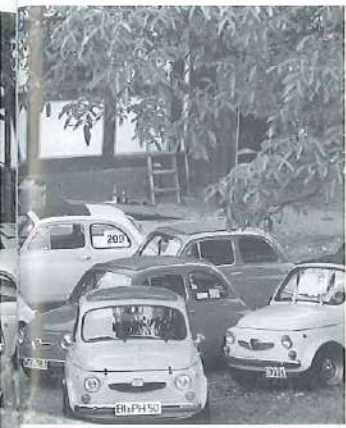
JULIA SCHÜRMAN



Am Samstag morgen hieß es: Gendemen, start the engines und ab nach Kassel, d.h. der groben Richtung nach. Dank des hervorragend gemachten Roadbooks gab es überhaupt keine Probleme, zunächst das Gut Schaaken anzu- steuern, wo Familie Schürmann vor der Kulisse ihres einzigartig restaurierten Fachwerkhauses und der versammelten Puchmannschaft den ersten, sogenannten Schalthebelschluck, reichte. Entspannt und ampelfrei ging's weiter durch die wunderschöne Landschaft um den Edersee, die den meisten Freunden absolut unbekannt war.

Die Sehenswürdigkeiten an der Strecke im Einzelnen aufzuführen würde den Rahmen unsrer Zeitung sprengen, eine Kirche mit bemerkenswerten Altarbil-





dern aus dem 14. Jahrhundert, ein Goldbergwerk mit Aussichtsturm, das Schloss Waldeck mit Aussicht erster Klasse, nicht genutzte Badegelegenheit im historischen Strandbad, Kaffee und Kuchen auf einem großen Hof mit eigener Käserei, kurzum, reichlich Gelegenheit, die niedlichen kleinen Autos von allen Seiten zu fotografieren.

Das war ein superschöner Tag, Dank auch an Marlies und Winfried Knobloch, die alle Hände voll zu tun hatten, die Raselbande zusammenzuhalten.

Der Grillabend wurde der Kälte wegen in einen bunten Abend im Saale umfunktioniert, Jörg hatte an alles gedacht und so auch für eine altersgerechte Life-Musik gesorgt, die Fotodokumente sprechen Bände (siehe Foto Hummel/Duesterberg). Die Nacht war kurz,

das Fest um so rauschender, der nächste Morgen entsprechend, ersparen wir uns die Einzelheiten.

So einen wunderschönen Ausflug mit der anschließenden 20-Jahresfeier hat uns die Familie Schürmann beschert, da kann man sich gar nicht genug bedanken. Wir hoffen, dass wir noch viele Jahre miteinander unser Hobby pflegen und ausüben können. Kleiner Trost für alle, die nicht dabei sein konnten: es existiert eine CD mit sehr schönen Fotos, vielleicht werden sie auch ins Internet gestellt.

Jutta Duesterberg



Steyr Puch  
Freundes-  
kreis

## Ein Biest von einem kleinen Wagen

**LICHTENFELS (rsm).** Es geht um ein Auto. Auf dem Weg zur Garage schwirren einem noch mal die spärlichen Informationen durch den Kopf. Hinter dem Tor soll ein Oldtimer mit Porschemotor stehen, der auf Rennauto getunt ist. Sein Besitzer Dr. Jörg Schürmann (60) geht voran und erzählt bereits einlages über seine „kleine technische Bombe zur damaligen Zeit“.

Der Weg auf dem Hofgut Schaaken am Ortsrand von Immighausen führt auch an einem echten Porsche vorbei. Schürmann würdigt ihn keines Blickes und erwähnt seinen Sportwagen mit keiner Silbe. Später erzählt er, die neuen Wagen mit ihrer Elektronik mag er nicht so recht, weil sie „so geschlechtslos sind“. Schließlich steht er vor der Garage. Ein alleinstehendes, gelblich verputztes Steinhäuschen. Direkt daneben hat sich eine große, knorrige Linde aufgebaut. Sie scheint dem vierrädrigen Bewohner des Hauses auf seine alten Tage noch Schatten spenden zu wollen. Dann schließt Schürmann das Vorhängeschloss auf und öffnet das Holztor.

Wie, das ist alles? Ein kleiner, mickriger, grauer Fiat aus den 60er Jahren, den sogar Lastwagen noch überholen. „Den vorwechseln viele mit dem Fiat 500“, sagt Schürmann, während er die kleine Motorhaube am Heck des Steyr-Puch 650 TR öffnet. Und schon ist der Laborarzt des Klinikums Kassel in seinem Element.

Er weiß scheinbar alles über diesen in Österreich gebauten Bergflitzer, den er vor zehn Jahren von einem Autotuner aus Kassel gekauft hat: ein überaus auskessend Aluminium-Zweizylinder-Boxermotor, 52 PS, 400 Kilogramm schwer, Baujahr 1963, Lichtmaschine, und Anlasser noch als ein Bauteil, geschmiedete Kurbelwelle und Kolben, unter dem Ölumpf gelagerte Nockenwelle, Benzinverbrauch 7 bis 7,5 Liter, Höchstgeschwindigkeit rund 140 km/h, der 650 TR war 1966 sogar Rallye-Europameister der Tourenwagen...

Schürmann spricht so begeistert und liebevoll über diesen Wagen, dass der Zuhörer sich irgendwann fragt: War da nicht gerade ein Herzschlag unter der nicht gerade ein Hertzschlag unter der Motorhaube zu hören? Dem gebürtigen

Enge Beziehung. Dr. Jörg Schürmann und sein Steyr-Puch-Bergflitzer. Der Mediziner mag diesen Wagen, weil er technisch seiner Zeit schon weit voraus war. (Foto: rsm)



Lemgoer kommen Sätze wie „Das Auto hat zwar die Form eines Biedermannes, aber unter dem Blech ist er ein Leistungssportler – das ist ein Biest von einem kleinen Wagen – der ist wie ein gutes Pferd“ über die Lippen. Zumindest steht der kleine Flitzer wie ein Vollblutgalopper in einer geräumigen Box. Nichts soll das Pony mit Rennferdeigenschaften – „es war quasi der erste GTI“ – hier einengen, nur ein kleines Regal steht links am Eingang und ein Batterieladegerät versorgt ihn stetig mit Energie.

„Die wäre sonst nach ein paar Tagen leer“, erzählt Schürmann. Im Winter müsse er dem Motor bisweilen mit Äther auf die Sprünge helfen. Momentan hat er damit keine Schwierigkeiten. Das Auto springt sofort an und Schürmann fährt zum Fotoanlasser aus der Garage. Auch der Laie hört schon an mächtigen Motorgeschrei, dass hier kein kleiner Fiat die Kolben schwingt.

Ab und zu lässt Schürmann ihn mächtig aufheulen. Dafür lädt er sein Auto auf einen Anhänger, fährt es zum Hockenheim- oder Nürburgring und „lässt ihn rennen“. Ausgerechnet jetzt beginnt es zu regnen. Schnell ein paar Fotos und dann aber wieder rein mit dem guten Stück ins Trockene. Während Schürmann erzählt, dass er seine Liebe zu diesem Kleinwagen in den 60er Jahren während des Studiums in Mainz entdeckt habe und er schon nach der ersten Begegnung wusste, „dieser Traum musst du dir irgendwann erfüllen“, nimmt er ein Fensterleder und wischt damit die Regentropfen von seinem Auto – alle.

„Der wird bei mir nie nass. Auf seine alten Tage sieht der nur die Sonne“, erklärt der 60-Jährige. Da wird er an die Wochenenden vielleicht eine Ausnehmung machen müssen, denn Schürmann ist Gastgeber für rund 50 Mitglieder des Steyr-Puch-Freundeskreises. Dieser bundesweite Club wird in die

sem Jahr 20 Jahre alt und feiert seinen runden Geburtstag mit einer 130-km-runden Landkreuz. Start ist am Samstag gegen 9.30 Uhr. Die Steyr-Puch-Karawane zieht von Immighausen über Goldhausen, Lengfeld, Dorflitz, Oberburg, Nieder-Webe, Sachsenbrunn, Herzhausen, Frankenu, Ederbrunn zum Zielort Fürstenberg. Schürmann hat die Tour organisiert und trifft in diesem Kreis auf Gleichgesinnte in Sachen Steyr-Puch. Genau wie er „kann die jede Schraube an ihrem Auto“ und niemand sei darunter, der „seinen Wagen als fahrende Aktie ansieht, um ihn später zu einem hohen Preis zu verkaufen“. Auch ihn seien schon hohe Summen für den Wagen geboten worden. Aber für Schürmann ist er unbezahlbar. Er lässt auch niemanden aus Steuer und weiß bereits jetzt, dass sein kleiner Renner bei ihm das Gnadenzin erhalten wird.





# DIE SIEBEN ZWERGE AUF DEM GAISBERGE



Es passiert immer, wenn...  
...es sehr stark regnet, Werkzeug und E-Teile nicht dabei sind, der Ort des Ausfalls mal wieder unmöglich

Fuß das Kupplungspedal seines roten Boliden noch leichter als gewöhnlich durchtreten. Das bedeutete für die restlichen Teilnehmer dieser Ausfahrt:



gelegenen ist oder es dunkel wird oder, oder, oder...,

So z.B. bei der Ausfahrt im Mai 2003 in Österreich, auf den Gaisberg (vor Salzburg), wo früher das bekannt / berühmte Gaisbergrennen stattfand und neuerdings als Gleichmäßigkeitsveranstaltung wiederbelebt werden soll.

Fast hatten die sieben Zwerge den Anstieg bezwungen. Da passierte es, in nebliger Höhe und bei strömendem Regen, konnte Kalle's starker

rissene Kupplungsseil durch ein gebrauchtes, aber noch funktionsfähiges zu ersetzen.

Das mutet so einfach an, ist aber, unter den herrschenden, widrigen Bedingungen – wenn z.B. das Führungsrohr für das Seil irgendwie abgeknickt oder zugesetzt ist –

keine besonders reizvolle „Schraubertätigkeit“. Aber mit vereinter Tatkraft gelang der Eingriff schließlich. Mathias hatte durch einen defekten Regler oder Dynastarter mit seinem neuen/alten 700-er Kombi dagegen permanente Ladeprobleme. Aber in der schönen Bergwelt Österreichs sind das nur Kleinigkeiten. Kann doch ein Fahrzeug immer so am Berg geparkt werden, dass das gute Stück auch ohne Starten oder Anschieben zum Laufen gebracht werden kann. Georg, Mr. Präsident, hatte Probleme mit Spänen am „Pilzventil“, was ihn jedoch, trotz Gewichtshandicaps, nicht an wagemutigen Überholmanövern mit seinem Renner hinderte.

Raus aus unseren „Hütten“, ab in den Regen. Den Havaristen zur Seite geschoben und dann wurde dieser mit Unterstützung der übrigen Ausfahrer auf die Seite gelegt. Fried Schultze, unser Gelenkigster, kroch unter Splanemanns Puch um das ge-

Leider war das Wetter, wie oben schon angedeutet, sehr wechselhaft. Anfänglich herrschte am Mondsee tropisches Klima, so dass in herrlicher Umgebung im Freien nur im Schatten „gepicknickt“ werden konnte. Dann folgte leider eine Serie von sehr regnerischen Tagen, die im bekannten Salzburger „Schnürlregen“ endeten. Dennoch, es wurde viel gefahren, gelaufen und besichtigt. Da unsere „einheimischen“ Teilnehmer, Erich Sedlacek mit Frau und seinem Heckflossenpuch, so manchen guten Tipp für uns hatten. In dem kleinen Berggasthof, wo wir alle untergebracht waren, stellte uns der Wirt sofort seine Garage zum Parken und Pflegen





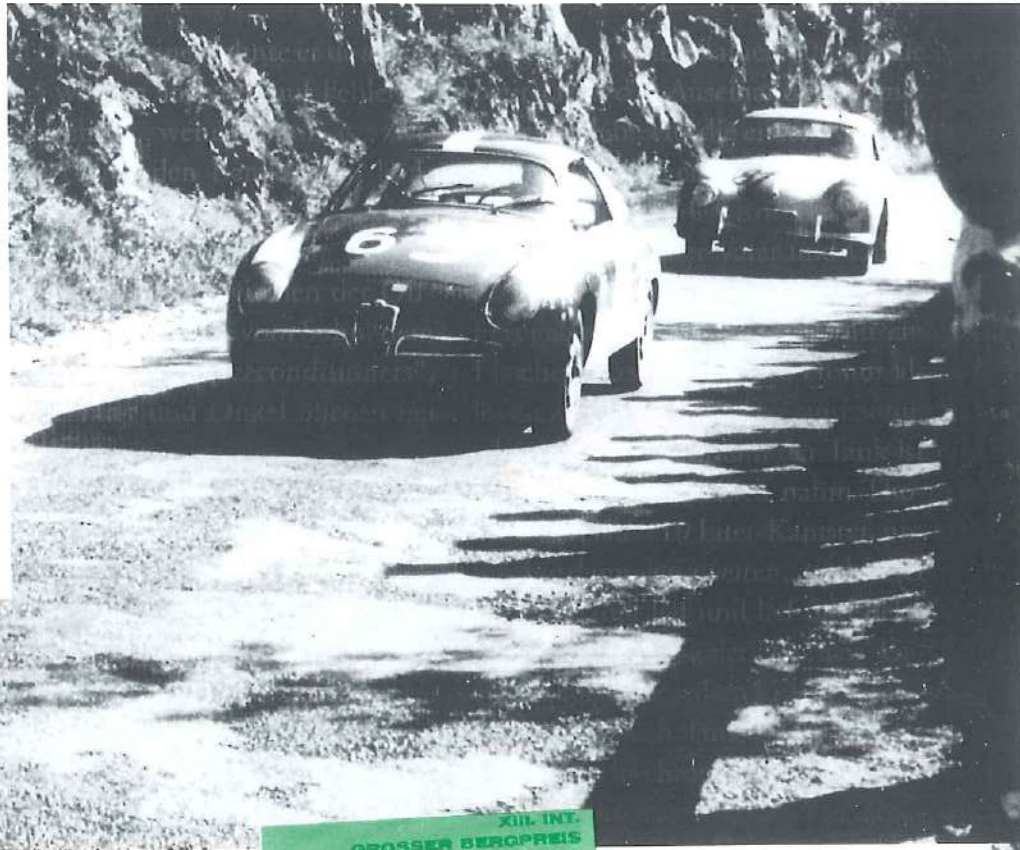
# GAISBERG – RÜCKBLICK UND VORSCHAU



unserer „Juwelen“ zur Verfügung. Fast jeder, der uns unterwegs oder bei Parkpausen sah und ansprach, hatte „auch mal so ein Auto“ besessen und selbstverständlich eine dazugehörige Story auf Lager.

Für alle Beteiligten dieser mehrtägigen Ausfahrt, stand trotz größtenteils nicht optimaler Witterung fest: das Mutter/Vaterland unserer Zwerge bleibt ein ideales Urlaubs- und Reise-land. Wir kommen bestimmt wieder.

*Gilla und Kalle Splanemann  
Ingrid und Fried Schulze*



## GAISBERG

Zu der im Mai 1929 fertig gestellten Gaisbergstraße wurde schon in der Planung ein Fachmann für „Rennstraßenbau“ zugezogen. Landeshauptmann Dr. Franz Rehr betrieb mit Nachdruck seine Idee den „Großen Bergpreis von Österreich“ nach Salzburg zu holen.

Organisiert wurde das erste Rennen am 8. September 1929 vom S.A.C. - Salzburger Automobilclub - mit Unterstützung des Bayrischen Automobilclubs.

Am 2. Juli 1933 fand das letzte Rennen vor dem Krieg statt. Große Fahrer, wie Rudolf Caracciola, Conte Felice Trossi, Hans v. Stuck oder Mario Tardini trugen sich in die Starterliste ein.

Ab 1957 zählte das Gaisbergrennen zur sehr populären Bergeuropameisterschaft. Am Sonntag, den 7. September 1969 fand der letzte Lauf am Gaisberg statt. 34 Jahre sollte es dauern, bis man am Gaisberg wieder „R40“ atmen konnte. Vom 29. Mai bis 1. Juni 2003 veranstaltete der S.R.C. - Salzburg Rallye Club das Gaisbergrennen für historische Automobile bis Baujahr 1969 zum ersten Mal.

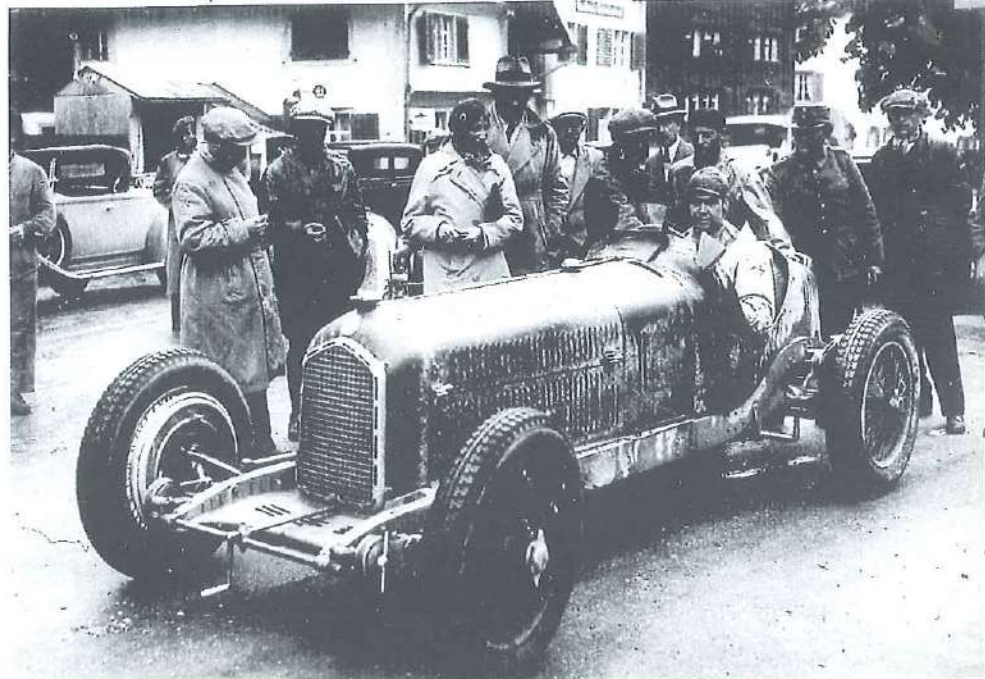
Zum 75jährigen Jubiläum von 10. Juni - 13. Juni 2004 ist neben den „Gaisbergwertungsläufen“ auch ein „Gaisberggrandprix“ und eine Wertung am Salzburgring geplant.

Info: S.R.C Salzburg Rallye Club, Sinnhubstraße 2,  
A-5020 Salzburg, Tel. 0662/ 82 90 33,  
Fax 0662/ 82 90 33-22,  
Email info@sre.co.at, www.sre.co.at



*Robert Finck 1933*

*Caracciola 1932 Gaisberg*







# STEYR-PUCH MOTORENLEHRGANG

Erster Motorenlehrgang bei Robert Prokschi

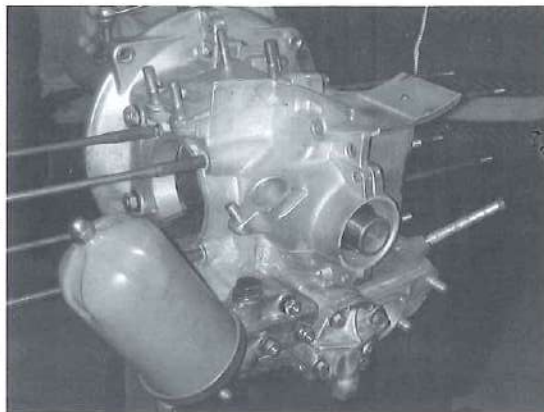


dieser Veranstaltung den Aufbau eines Steyr Puch Motors. Unter ständiger Beobachtung stand Erwin, ein erfahrener Fachmann auf dem Gebiet des Motorenbaus. Die Werkbank wurde in der Mitte der Werkstatt platziert, der Motorständer entwickelte sich zum ständigen Hauptanziehungspunkt der wissbegierigen „Puchschrauber“. Digitale Aufzeichnungsmedien, wie Film und Foto, kamen zum Einsatz. Auch der Motoraufbau erfolgte mit viel Fingerspitzengefühl. Ei-



re, mit einer deftigen Gulaschsuppe, fehlte ebenso wenig, wie die eigens aus Salzburg importierten Mozartkugeln und einem Wiener Kaffee zur Abrundung des Ganzen. Am Ende des Tages konnte jeder „Puchist“ feststellen: schön war er anzuschauen - der neue Steyr Puch Motor. Tiefe Einblicke in die Teilwelt mit Lagerbesichtigung und Nachfertigungsvorhaben von Robert Prokschi, rundeten den durchweg gelungenen Tag ab. In Verbindung mit einem Kurzurlaub in den Bergen, bot so ein aktiver

Ein Samstag im Januar, Anfang 2004. Was macht da wohl der ambitionierte Steyr Puch-Fahrer? Er fährt nach Österreich, kurz hinter Wien, nach Wöllersdorf. Dort bei Robert Prokschi, leidenschaftlicher Sammler und Teilelieferant in einer Person, fand ein sehr interessanter Puch -Motoren Lehrgang statt. Ausschließlich aus ausgesuchten Neuteilen begleiteten die 12 Teilnehmer

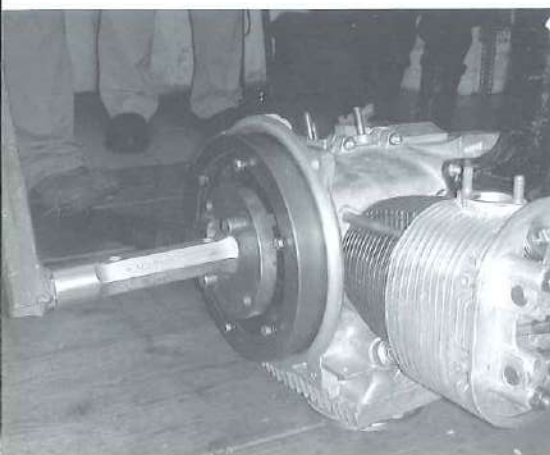
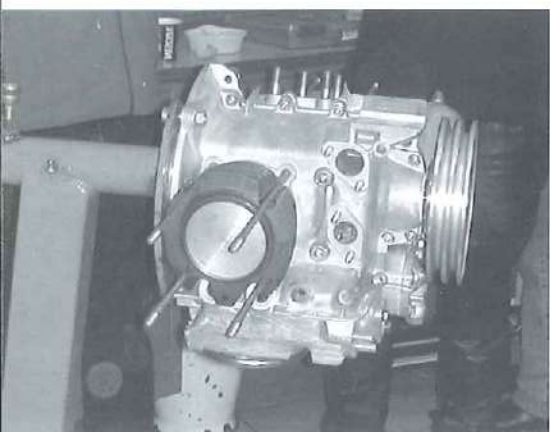


nige Fragen standen im Raum und konnten von Erwin fachmännisch beantwortet werden: Wie ermittle ich die Stückzahl der Ausgleichscheiben der Nockenwelle? Sollte ich den Zylinderkopf auf Bleifrei umbauen? Welche Anzugsmomente benötigen die verschiedenen Motorschrauben? Wer wollte, konnte selbst Hand anlegen und zum Beispiel beim Einschleifen und Einbau der Ventile sein eigenes Können unter Beweis stellen. Auch häufige Fehler(die man nur einmal macht), die beim Zusammenbau eines Motors entstehen können, wurden ausführlich angesprochen. Eine zünftige Mittagspause in uriger Werkstattatmosphä-



„Puchtag“ eine schöne Abwechslung unter Gleichgesinnten.

*Michael Ströfel*



Irene Weiss

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

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



# EIN PERFEKTIONIST AUF VIER RÄDERN...



## ...und ohne Benzin...

Thomas Bohlmann, der mit dem schönen blauen Steyr Puch Kombi 700, trat mal wieder bei einem Rennen an. Im Schlepptau wie meistens Vater Werner und Onkel Rainer, die guten Seelen der Bohlmann-Motorsportler. Wie immer pünktlich und perfekt vorbereitet, nahm Thomas

und Onkel Rainer (ahnte er da schon was?) wollten aber nur auf Fehlersuche gehen, wenn Thomas zwischenzeitlich den Benzinstand kontrolliert und nachtankt. „Alles Unsinn hoch drei, unnötig, keine Ahnung“, kam es zwischen der Öffnung unter der Nase vom Sohn, dem pedantischen „Raceconditioners“, durch. Vater und Onkel blieben bei

zung von Onkel Rainer. Durch die Lautstärke der Auseinandersetzung, hatten sich bereits die ersten Kiebitze (gute „Ratschläger“ gibt es in jedem Fahrerlager) um den Kombi versammelt. Dann wieder Vater und Onkel im Duett: „Benzin nachfüllen!“ Thomas gab endlich nach: „aber nur ein Bisschen, dann ist voll, ist eh nur alles Gewicht“. Papa wieder zum Sohn: „da gehen 20 Liter rein, der Tank ist trocken“. Dann endlich nahm Thomas den ersten 10 Liter-Kanister, ungläubig dann den zweiten.. und es lief der Sprit und lief und lief und lief... peinlich berührt, fielen Thomas' Gesichtszüge mit jedem Liter Sprit tiefer in den sich langsam füllenden Tank. Mit hochrotem Kopf betätigte er den Starterknopf, sein geliebter Kombi lief auf Antrieb wieder. „Dass die Alten immer Recht haben müssen, der Abschleppdienst bekommt auch noch einen Kasten Bier und, und, und...“, giftete er durch die herumstehende Meute, wohlwissend um die sich im Fahrerlager breitmachende Schadenfreude. Mit vollem Tank war er dann vier bis fünf Sekunden langsamer, als Lothar mit seiner roten Rakete.

Fazit: Auch ein Perfektionist braucht Sprit.

*Vater Werner und Onkel Rainer Bohlmann*



am ersten freien Training auf dem Goodyear-Testgelände in Luxemburg teil. Dann beim Pflichttraining, der Kombi lief hervorragend und fast so schnell wie Lothar Kahl's 650 TR... die letzte Trainingsrunde, vorbei an Start und Ziel, das schon obligatorische O.K.-Zeichen von Thomas an seinen Vater, der Puch rollte aus, sprang nochmals an, hustete kräftig und Ende war's mit Lustig. Der Kombi mit Thomas schleppte sich am Haken ins Fahrerlager. Peinlich, ausgerechnet mir dem „100%“, Bohlmann muss das passieren, dachte er. Nach Abkühlen des Motors, ging die Bohlmann-Truppe an die Fehlersuche. Vater Werner, der Renningenieur

Ihrer Entscheidung. „Dann mach' ich's eben selber“, zischte Thomas, trotz eindringlicher Mahnung vom Vater und der vorsichtigen Einschät-

[www.bohlmann-motorsport.de](http://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](mailto:info@bohlmann-motorsport.de)







## Rennen Spa 2003

An einem, wieder einmal, enorm heißen Wochenende hatte Klaus Kleber seine „Coppa Mille Kämpfer“

die kleinen Rennfahrzeuge, mit einem Starterfeld von ca. 60 Startern zum Highlight dieser Wochenendveranstaltung geworden. Nach Fallen der

lende Sommerhäubchen obendrauf, womöglich war auch noch Vollmond, denn beim legendären Düsseldorfer Abend vor Box 1, waren am Sonntag bei der Siegerehrung durch den ewigen Karnevalsprinzen alle erschöpft, aber sehr gut gelaunt.

Lothar Kahl wurde leider auch das Schicksal, das früher oder später jeden Steyr Puch - Racer einmal ereilt, zuteil: in der neu errichteten Mercedes-Arena, die extra für gut zahlende und sehr wichtige Personen, mit



nach Spa gerufen. Einer Rennstrecke, deren Reiz sich kein ambitionierter Fahrer entziehen kann. Diesmal konnte das schöne Bild der wild gewordenen Kleinhorde jedoch kaum einen Zuschauer von den Sitzen reißen - es waren einfach keine Zuschauer da. Spaß gemacht hat es trotzdem, erfolgreich war es auch, wie das Siegerfoto zeigt, der Wettbewerb um die Meisterschaft zwischen Harald Peter und Mathias Duesterberg blieb auch nach diesem Wochenende weiterhin spannend.

## Rennen 2003 Nürburgring

Wer schon mal zu einer Oltimer - Veranstaltung am Nürburgring war, der weiß, wie spannend das auch für Zuschauer sein kann. Eine neue Attraktion beim Jan - Wellem - Pokal ist aber seit ein paar Jahren die Teilnahme der Coppa Mille. Also der Rennserie, die Klaus Kleber für die „Kleinen“ bis 1000 ccm ins Leben gerufen hat. Im Programmheft als „Kampf der Zwerge“ angekündigt und von den Streckensprechern ein wenig als „Zwergenweitwurf“ belächelt, sind

Startflagge beginnt dort sofort die Rangelei um die Plätze. Zwischen den 1000er Abarth's, den Mini-Coopern, den NSU-TT und den A-112ern tummeln sich unsere Steyr Puch's, die 595er und 695er Abarth's, die Murettis und andere Absonderlichkeiten. Das strah-



äußerst tückischen Kurven versehen wurde, verlor der VFV Champion nach stil- und eindrucksvollem Dreher mit Kiesbetteinlage, das linke







Hinterrad samt Bremstrommel. Leicht schockiert, konnte er wenigstens in aller Ruhe das sonntägliche Formel 1 Rennen verfolgen. Ein Ausflug zu dieser Veranstaltung lohnt sich immer und ist allen Steyr Puch Fans wärmstens zu empfehlen. Es wird ein großes und abwechslungsreiches Programm, unter anderem auch einen Lauf der FHR zum Langstreckenpokal, geboten. Hier wurde die Marke Steyr Puch durch die Teams von Helmut Undorf und Jörg Walkowski hervorragend vertreten. Diese Läufe, die meistens zwischen 3 und 6

Eingangs schon erwähnt, man muss dieses Spektakel am Ring einmal erlebt haben.

**Rennen Croix en Ternois...**, der Mickey-Mouse Kurs auf der grünen Wiese im tiefsten Lothringen, kurz vor Calais, ist für die meisten Fahrer nicht gerade um die Ecke. Dennoch waren wieder vier Puchs am Start: Peter, Bohlmann, Hummel und Duesterberg. Das Ergebnis 1. Platz Duesterberg, 2. Platz B. Bohlmann, 3. Platz Harald Peter, wie sich später noch herausstellen sollte, war hiermit schon in der Gesamtwertung die Entscheidung gefallen. Die geplanten letzten beiden Läufe am Hockenheimring fielen nämlich aus, da der Rennstreckenveranstalter sich hoffnungslos verkalkuliert hatte und eine Woche vor dem Rennen leider absagen musste. Dadurch konnte es natürlich auch nicht zur geplanten Jahresabschlussfeier mit Siegerehrung kommen.

## Jahresabschlussfeier COPPA MILLE

Klaus Kleber hatte als Ersatz dafür, am 7. 2. 2004, nachträglich zu einer Riesenfete in eine Oldtimerhalle nach Willich eingeladen. 250 Fahrer und Fans aus der Abbarth Coppa Mille – Szene folgten seinem Ruf und sorgten für tolle Stimmung und gute Laune. Ein Schlemmerparadies in Form eines kalt-warmen Buffets, bildete die notwendige Grundlage für reichlich Benzingsprache, bis in den frühen



Morgen. Eine super Siegerehrung mit anschließender Tombola, rundeten das Bild dieser durchweg gelungenen Feier ab. HARALD PETER, mit seinem rotweißen Steyr Puch, wurde Rooky of the Year 2003. Insgesamt wurde die kleine Klasse von den drei obengenannten Steyr Puch Fahrern dominiert, rechnet man noch Lothar Kahl, Georg Hummel und Thomas Bohlmann, die im abgelaufenen Rennjahr wenig am Start waren, hinzu, so kann abschließend festgestellt werden, dass die Marke Steyr Puch durch unseren Freundeskreis und seine Motorsportler hervorragend repräsentiert wurde.

Jutta Duesterberg

## Helmut Undorf erfolgreich



Helmut Undorfer konnte auf dem Nürburgring tolle Erfolge feiern.

Beim Rennen der Int. Eifel Klassik 2003 am Freitag, 3.10. am Nürburgring (5-Std. Rennen, FHR-Langstrecken-Cup), GP Kurs, 80 Runden) holte sich das Team Undorf unter Bewerbung Derichs Rennwagen auf Steyr Puch 650 TR, Bj. 65 den 1. Platz. Fahrer waren der Kelberger Helmut Undorf, Jörg Walkowski aus Düren und Klaus Edel, Köln.  
Am 5.10. fand ebenfalls auf dem Nürburgring das 300 km-Rennen-Historik statt (GP und Nordschleife). Auch hierbei starteten Helmut Undorf und Jörg Walkowski auf Steyr Puch (650 TR, Bj.64) und wurden Sieger.

## Tolles Abschluss-Rennen für Kelberger Team

Beim 750-Meilen-Rennen für Historische Rennwagen (FHR-Langstrecken-Cup) am 01.11.2003 auf dem GP-Kurs des Nürburgrings kam das Team Walkowski mit Jörg Walkowski, Düren, Klaus Edel, Köln, Helmut Undorf, Kelberg und Georg Hummel, Karlsruhe auf Steyr Puch 650 TR mit 119 Runden auf den 1. Platz. Den zweiten Platz belegte das Team Undorf unter Bewerbung „Derichs Rennwagen Mayen“ ebenfalls auf Steyr Puch 650 TR mit 112 Runden und den Fahrern



Das Team Walkowski kam beim 750-Meilen-Rennen für Historische Rennwagen auf dem Nürburgring auf den 1. Platz.

Helmut Undorf, Kelberg, Klaus Edel, Köln und Jörg Walkowski, Düren. Durch einen ungeplanten Zwischenstopp, bei dem eine Reparatur am rechten Hinterrad durchgeführt werden mußte, hatte das Team Undorf 7 Runden verloren.

Stunden dauern, sind nach wie vor eine der größten Herausforderung für Steyr Puch Fahrer und ihre Fahrzeuge. Wie



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





**Puchmuseum soll 2003 überleben**

Große Verunsicherung herrscht bei den Verantwortlichen für das 2003-Bezirksprojekt von Liebenau und Puntigam, das Puchmuseum. Einhellig besteht der Wunsch, das Museum auch nach 2003 zu erhalten, wie und vor allem wo ist aber ungeklärt. Der Vertrag für die jetzige Halle läuft nur bis Ende November. „Derzeit sieht es schlecht aus“, meint Organisator Karlheinz Rathkolb. „Von politischer Seite gab es auf Anfragen hin bisher keine Reaktion. Ein Ende wäre ein Armutszeugnis für Graz!“ Von den Leihgaben her sei ein Weiterbetrieb kein Problem. „Wir können alles behalten, ständig kommt Neues dazu.“ Der Puntigamer Bezirksvorsteher Rupert Triebel ist für die Erhaltung, ebenso Ingrid Heuberger, BV-Stv. von Liebenau: „Wenn wir das Museum jetzt auflassen, bekommen wir es nie wieder.“

**LIEBENAU & PUNTIGAM**  
**PUCH-HALLE**



DER PUCH 500 IST NUR EINER DER PROTAGONISTEN DER AUSSTELLUNG  
 THE PUCH-500 IS ONLY ONE OF THE PROTAGONISTS IN THE EXHIBIT

**Gesellenbrief**

Ich, *Hauer Franz*, geboren am *2. April 1903* in *Surrau*, zuständig für *Surrau* in der Zeit vom *2. Juni 1920* bis zum heutigen Tage unfernen Werken das *Wald-Handwerkschloss* Handwerker erlernte und sich während dieser Lehrzeit stets fleißig, treu und ordentlich verhalten hat. Seine Lehrmeister waren mit seinen Leistungen stets zufrieden und bezeugen hiemit, daß er sich auch die nötigen praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten eines tüchtigen *Wald-Handwerkschlossers* angeeignet hat, so daß er heute ordnungsgemäß freigeprochen wird.

Graz, am *20. November 1920*

**Puchwerke-Aktien-Gesellschaft**

**Heimatsuche für Puch**

Das 2003-Bezirksprojekt von Liebenau und Puntigam, die Puch-Ausstellung hat sich großer Beliebtheit erfreut. Bald schließen die Pforten. Offen bleibt die Frage eines künftigen Standorts.

Dass die Puch-Ausstellung im ehemaligen Fiat-Lancia-Zentrum in der Grazer Puchstraße zum Erfolg wurde, ist wohl nur dem Engagement der Mitglieder des eigens für die Ausstellung gegründeten Johann-Puch-Vereins zu verdanken. Denn mit der Unterstützung seitens der öffentlichen Hand schaute (und schaut) es eher mager aus. Um nicht zu sagen: Es entsteht der Anschein, man würde alles unternehmen, um die offenbar unliebsame Schau möglichst rasch wieder vom Hals zu haben. Offen ist nämlich nach wie vor die Frage, was nach November, wenn die im Rahmen der 17 Grazer Kulturbezirke durchgeführte Ausstel-

lung ihre Pforten schließt, geschehen soll. Ziel des Johann-Puch-Vereins war immer, die Puch-Ausstellung zu einer dauerhaften Einrichtung zu machen. Dafür gibt es sogar einen einstimmigen Gemeinderatsbeschluss. Die Praxis schaut anders aus. Die Halle, in der sich die Ausstellung derzeit befindet, müsse danach abgerissen werden und dem geplanten Innovationspark Puchstraße weichen, erklärte man den Ausstellungsmachern. Merkwürdig daran ist, dass dieselbe Halle einer anderen Institution für zehn Jahre zur Miete angeboten wurde. Gefordert ist jetzt vor allem Kulturstadtrat Christian Buchmann, der eine Unterstützung zugesagt hat. Die könnte nach Vorstellungen des Vereins so aussehen, dass die Stadt Graz die zugesagte Subvention in Form der Hallenmiete für das Objekt übernimmt, das allem Anschein



Die Frage nach dem endgültigen Standort für ein dem Grazer Fahrzeugpionier Johann Puch gewidmetes Museum wird herübergereicht wie der berühmte „heiße Erdapfel“.

nach zumindest zehn Jahre lang noch bestehen kann. Sonst ist einer der bedeutendsten Grazer, Johann Puch, nach dem 2003-Intermezzo wieder einmal heimatlos – eigentlich eine Schande für Graz.

**Puch prägte Graz – durch technische und soziale Innovationen.**

Wer einem Puch-Haflinger Aug' in Scheinwerfer gegenübersteht, erlebt erstens ein historisches Rendezvous mit einem der besten Geländewagen aller Zeiten und zweitens viele Kanten für wenig Auto. Wenn ein Kleiderschrank Räder hätte, würde er neben dem Haflinger eine rundliche Figur machen ...

„Der ist in jedem Gelände fahrbar“, erklärt Karlheinz Rathkolb (und meint damit den Haflinger, nicht den Kleiderschrank). Karlheinz Rathkolb „kuratiert“ die Ausstellung in der

FOTOS: QUASIQ-ASAR-THEATER, PR. TRUMMLER





## 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](http://www.michael-accessori.de)



## 17 GRAZER KULTURBEZIRKE

# OLDIES BUT GOLDIES

Puchhalle und hat die über 350 Exponate zusammengestellt. Zu den Highlights gehören, neben erwähntem Haflinger, dessen großer Bruder, der Pinzgauer, der legendäre Puch G, der Puch 500 (Puch-Schammerl), Fahrräder mit Holzfelgen, sowie legendäre Mopeds und Motorräder. Die meisten der zwei- und vierradrigen Zeitzeugen, die in der Ausstellung zu sehen sind, sind noch (auto-)mobil. Die Voiturette (Jahrgang 1904) wurde im Mai bei einer

ging Puch mit gutem Beispiel voran. So boten die Puchwerke schon in den fünfziger Jahren Zusatzleistungen wie Kindergeld und Gratiskuraufenthalte an. Hans Meditz war fast 40 Jahre im Puchwerk beschäftigt und hat nicht nur Hand an Fahrzeuge gelegt: „Wir haben die Arbeiterwohnhäuser in der Puchsiedlung selbst gebaut. Damit alle mit vollem Einsatz arbeiten, wurden die Häuser erst unter den Angestellten ‚verlost‘, als die Rohbauten fertig waren ...“

*„Wir haben die Häuser der Puchsiedlung selbst gebaut. Und dann sind die Häuser unter den Angestellten verlost worden.“*

Hans Meditz

Die Ausstellung in der Puchhalle ist eine von zwei derzeit aktiven Ausstellungen im Rahmen der „17 Grazer

Kulturbezirke“ (Liebenau und Puntigam). Die andere heißt „Ort der Stille“ (Innere Stadt) und gewährt Einblicke hinter die Tore des Franziskanerklosters. Dieses lädt den Besucher (täglich) zum Verweilen ein – zur Entschleunigung in der urbanen Geschäftigkeit der Innenstadt. N.W. ■

### 17 GRAZER KULTURBEZIRKE PUCHHALLE UND ORT DER STILLE

**Puchhalle**, Puchstraße 85. Geöffnet von Donnerstag bis Sonntag, 10.00 bis 19.00 Uhr, freitags 12.00 bis 21.00 Uhr. Führungen sind auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich. Voranmeldungen bei Karlheinz Rathkolb. Tel. 0664/420 36 40.

**Ort der Stille**, Franziskanerkloster, Franziskanerplatz.

Geöffnet täglich von 8.00 bis 19.00 Uhr.

Nächste Veranstaltung: 13. August, 19.00 Uhr: „Musikalische Meditation“.

**Puchhalle: Eintritt: 1,5/2/3 Euro. Ort der Stille: Eintritt frei.**

Info: 0316/2003, Mariahilferplatz 2, Graz oder [www.graz03.at](http://www.graz03.at)



Test:  
Steyr-Puch 126  
(Serien-  
und  
Tuning-  
Version)

# Der David mit dem Dampf





Steyr-Puch: Bei vielen bundesdeutschen Autofahrern – auch bei solchen, die sich für rechte Experten halten – erzeugt die Erwähnung dieses Namens keine Reaktion, im Höchsthalle ein Stirnrunzeln und nach angestrengtem Nachdenken eventuell: „Das ist doch irgend so eine österreichische Mopedfirma, nicht?“

Bei Rennfans aber, die schon vor zwei Jahren die Pisten deutscher Rennstrecken umsäumten, bewirkt die Erwähnung des Namens im Regelfalle einen „Ja, das waren noch Zeiten“-Effekt. Damals verbliesen die Mini-Wölfe im Fiat 500-Schafspelz in der Klasse bis 700 cm regelmäßig alles, was gegen sie anzutreten wagte – und oft auch die Konkurrenz aus den beiden Hubraumklassen darüber. Auch auf den deutschen Straßen sah man hin und wieder Puchs, die Fahrer von Mittelklassewagen an der Leistungsfähigkeit ihres Gefährts zweifeln ließen.

Als dann Ende 1973 die Homologation der kleinen „Alpen-Carrera“ auslief, wurde es still um Steyr-Puch. Auch die Zahl der straßenzugelassenen Puch wurde zunehmend kleiner, heute sind in der BRD noch etwa 1200 Wagen dieses Typs registriert, deren Besitzer im Regelfalle über ein umfangreiches, wohl sortiertes Ersatzteillager aus der Puch-Blütezeit verfügen.

Anfang 1974 entschloß sich die österreichische Steyr-Daimler-

Puch AG in Graz, auch das Nachfolgemodell des Fiat 500, den 126, mit einem Motor alpenländischer Herkunft auf den Markt zu bringen, denn die Nachfrage nach einem kleinen Wagen mit dem als überaus robust geltenden Zweizylinder-Boxer-Triebwerk war groß. Nach einigen Querelen mit deutschen Zulassungsbehörden gelang es Anfang 1975 dem rührigen Ludwig Liedl, seines Zeichens Großhändler der deutschen Steyr-Daimler-Puch, die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die österreichischen Export-Wagen zu bekommen. „rallye racing“ hatte Gelegenheit, einen Serienwagen mit 25 PS und auch eine getunte Version zu testen.

## In der Kürze liegt die Würze

Mit nur wenig mehr als drei Metern Länge zählt der Steyr 126 zu den kleinsten Wagen im bundesdeutschen Straßenbild. Diese geringen Außenmaße sichern ihm zugleich eine nahezu unerreichte Handlichkeit und Wendigkeit. Man entdeckt plötzlich Parklücken, die ansonsten höchstens von Zweiradfahrern in Anspruch genommen werden können. Nach dem preußischen Motto „mehr sein als scheinen“ bietet der italienisch-österreichische Winzling seinen Insassen im Innenraum zumindest auf den Vordersitzen ein erkleckliches Maß an Platz. Auf der hinteren Sitzbank lassen sich allerdings Erwachsene nur über sehr kurze

Distanzen einigermaßen erträglich transportieren.

Ansonsten zeichnet sich das Interieur des Steyr 126 nicht gerade durch übermäßigen Luxus, sondern eher durch absolute Zweckmäßigkeit aus. Das sachlich gestylte Kombiinstrument gibt hinreichend Auskunft über Geschwindigkeit und Tankinhalt (der Tankzeiger wandert jedoch zu frühzeitig in den roten Bereich) und zeigt auch ernsthaftige Störungen, wie etwa mangelnden Öldruck, zuverlässig an. Speziell für die getunte Version sei allerdings der Einbau eines Drehzahlmessers und zumindest eines Öldruckmessers empfohlen, um über das Wohlbefinden des stärkeren Triebwerks einen besseren Überblick zu haben.

Eine Bequemlichkeit besonderer Art ließen sich die Ingenieure im zu Winterszeiten recht kalten Österreich einfallen: Anstelle der bei Fiat 500, 126 und den früheren Puch-Typen obligaten Gebläseheizung mit recht mäßigem Wirkungsgrad spendierten sie dem Steyr 126 eine Eberspächer Benzin-Heizung, die bei Bedarf auch unabhängig vom Motor arbeitet. Bei einem vergleichsweise geringen Benzinverbrauch von rund einem halben Liter Treibstoff pro Betriebsstunde produziert das Gerät eine wohlige Wärme, was man besonders an klirrenden Wintermorgen bald zu schätzen weiß: Vor dem Frühstück kurz an den Wagen, den Knopf ziehen, und man kann später mit eisfreien Scheiben und angenehmer Innentemperatur starten. Diese Annehmlichkeit trägt aber auch leider zu dem nicht gerade niedrig zu nennenden Kaufpreis des

Steyrs bei; ganz Verwöhnten bietet man auch eine Schaltuhr an (gegen Aufpreis), bei der man schon 24 Stunden vorher den Einschaltzeitpunkt der Heizung wählen kann.

## Robuste Boxer

Wesentlichstes Unterscheidungsmerkmal zu den relativ schwächlichen Reihen-Zweizylindern von Fiat ist der Boxermotor des Steyr. Das drehfreudige Triebwerk produziert aus seinen 643 cm recht gesunde 25 Pferdestärken, die die Fahrleistungen des Steyr 126 gegenüber den 23 PS des 126 aus Turin etwas verbessern. Speziell in den Geschwindigkeitsbereichen oberhalb von 60 km/h traben die österreichischen Haflinger wesentlich flotter. Man muß sich allerdings bei dem Serien-Puch von der Vorstellung freimachen, man könne nun wahre Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsorgien feiern: Die Leistung reicht zwar aus, um in der Stadt und auch auf Landstraßen im Verkehrsstrom kräftig mitzuschwimmen, auf Autobahnen aber hat der Spaß ein Ende. 118 km/h auf ebener Strecke – bergab deutlich mehr, denn das Triebwerk ist weit über die 4800 U/min hinaus drehzahlfest – sind zwar deutlich mehr als die 107 km/h des Normal-126, jede kleine Steigung aber reduziert die Fahrt deutlich; vom dritten anstelle des vierten Gangs muß häufiger Gebrauch gemacht werden als einem lieb ist. Auch sorgt die nicht gerade geringe Geräuschentwicklung, mit der sich die 25 PS des Zweizylinders entfalten, dafür, daß Fahrten auf Fernstraßen nicht zur Lieblingsbeschäftigung eines Serien-Puch-Fahrers werden. Der Spaß in der Stadt und auf engen, kurvenreichen Landstraßen entschädigt jedoch wieder für vieles.

## Mehr Saft, mehr Kraft

Ludwig Liedl, seit jeher der Nestor aller leistungsgesteigerten Steyr-Puchs, wollte sich mit den serienmäßigen 25 PS nicht begnügen. Für Leute, die es gerne schneller angehen lassen wollen, rüstet er deshalb den Steyr mit einem (nach eigenen Angaben) rund 40 PS leistenden Motor aus. Erreicht wird der Kraftzuwachs in der Hauptsache durch die Verwendung größerer Kolben und eines Zenith-Doppelvergasers. Die Höchstleistung des so präparierten Triebwerks stellt sich bei 6000 U/min ein; einer Drehzahl, die Puch-Kenner keineswegs mißtrauisch macht: Die Boxermotoren vertragen im Regelfalle noch gut 1000 Umdrehungen mehr. An der angegebenen Leistung des getunten Motors wurden allerdings von einigen Redaktionsmitgliedern Zweifel geäußert; nicht nur der subjektive Eindruck, sondern auch die



*Sehr genau hinsehen muß man, um den Steyr Puch von einem schlichten Fiat 126 zu unterscheiden. Lediglich ein paar Schriftzüge enthüllen die Identität des Voralpen-Carrera.*

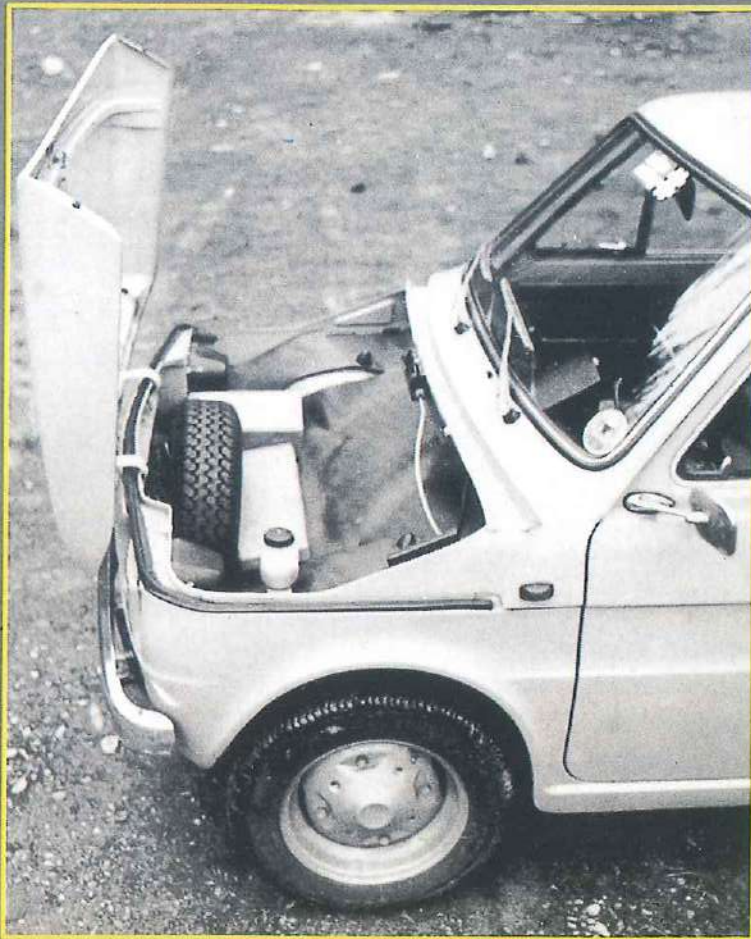






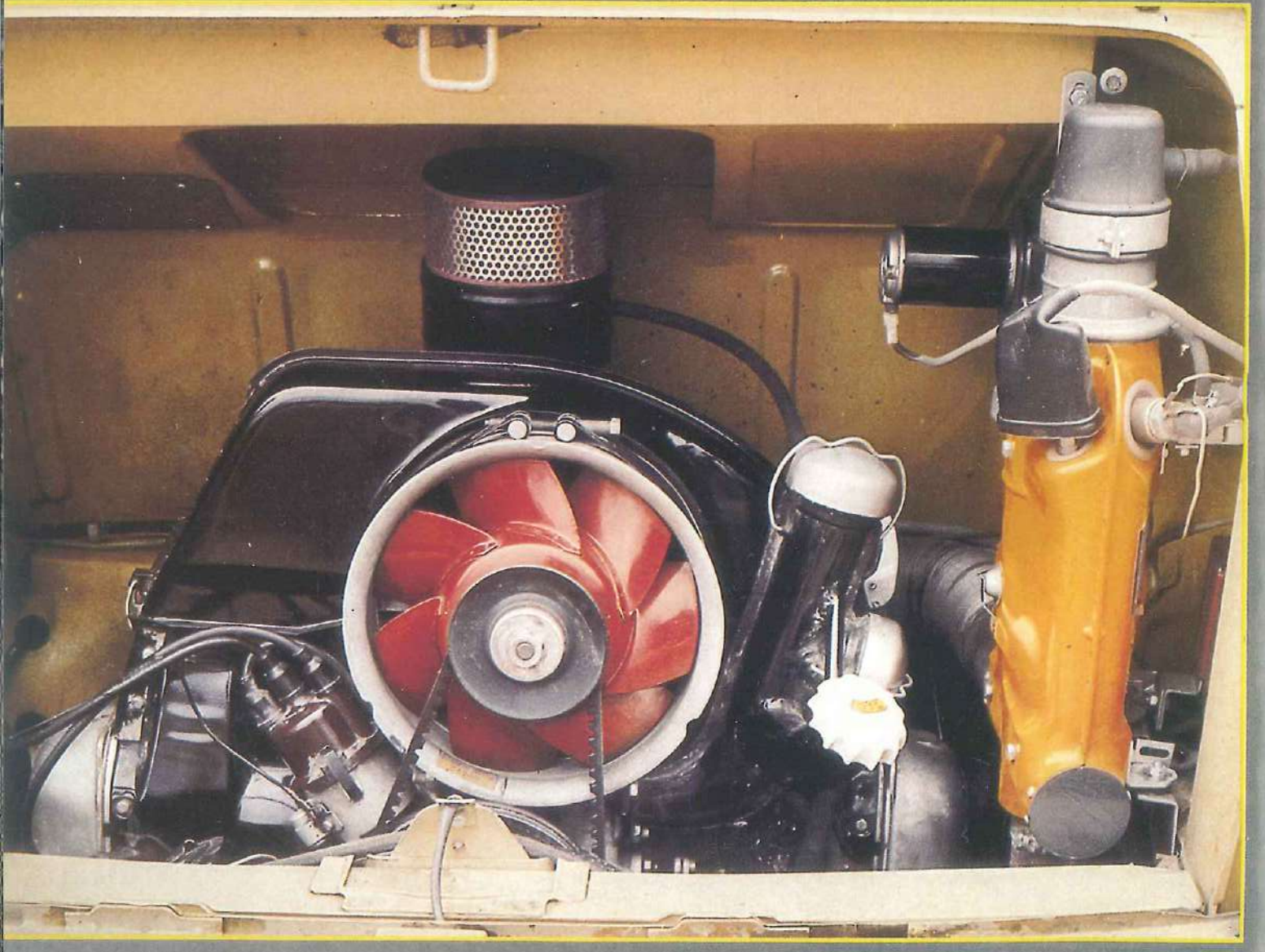
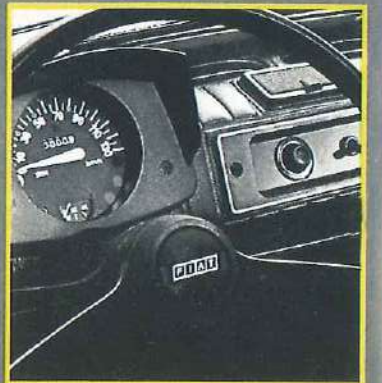
In einer Garage bei Liedl stehen etliche der kleinen Puch-Kraftwerke zur Abholung bereit (oben). Mehr als eine zusammengerollte Aktentasche paßt kaum in den winzigen Frontkofferraum (rechts). Der Innenraum entspricht dem Fiat-Vorbild, nur reicht beim getunten Modell die Tachometerskala nicht aus (ganz rechts). Äußerlich sind dem frisierten Triebwerk die vielen Pferde kaum anzusehen, lediglich Puch-Kenner werden aufgrund des größeren Luftfilters eine leistungsgesteigerte Version darin erkennen (unten).

Fotos: Robert Geipel (2), Reinhold Stoll



Beschleunigungswerte (s. unter Technische Daten) deuteten auf eine Maximalleistung von rund 37 PS hin.

Dennoch: Der Spaß mit einem solchen Mini-Kraftprotz ist nur schlecht zu beschreiben, wenn auch der alte Puch mit der Fiat-500-Karosserie (über 80 kg leichter) in dieser Hinsicht noch etwas mehr bot. Denn: Ein VW-Polo-Fahrer, der sein Gefährt auf der Autobahn München-Stuttgart mit Bleifuß fuhr, verfiel in tiefes Grübeln, als er bei rund 135 km/h von einem äußerlich vollkommen serienmäßigen „Fiat 126“ zwar langsam, aber sicher überholt wurde. Auf einer schmalen Landstraße im Odenwald ver-





suchte ein Opel-Kadett-Fahrer vergebens einem gelben kleinen „Fiat“ mit Regensburger Kennzeichen zu folgen.

Die Lautstärke, unter der sich die Kraftentfaltung vollzieht, verdirbt allerdings wieder einen Gutteil der Fahrfreude. Zwar erwartet man von einem Zweizylinder-Triebwerk sicher keine überdurchschnittliche Laufruhe, aber im Steyr 126 entwickelt das Triebwerk im Bereich um 5000 Touren derart lästige Dröhn- und Brummfrequenzen, daß man alsbald diese Drehzahlbereiche wieder verlassen muß, will man nicht nachhaltige Kopfschmerzen riskieren. Auch nach außen glänzt der Steyr nicht gerade

durch besonders umweltfreundliche Phonstärken, hier aber wird der sonore Ton bei Vollast eher als sympathisch empfunden.

Von mangelnder Laufruhe abgesehen, empfiehlt sich der Einbau des stärkeren Triebblings auf jeden Fall; zum einen steht der Aufpreis von 750 DM in einem sehr angemessenen Verhältnis zu dem damit erworbenen Plus an Fahrfreude, zum anderen gilt gerade auch diese Maschine ebenfalls als sehr robust und wartet mit relativ niedrigen Verbrauchswerten auf. Problemloses Anspringen im Winter gehört weiterhin zu den angenehmen Seiten dieses Motors, währenddessen die Elastizität in Dreh-

zahlbereichen unter 3000 Touren nicht gerade zu den Stärken zählt.

## Drang von hinten

Das Fahrwerk des Steyr 126 wurde unverändert von dem italienischen Brüderchen übernommen. Bei normalem und leicht forciertem Fahrbetrieb entpuppt sich der Steyr 126 als gutmütig zu fahrendes Auto, das sogar trotz Heckmotor eine leichte Untersteuertendenz aufweist. Greift man aber einmal fester ins Lenkrad – was speziell beim 40-PS-Steyr das öfteren passiert –, dann beginnt das Heck des Mini-Autos je nach Fahrbahnbeschaffenheit mehr oder minder stark nach außen zu drängen. Wenn man dann etwa noch zusätzlich den Kraftfluß unterbricht und vom Gas geht, schwenkt das Hinterteil recht vehement nach außen. Von der vormals geradezu berühmt-berühmten Kippneigung der Steyr-Puch – die bis 1969 serienmäßig mit einer Pendelachse ausgerüstet waren – war glücklicherweise nichts mehr zu spüren. Der Komfort ist für einen Wagen mit nur 1840 mm Radstand recht annehmbar, findet doch aber auf schlechtem Untergrund bald seine Grenzen. In der 40-PS-Version war das Heck zusätzlich um rund 15 mm abgesenkt worden; zwar baute diese Maßnahme die Übersteurneigung etwas ab, dafür reduzierte sich der Fahrkomfort speziell auf kurzen Bodenwellen deutlich.

## Stolzer Preis

Insgesamt gesehen, zählt der Steyr 126 – insbesondere natürlich in der 40-PS-Ausführung – zu den erfreulichen Dingen im automobilistischen Alltag; zu selten geworden sind die Autos, denen man den Kraftzuwachs von außen nicht ansieht. Überdies kann der Käufer, so er gewillt ist, einen ganzen Batzen mehr Geld auf den Tisch zu legen, sich noch weitere erfreuliche Zutaten gönnen; Ludwig Liedl bietet unter anderem ein kürzer gestuftes Sportgetriebe, auf Wunsch sogar ein 5-Gang-Getriebe, ein Sperrdifferential und ein überarbeitetes Fahrwerk mit breiteren Stahlfelgen an. Ist aber der Steyr 126 schon in der Serienausführung nicht gerade preiswert zu nennen, so bewegt man sich bei Verwendung all dieser Fahrfreude spendenden Zutaten in Preisregionen, in denen bereits ausgewachsene und ebenfalls nicht gerade langsame Autos angesiedelt sind. Nur so viel darf als sicher gelten: Den Spaß eines „Underdog“-Wagens bieten diese Autos nicht. Ludwig Liedl ist sich aber bewußt, daß nur wenige bereit sein werden, diesen Preis zu zahlen; er hofft nun Mittel und Wege zu finden, den Steyr zu einem erheblich interessanteren Preis anzubieten.

**Reinhold Stoll**

## Technische Daten

### Steyr 126 (Motor Steyr-Puch)

(in Klammern Werte für 40-PS-Version)

**Motor:** Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor im Heck, Bohrung/Hub 80/64 mm (81/64 mm), Hubraum 643 ccm (660 ccm), Verdichtung 7,8:1 (9,0:1), Leistung 25 PS bei 4800 U/min (40 PS bei 6000 U/min), max. Drehmoment 4,2 mkg bei 3000 U/min (4,6 mkg bei 3400 U/min), dreifach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Stirnräder, V-förmig hängende Ventile, Antrieb über Stößelstangen und Kipphebel, Solex 32 Fallstromvergaser (Zenith NDIX 32 Doppelvergaser), Druckumlaufschmierung mit Ölkühler im Hauptstrom (Tropen-Ölkühler mit größerer Kühlwirkung), Ölinhalt 2 Liter, Luftkühlung durch Gebläse, 22,8-Liter-Benzintank vor der Hinterachse, Gleichstrom-Lichtmaschine 230 W, Batterie 12 V/34 Ah, Eberspächer-Benzin-Heizung BL 2 Z mit Temperaturregelschalter, auf Wunsch mit 24-Stunden-Schaltuhr.

#### Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit oberen Querlenkern und unten querliegender Blattfeder, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hinten Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Schneckenrollenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage, rundum Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlfelgen 4J 12, Gürtelreifen Kleber V10S 135 SR 12.

#### Kraftübertragung:

Antrieb auf die Hinterachse, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, 2., 3. und 4. Gang synchronisiert, Übersetzungen: I. 3,250; II. 2,067; III. 1,300; IV. 0,872; R. 4,024, Achsantrieb 4,875.

#### Abmessungen und Gewichte:

Radstand 1840 mm, Spur v/h 1142/1203 mm, Außenabmessungen 3054/1377/1335 mm, Leergewicht 595 kg, Leistungsgewicht 33,8 kg/PS (14,8 kg/PS), zulässiges Gesamtgewicht 900 kg.

#### Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit 118 km/h (134 km/h), Beschleunigung von 0 auf 40 km/h 4,6 sec (3,4 sec); 0 bis 60 km/h 9,2 sec (6,9 sec); 0 bis 80 km/h 15,2 sec (11,8 sec); 0 bis 100 km/h 30,8 sec (17,8 sec); 0 bis 120 km/h (nur 40-PS-Version) 30,2 sec, Testverbrauch 6,7 Liter auf 100 km (9,6 Liter auf 100 km).

#### Preis:

Steyr 126 (Motor Steyr-Puch) 7250 DM  
Steyr-Puch 126 (40-PS-Vers.) rd. 8000 DM

#### Hersteller:

Steyr-Daimler-Puch AG, Graz (Österreich)

#### Importeur:

Ludwig Liedl, 8401 Graßliffing 41.



**Steyr Puch  
Freundes-  
kreis**

**HEIGO  
AUTOTECHNIK**

Überrollvorrichtungen · Domstreben · Sicherheitsausrüstung

**Helmut Heilmann**

ges. Geschäftsführer

**HEIGO** - Autotechnik GmbH

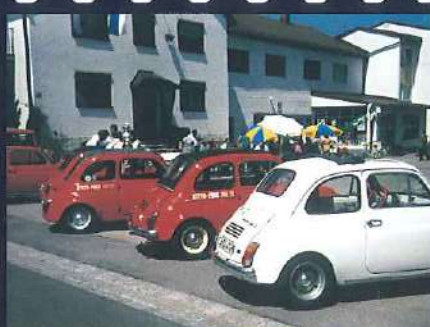
Untere Dorfstraße 14a · D-97270 Kist

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

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

Internet: heigo.de













## BOXERTUNERN ÜBER DIE SCHULTER UND AUF DEN MUND GESCHAUT...

**K**ennt Ihr auch solche Menschen? Leute im Freundeskreis oder auch außerhalb, denen unsere kleinen, serienmäßigen Steyr Puch immer zu langsam oder einfach nicht gut genug sind. Die dauernd an Ihren „Hütten“ und den dazugehörige „Innereien“ 'rummachen müssen. Sie verkriechen sich in jeder freien Minute in Ihre Garage oder in den Hobbykeller. Dort wird nach Herzenslust und auch Laune gefeilt und gebohrt, geschweißt und getüftelt bis der Schädel raucht und die Finger wund sind. Einige Besitzer **klassischen Steyr Puch-Materials**, wollen neuerdings von den Segnungen der modernen Reifen- und Dämpfertechnologie profitieren, andere wiederum vertrauen sich, mit unterschiedlichem Erfolg, einem gewerblichen Tuningbetrieb an und ein kleiner Teil legt los und will seine eigenen Vorstellungen verwirklichen (Norbert B.). Dass man bei der letzteren Methode hin und wieder auch mal Lehrgeld bezahlen muss, weis ich aus eigener Erfahrung, das gehört, glaube ich dazu.

Ein ganz besonderer Vertreter dieser Sorte Edelbastler ist mein Freund Heinz in Berlin. Er ist eigentlich alles in einer Person: Tüftler, Tuner, Entwickler und Versuchstechniker. Die leicht optimierte Serie genügt ihm nie, der in Berlin lebende Schwabe, für seine penible Gründlichkeit bekannt, beherrscht sämtliche Bereiche der modernen Metallbearbeitung und tunt aus privater Leidenschaft heraus auf einem Niveau, das Profi-Maßstäbe nicht zu scheuen braucht. So hat er sich im Laufe der Zeit zu einem nahezu autarken Ideen-Labor für unsere

Steyr Puch-Rennmotoren gemauert. Vorweggenommen sei folgendes: Es gibt wahrscheinlich kein Motorenteil, das er im Laufe der Zeit nicht in irgendeiner Weise modifiziert oder erleichtert hat. Der Steyr Puch-Motor hat mir damals einfach aus dem Bauch heraus gefallen“, betont der Haustuner von Mathias Düsterberg. Es sollen in diesem Bericht aber auch all' die anderen Boxerspezialisten und Teilebearbeiter zitiert werden, die sich seit Jahren mit diesem Motorenkonzept befassen und die in Fachkreisen als bekannte „Größen“ gelten. So habe ich im Laufe der letzten 12 Jahre nicht nur mit den in der Steyr Puch-Tuning-Szene bekannten Leuten wie Hannes Haering, Heinz Liedl, Werner Bohlmann oder Heinz Saam zu tun gehabt, sondern auch mit Experten von Fremdfabrikaten gesprochen, wie z. B. Helmut Heusler (Serienprodukte haben nun mal das Charisma eines Anzuges von der Stange), Roland Winter und Fritz Lottmann („Titanpleuel-Lotte“) oder Willi und Günter Michel (bauten früher legendäre BMW-Rennboxer), Bernd Ahnendorp (VW-Boxer-Teilespezialist) und zu guter Letzt mit Helmut Greineder (Erbauer Albert Girstl's „dicker Berta“ mit 943 ccm). Grundtenor bei allen hier Erwähnten ist: Sehr hoher Zeitaufwand für Feinbearbeitung, maßvolles Gewichtstuning aller beweglichen Teile und immer wieder Messen, Zusammenbauen und Messen und Zusammenbauen der absolut sauberen Teile. Am wichtigsten aber ist für alle ein exakter Massenausgleich mit anschließendem

sehr sorgfältigem Feinwuchten. An alle Unverbesserlichen und Besserwissenden der Szene: „bei denen läuft ohne Prüfstandslauf gar nichts“. Deshalb gilt, sollte ein Steyr Puch-Fahrer zu den Obengenannten gehen, muss er schon vorher genau wissen, was er will (...„ein bisschen von dem und noch von dem da, gib't's nämlich nicht und alle Rennteile kaufen und nur Zusammenbauen, funktioniert schon gar nicht“, so Heinz Saam). Ein guter Tuner wird niemals zu den Billiganbietern gehören können, deshalb muss man bereit sein Geld zu investieren, denn Zeit ist bekanntlich Geld, zumal dann, wenn ein Motorenauftrag in Personalunion erledigt werden muss (Bernd Ahnendorp).

Als Demonstrationsobjekt nehmen wir einmal mehr unseren, wegen seines einfachen Aufbaus hervorragend geeigneten, Steyr Puch-Zweiventil-Boxermotor her. Als weiteren Vorteil sind hier die meisten Fertigungstoleranzen den Tunern bekannt, so dass man Soll- und Istzustand sehr schön miteinander vergleichen kann.

### Der obere Totpunkt (OT):

Die meisten Fehler werden schon bei der Bestimmung des echten oberen Totpunktes gemacht.

Bei Einstellung von Zündung und







Vorzündung können schon 3 PS liegen bleiben, von der Temperaturentwicklung und der Klingelgrenze ganz zu Schweigen. Die Markierung des oberen Totpunktes auf der Riemenscheibe ist zu kontrollieren. Riemenscheiben-OT ist nicht gleich tatsächlicher OT!! Am Besten befestigt man auf der Schwungscheibenseite an der Kurbelwelle eine Gradscheibe so, dass ein am Motorengehäuse befestigter Zeiger auf Null steht und zwar laut Riemenscheiben-Markierung. Dann dreht man den Motor vorwärts bis der Kolben an einen, durch das Kerzenloch geführten Gegenstand, am höchsten Punkt anstößt. Die Stellung z. B. 30 Grad vor OT wird markiert. Jetzt wird der Motor rückwärts gedreht bis der Kolben wieder am Gegenstand anstößt. Dieser Punkt (Kurbelwellenstellung) wird erneut auf der Gradscheibe markiert – genau zwischen diesen beiden Markierungen liegt der echte obere Totpunkt. Wer es ganz genau machen will, prüft beide Zylinder. Bei einer Abweichung von nur zwei Grad, kann ein Boxermotor bereits schütteln und ungewöhnlich rau laufen. Man spricht dann von einem nicht genügenden erforderlichen Umschlag – und da hat vielleicht mancher von uns seit Jahren penibelst mit dem Stroboskop auf die falsche Riemenscheiben-Markierung die Zündung eingestellt. So erklärt sich auch, dass einige unserer Motoren stark zum Klingeln neigen und andere wieder überhaupt nicht. Zu diesem Kapitel gehört auch das Thema Ventilspiel. Am Rande nur soviel: zu locker eingestellte Ventile, leicht verbogene Stößelstangen, abgenutzte Kipp- und Schleppebel führen ebenfalls

zu sehr ungenauen Steuerzeiten und dem damit einhergehenden und spürbarem Leistungsverlust. (Helmut Greineder, Sigg Schrankels Motorenmann).

## Auslitern der Brennräume:

Eine Möglichkeit ist, bei nicht demontiertem Motor diesen so zu neigen, dass die Zündkerzenbohrung des betreffenden Zylinders den höchsten Punkt des Brennraumes darstellt. Die Kurbelwelle wird dabei auf den tatsächlichen OT gestellt und danach der Brennraum mit einer großkalibrigen Spritze, die mindestens auf 0,5ccm ablesbar ist, befüllt. Der Ölspiegel sollte an der Unterkante der Kerzenlochbohrung stehen. Die Ölmenge wird notiert und am anderen Zylinder genau so verfahren.

Eine andere geläufige Möglichkeit ist, bei zerlegtem Motor wie im Bild vorzugehen: Der geübte Tuner füllt den Brennraum durch eine mit einer kleinen Bohrung versehenen Ple-



xiglasplatte, die den Brennraum dicht abschließt, mit Öl.

Zur Berechnung des echten Verdichtungsverhältnisses bitte den Kasten unten zu Hilfe nehmen.



Theoretisch gesehen geht man davon aus, dass jeder der zwei Zylinder unserer Steyr Puch-Motoren

- ⇒ die gleiche Gemischmenge ansaugt,
- ⇒ die Gemischmenge gleichstark verdichtet,
- ⇒ unter gleichem Druckaufbau verbrennt.

Weichen die einzelnen Zylinder in einem oder mehreren dieser Punkte voneinander ab, geht der Motor nicht richtig, vor allem beim Gasannahmen.

**Punkt 1** wird durch Synchronisation der Vergaser sicher gestellt.

**Punkt 2** wird durch das oft zitierte Auslitern kontrolliert.

**Punkt 3** ist nur mit hochkomplizierter Prüfstandsmesstechnik zu bewerkstelligen und erfordert den Fachmann.

Bei bereits gelaufenen Motoren macht das Auslitern nur Sinn, wenn die Kolbenböden und Brennräume keine größeren Verbrennungsrückstände aufweisen. Ist man sich seiner Sache nicht ganz sicher, sollte der Motor vor dem Auslitern geöffnet und die Innereien gereinigt werden. (Werner Bohlmann). Dabei kann auch gleich ein sogenannter Fettkragen um den Feuersteg gelegt werden, damit das beim Auslitern verwendete

Öl nicht durch die Kolbenringstöße verschwinden kann und somit die Messgenauigkeit beeinträchtigt wird.





# DIE SPANNENDE SUCHE

## Auswiegen von Kolben und Pleuel:



Fangen wir also beim Kolben an: gebraucht wird eine Waage, die auf 1 Gramm, besser 0,5 Gramm, genau anzeigt. Beide Kolben werden mit Kolbenbolzen und Sicherungsrings gewogen und sollten eine Differenz von 1 Gramm nicht übersteigen. Die Messungen sollte man mehrmals wiederholen, um die Genauigkeit der Waage zu prüfen. Bei größeren



Gewichtsunterschieden sollte vom Kolbenbolzen des schwereren Kolbens mit einem konischen Schleifstein soviel Material abgenommen werden, bis die Differenz 0,5 Gramm oder weniger beträgt. Es ist darauf zu achten, dass der Schwerpunkt nach der Bearbeitung weiterhin in der Mitte des Bolzens liegt.



Achtung Gut kühlen wg. Oberflächenhärtung (Ahnendorf).  
 Kommen wir zum Auswiegen der Pleuel. Dazu wird das Pleuel wie im Bild gezeigt gelagert. Es muss sich mit extrem geringer Reibung bewegen lassen, sonst gibt es keine genauen Messungen. Deshalb kommen kleine Kugellager, die mit Nähmaschinenöl leichtgängig gemacht wurden, zum Einsatz. Gewogen wird zunächst der Anteil des großen Pleulauges (rotierender Teil) und dann der des kleinen Auges (oszillierender Teil). Zur Kontrolle sollte man auch das Gesamtgewicht des Pleuels ermitteln. Nach Abzug des Gewichts der Schrauben, Kugellager und Klötzchen hat man das Gesamtgewicht des Pleuels. Es kann eine Abweichung von 0,5 - 1 Gramm durch Reibungseinfluss akzeptiert werden. Sollte nach mehrmaligem Wiegen die Toleranz bei 2 Gramm und mehr liegen, ist übermäßig viel Reibung im Spiel und der Messaufbau untauglich.

Die generelle Forderung an die Pleuel eines Motors ist, dass der rotierende als auch oszillierende Teil gleiche Masse haben. Anschließendes Glätten und Polieren schaffen ein

besonders widerstandsfähiges Pleuel. Wichtig ist, dass von der Oberfläche nicht mehr als ca. 0,2 mm abgetragen werden, um das durch den



Schmiedevorgang druckverfestigte Gefüge zu erhalten. (Lottmann).

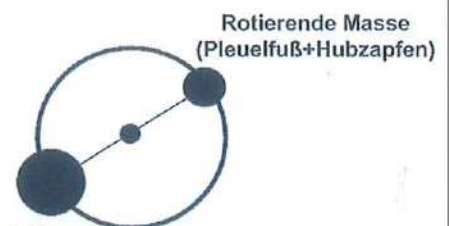
## Der Massenausgleich:

Für einen schwingungsarm laufen-



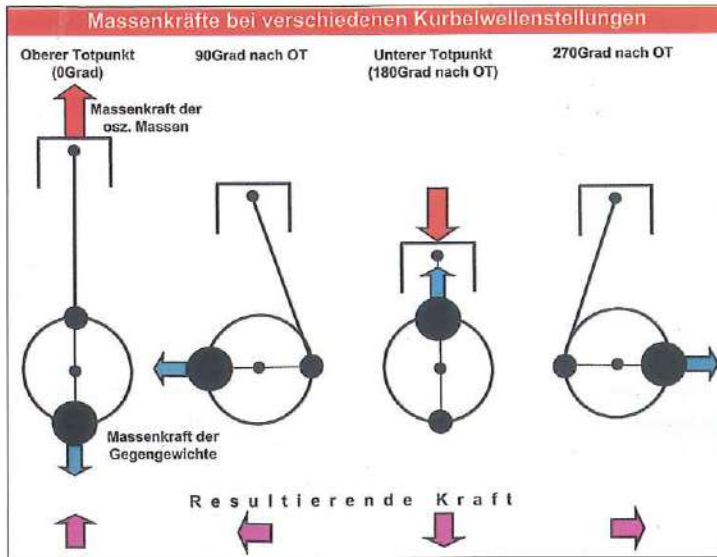
den Boxermotor, der eine möglichst geringe Belastung für Kurbeltrieb und Lager bringen soll, müssen die Massenkräfte für beide Zylinder möglichst gering und gleich sein. Wenn wir also wieder die reine Theorie bemühen, besagt diese, dass

## Bemessung der Gegengewichte an der Kurbelwelle



Gegengewicht=  
 100% rotierende Masse+  
 ~50% oszillierende  
 Masse (Boxer ~30%)





unser Zweizylinder-Boxermotor keine freien Massenkräfte kennt, sondern lediglich ein kleines Massmoment durch den Versatz der Zylinder hat. Das wiederum stimmt nur, wenn beide Zylinder gleiche oszillierende und rotierende Massen



aufweisen. Angenommen, nach vorgenommenem Massenausgleich, differieren die oszillierenden Massen bei 6000/min um 5 Gramm, dann resultiert daraus eine zusätzliche Massenkraft (nur durch diese winzigen 5 Gramm Unterschied) von 69 Newton, also entsprechend einer Gewichtskraft von knapp 7 kg, die den Motor seitlich hin und her schütteln lässt. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch noch, dass die Massenkräfte im Quadrat zur Drehzahl ansteigen. Bei 3000/min – also halber Drehzahl – würde die Massenkraft aus dem obigen Beispiel nur noch ein Viertel, al-

so gut 17 Newton betragen. Jetzt wird hoffentlich jedem „Puchtreter“, bei dem schon oft die Pleuel aus dem Motorgehäuse gegrüßt haben, klar, wie wichtig! der Massenausgleich vor allem bei unseren hochdrehenden Rennmotoren ist. Läuft dagegen im Leerlauf der Motor nur widerwillig und unrund, liegt es in der Regel an einer gehörigen Portion Vor- oder Nachzündung oder an ungleichen Brennverläufen der einzelnen Zylinder, keinesfalls aber an einem mangelhaft erstellten Massenausgleich. Im Idealfall sind sowohl rotierende als auch oszillierende Massenkräfte auf beiden Zylindern gleich. Die rotierende Masse des Boxermotors wird im wesentlichen vom

Hubzapfen und dem rein drehenden Teil des Pleuels gebildet, also dem großen Pleuelauge. Der Rest des Pleuels führt sowohl eine drehende als auch eine hin- und hergehende

Hubzapfen und dem rein drehenden Teil des Pleuels gebildet, also dem großen Pleuelauge. Der Rest des Pleuels führt sowohl eine drehende als auch eine hin- und hergehende

**FORMELN MASSENKRÄFTE**

$$F_{osz} = m_{osz} \cdot R \cdot \omega^2 \cdot (\cos \alpha + s \cdot \cos 2\alpha)$$

$F_{osz}$  = oszillierende Massenkraft in Newton  
 $m_{osz}$  = oszillierende Masse bestehend aus Kolben, Bolzen, Ringen und oszillierendem Anteil des Pleuels (Schaft + kleines Pleuelauge) in Kilogramm  
 $R$  = halber Hub in Metern  
 $\omega$  = Kreisfrequenz des Motors =  $2 \cdot \pi \cdot \text{Motordrehzahl}$  in 1/Sekunde  
 $s = R/L$  = Schubstangenverhältnis mit  $R$  = halber Hub,  $L$  = Pleuellänge  
 $\cos \alpha$  = Cosinus des einfachen Kurbelwinkels  
 $\cos 2 \cdot \alpha$  = Cosinus des doppelten Kurbelwinkels

(oszillierende) Bewegung aus; der Kolben führt also eine rein oszillierende Bewegung aus. (Häusler). Ich hoffe mit diesen Ausführungen, allen, die bei den technischen Berichten in unserer Thondorf in den letzten Jahren zu kurz gekommen sind, gedient zu haben

Georg Hummel

## ERMITTLUNG DES WAHREN VERDICHTUNGSVERHÄLTNISSSES

$$\varepsilon = (V_h + V_o) / V_c$$

- $\varepsilon$ : Verdichtungsverhältnis
- $V_h$ : Hubvolumen eines Zylinders
- $V_o$ : Volumen des Brennraumes im OT, also die eingefüllte Ölmenge

Als Rechenbeispiel nehmen wir den Motor eines Steyr Puch TR:

- Bohrung:**  $d = 82 \text{ mm}$
- Hub:**  $s = 64 \text{ mm}$

daraus folgt  
 $V_h = (\pi/4) \times d^2 \times s = 337,985 \text{ cm}^3$

Das Verdichtungsverhältnis  $\varepsilon$  wird von Puch mit 9,5 angegeben. Formt man die obige Gleichung um, dann ergibt sich daraus das Brennraumvolumen  $V_c$  zu:

$$V_c = V_h / (\varepsilon - 1) = 39,76 \text{ cm}^3$$

Genau diese Ölmenge sollte also in einem der beiden Brennräumen verschwinden. Welche Abweichungen sind dabei tolerierbar?

Bei diesem niedrigen Verdichtungsverhältnis sind Unterschiede bis zu 0,2 Verdichtungseinheiten zwischen beiden Zylindern noch zu akzeptieren. Bei hochverdichteten Motoren (Verdichtungsverhältnis  $\varepsilon$  über 10) sollte es möglichst weniger sein.

Wenn diese Grenze überschritten wird, ist Nacharbeit erforderlich. Bei Motoren mit Einzelzylinder-

köpfen wie BMW-Boxer, Puch oder Ducatis wird am besten der Kopf abgefräst, der zu dem Zylinder mit dem niedrigen Verdichtungsverhältnis gehört. Wieviel darf's denn nun sein?

Wir nehmen wieder das Beispiel Steyr Puch TR. Im linken Zylinder betrug das gemessene Brennraumvolumen 39,76 cm<sup>3</sup>, im rechten 38,89 cm<sup>3</sup>. Macht nach der obigen Gleichung links ein Verdichtungsverhältnis von 9,50, rechts von 9,69. Soll die Differenz von 0,19 Verdichtungseinheiten eliminiert werden, muß der linke Kopf abgefräst werden um den Wert  $s_f$ :

$$s_f = (4 \times \Delta V) / (\pi \times d_{br}^2) = 0,244 \text{ mm, also } 0,24 \text{ mm}$$

- $\Delta V$ : Differenz des Brennraumvolumens beider Zylinder (in mm<sup>3</sup>; 1 cm<sup>3</sup> = 1000 mm<sup>3</sup>)
- $d_{br}$ : Durchmesser des Brennraums an der Dichtfläche des Zylinderkopfes (mm)

Sehr viel aufwendiger wird die Sache natürlich bei Motoren ohne Einzelzylinder, also beispielsweise bei fast allen Reihenmotoren. Hier muß am Kolbenboden oder im Brennraum des am höchsten verdichtenden Zylinders mit der biegsamen Welle Material abgenommen werden, vorzugsweise wird man zunächst die scharfkantigen Ventil Taschen auf dem Kolbenboden verrunden, die ohnehin immer Klopfnester darstellen. Jedenfalls ein ungleich höherer Aufwand als bei einzelnen Köpfen.

Damit haben wir möglichst ähnliche Voraussetzungen für die Verbrennung in den einzelnen Zylindern. Der Lohn ist geschmeidiger Motorlauf.





## Oldtimer Club Weinviertel

Autobusfahrt nach Graz



2020 Hollabrunn, Wiener Straße 7E  
Tel. 01/945 25 20 (abends)  
01/699 27 05 (Bürozeit)

Am 9. November 2003 veranstaltete der OCW eine Autobusfahrt. Ziel war die Johann-Puch-Ausstellung in Graz.

Dort erwarteten uns in den Räumlichkeiten des ehemaligen Fiat-Verkaufslokals in der Puchstraße zahlreiche sehenswerte Exponate:

Neben diversen Versionen des Puch 500 - inklusive IMP 700 GT aus 1961 - gab es auch ein wunderschönes Puch-Automobil aus den frühen Tagen der Puch-Werke zu sehen. Natürlich durften auch diverse Versionen des Haflingers (darunter eine äußerst interessante USA-Version), des Pinzgauers sowie der G-Reihe nicht fehlen.

Jungmeister, Bergmeister, Clubman, Elegance, Mistral, Sprint, Camping, Pic-Nic und wie sie alle hießen waren ebenfalls zu sehen; "Stangel-Puch", "Daisy", Maxi, VZ, Monza, Cobra & Co ließen bei vielen alte Jugenderinnerungen wach werden. Und auch die diversen Motorradtypen stießen auf reges Interesse.

Nach einem ausgiebigen Mittagessen hatten wir noch die Gelegenheit, die umfassende Sammlung des "Fiat-Franz" zu besichtigen. Auch hier schlug das Herz der Fans höher - wurde unser Bus doch von einem Fiat 600 Multipla zu der heiligen Halle geleitet.

Auf dem Heimweg gab es dann natürlich viel Gesprächsstoff. Abschließend soll natürlich unser Buschauffeur Gerhard Popp lobend erwähnt werden - er sorgte für eine wirklich angenehme Fahrt und wir werden seine Dienste sicherlich wieder in Anspruch nehmen.

### Unsere Clubabende

Waidhofen/Th. jeder 2. Freitag im Monat im Freizeitzentrum "Fit"

Strasshof (jeder 3. Freitag im Monat im Gasthaus "Föhrenhof")

Nexing (jeden letzten Freitag im Monat im Restaurant "Zum Karpfenteich")

Hollabrunn jeden 1. Freitag im Monat im Gasthaus Riepl







## Steyr Puch Treffen Graz 2003

Nachdem sich bezüglich Puch-Treffen in Graz seit etlichen Jahren nichts mehr getan hatte, war es am 27. Juni 2003 wieder einmal soweit. Die Betreiber des Puch-Museums organisierten ein Treffen für alle Fahrzeuge, die im Hause Puch produziert wurden (und auch noch werden).

Es kamen Puch 500 in allen Variationen, Haflinger, Pinzgauer, Puch G, Jeep Cherokee, VW Bus Synchro und etliche Motorräder aller Baujahre.

Treffpunkt war im Areal des Museums. Alle Teilnehmer, die bereits am Freitag anreisten, hatten die seltene Gelegenheit, an einer Werks-Führung durch das Puch-



Werk (jetzt „Magna Steyr“) teilzunehmen. Anschließend fuhr die ganze Kolonne unter Polizei-Begleitung vom Werk Thondorf wieder zurück in die Puchstraße zum Museum.

Am Samstag führte uns eine Rundfahrt durch das steirische Hügelland zu einem Buschenschank, wo schon eine herrliche

Brettjause auf uns wartete. Gestärkt setzten wir unsere Rundfahrt fort und kamen im Laufe des Nachmittags wieder zurück zum Museum, wo wir den Tag bei einer kleinen Grillerei ausklingen ließen.

Michael Peroutka







## LANGE BEVOR ES INTERNET

Eigentlich fing es ja 1980 schon an... da besuchte ich zum ersten Mal die Veterama auf dem Maimarkt-Gelände in Mannheim. Ganz zufällig habe ich auch noch Verwandte in dieser Stadt und die wohnen in Feudenheim. Sozusagen dem Maimarkt vor der Haustüre. Und wie das bei Verwandtenbesuchen halt so ist, sucht man sich einen geeigneten Zeitvertreib, während die übrigen sich mit Kaffeetrinken und Kuchenessen beschäftigen. Seit jenem Wochenende besitze ich das zur Rarität gewordene Markt-Heft Nummer 1. Für Kenner, es ist das grüne. Dieses gab es nämlich damals kostenlos zur Eintrittskarte dazu. Die damalige Infektion war heftig und hartnäckig zugleich. Es war plötzlich wieder alles da. Meine Kindheit, die ich im Hinterhof verbracht hatte wie andere Kinder in der damaligen Zeit auch. Das Haus mit dem Hinterhof gehörte einem Alteisenhändler. Dadurch saß ich in immer anderen alten Autos, unternahm tolle Reisen in den Sätteln rostiger Motorräder, kroch durch Dampfkessel, erkletterte wahre Gebirge aus schmiedeeisernen Zäunen und vor allem hatte ich immer den Geruch von Rost und altem Sprit in der Nase. Nun holten mich die Vergangenheit und diese Düfte in Mannheim wieder ein. Es war einfach herrlich – dafür sah ich nach dem Gang über das Maimarkt-Gelände auch aus wie ein Schwein. Die Verwandtschaft war durch mein Erscheinungsbild reichlich schockiert. Aber ich war dem rostigen Hobby für alle Zeiten verfallen.

Kein Wunder, dass ich sofort ja sagte, als Andreas Mueller-Hausser mir 1984 das Ansinnen vortrug, die gesammelten „Puch-Werke“ von Martin Peschka zu vermarkten. Martin wollte seit längerer Zeit auswandern. Eigentlich war er schon weg. Süd-

amerika war sein Traumziel. In Paraguay wollte er Rinder züchten. Er hatte Landwirtschaft studiert und wollte immer seinen eigenen Hof haben. Dies war bei uns nur durch Eheirat in einen bestehenden Hof möglich, aber er hasste Mitgiftjäger. Als das Angebot 1984 kam, einen „Betrieb“ zu pachten, machte er sich auf den langen Weg nach Südamerika. Dazu brauchte er natürlich auch noch das nötige Kleingeld für die 16 000 Hektar Land plus Haus oder besser gesagt Hütte. Die Entscheidung in Paraguay fiel sofort und er kam nur noch einmal kurz zurück um seine sieben Sachen zu packen. Andreas hatte versprochen, die bei Martins Vater in Hammelburg auf verschiedene Garagen und Schuppen verteilten Puchteile und Autos schnellstens in „Bares“ umzusetzen. Sogar ein lauschiger Weinbergsschuppen enthielt „Puchiges“. Die erste Fuhr ging am 13.4.1989 von Hammelburg nach Albaching, östlich von München über die Bühne. Andreas' VW LT, die



Hoch- und Langversion, war voll und saß auf den Anschlaggummis. Andreas hatte in Albaching, mitten im Ort, den Traum eines jeden Schraubers gemietet. Eine richtig herzige Werkstatt, in der es immer so gut roch, einen Wahnsinnshof davor, ech-

tem schmiedeeisernen Zaun, toleranten Nachbarn und mit viel Historie! Es gab damals im bayerischen Fernsehen so eine Serie mit „Sir Quickly“ und all den anderen Gestörten. Diese Fernsehserie hatte man genau in dieser Werkstatt abgedreht. Es folgten die Autos: ein toprestauiertes Europakastl, ein Ex-Rennwagen für den Slalomeinsatz, noch ein Ex-Racer



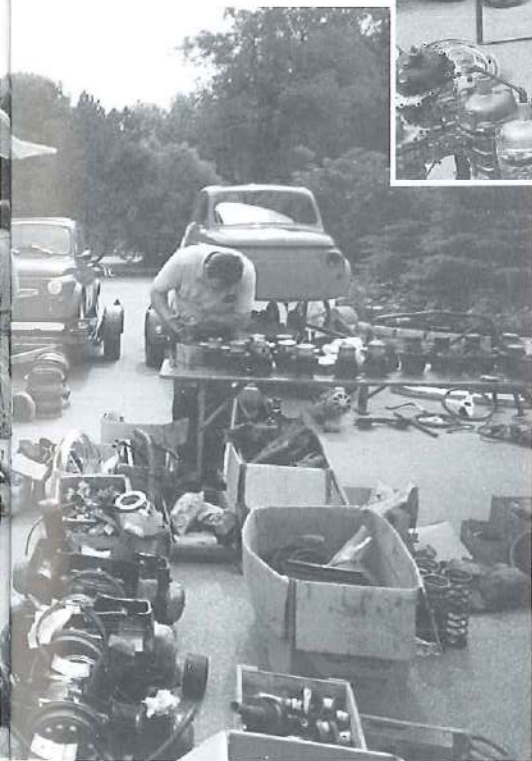
und zwei Anhänger. Das Kastl ging an Norbert Henkel, das Slalomauto nach Berlin und der dritte in den Schwarzwald. Mit den Anhängern wurden die Puchfahrer Heiko Jansen aus Eggenfelden und Jo-

hann Ilg aus Freising glücklich. Die Teile einzeln zu verkaufen wäre äußerst aufwendig gewesen. Es waren ganz einfach viel zu viele. Es gibt da ein Bild, da sieht man in einem Container sogar Sachen, die wir damals weggeworfen haben. Heute undenk-





bar. Alte 500er Motoren mit Gehäuseschäden, durchgerostete Halbachsen und so weiter. Aber es war immer noch gigantisch. Da fiel mir wieder der Geruch und Mannheim ein. Nun lag das ganze „Puchzeug“ im südlichen Bayern.



wicklung der Teilemarkt einmal nehmen und welchen Stellenwert er für die „Puchszene“ einmal haben würde. Aber er hat das nun all' die Jahre mit Bravour gemeistert. Seine Zeit geopfert und seine Familie eingespannt. Das kann man nicht hoch genug einschätzen. Für die Puch-Szene ist der Teilemarkt ein alljährliches Muss. Er ist mittlerweile zum Mekka eines je-



Mmh, ich weiß nicht mehr so genau, wer die Idee hatte, Heinz Liedl in Grassl fing wegen eines Teilemarkts zu fragen. Glücklicherweise war er aber genau der Richtige. Als ehemaliger, erfolgreicher „Puchtreter“ und Generalimporteur hatte er einen Bekanntheitsgrad in der Szene, der jegliche Werbung von vorneherein unnötig machte. Also Heinz gefragt, nach dessen Rücksprache mit Frau Angelika und der Verwandtschaft, ließ der positive Bescheid aus dem Hause Liedl nicht lange auf sich warten. An dieser Stelle nochmals vielen Dank, Heinz. Damals hat er bestimmt nicht im Traum daran gedacht, welche Ent-

den Steyr Puch Fans geworden, findet dieses Jahr zum fünfzehnten Mal statt und ist einer der absoluten Höhepunkte am Anfang einer jeden Oldtimersaison...

Der Markt damals am 3.6.1989 war dann auch ein voller Erfolg. Das Wetter war urbayrisch, weißblauer Him-

mel wie bestellt. Platz war genügend da, die Logistik war traumhaft und das Ergebnis, das Uli am Ende in seiner um den Hals gehängten Schatulle vorweisen konnte, waren stolze 26.310,- DM und dies ohne ebay-Auktionen. Andreas überwies die Summe nach Paraguay und am 2.7.1989 kam ein Dankesbrief von Martin.

Was ist aus ihm geworden?

Er ist drüben geblieben, heiratete eine Einheimische und hat vermutlich eine ganze Schar von Kindern. 1990 besuchte er Andreas einmal in München mit seiner Frau und erzählte vom bisher Geschaffenen und seinen weiteren Plänen. Mit dem Geld aus dem Teileverkauf hatte er einen Brunnen gebaut und ein großes ebenerdiges Ziegelhaus, in dem seine Landarbeiterfamilien wohnen konnten. Er hatte beeindruckende Bilder dabei und die Rinderzucht nach hiesigen Methoden angefangen. Er baut seinen Futtermais selber an und hat auch die Selbstversorgung mit Gemüse weitestgehend im Griff. Damals konnte er seinen gepachteten Grund noch nicht einmal zur Hälfte. Sind halt auch andere Dimensionen als in Deutschland. Sein nächster Nachbar, Peter Meier, wohnt auf einer Farm 60 Kilometer von ihm entfernt. So muss die Story hier auch zunächst einmal enden, da man bisher keinen direkten Kontakt zu ihm aufnehmen kann bzw. konnte. Andreas hat es versucht, erst über die Telefonauskunft, dann über die deutsche Botschaft, aber Martin scheint ja wirklich von der Außenwelt abgetaucht zu sein. Ob er wohl manchmal noch an uns und seine Puch - Aktivitäten denkt?

*Andreas Mueller-Hausser am 9.2.04  
Peter Brysch am 22.2.04*





**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](http://www.autoquariat.at)  
e-mail [verkauf@autoquariat.at](mailto:verkauf@autoquariat.at)

Öffnungszeiten:  
Montag - Freitag 10-12<sup>30</sup>, 13-18<sup>30</sup>

Wien, Frühjahr 2004

Liebe Puch - Freunde,

es tut sich einiges am Puch-Auto-Sektor. Vor über 30 Jahren wurde die Produktion des kleinen 500ers eingestellt und trotzdem wird das Angebot an lieferbaren Ersatzteilen immer größer. Mittlerweile kann man sogar zwischen verschiedenen Qualitäten wählen. Das Autoquariat war und ist stets bemüht nur beste Ware anzubieten, was oft nur schwer möglich ist, weil wir froh sein müssen seltene Teile überhaupt anbieten zu können. Trotzdem haben wir uns entschieden auch sogenannte B-Qualität auf Wunsch in unser Programm aufzunehmen. Informationen darüber und über alle Restbestände (wir haben über 10000 verschiedene Teile lagernd!), welche in unseren Katalogen nicht angeführt sind, gibt es bei unserem Verkaufspersonal schriftlich, telefonisch oder per e-mail prompt und zuverlässig.

Viel Spaß wünscht Euch das Autoquariat Team.

PS: Abschließend wieder ein kleinen Auszug aus unserem Angebot.



Art.Nr.1\*1\*333  
orig. **Ansauggeräuschkämpfer**  
650 TR für Zenith Doppelvergaser  
nur € 75,-



Art.Nr.1\*1\*601  
**Dichtsatz Doppelvergaser**  
18-teilige Originalbestückung!  
nur € 15,-



Art.Nr.1\*10\*094  
**Satz Türreparaturbleche innen**  
f.alte Modelle bis 66 und alle Combi  
nur € 180,-

alle Preise in Euro inklusive Mehrwertsteuer unter den aktuellen Versand- und Lieferbedingungen



Das Dopplerhütten-Bergrennen 1968 läuft. Ein kleiner, blauer Rennsportwagen mit giftgelbem Streifen am Bug jagt durch die Kurven. Die zahlreichen Zuschauer jubeln dem Fahrer zu, der präzise schaltet, die Gänge ausdreht und durch die Kehren drifft. Die tosende Menschenmenge zeigt mit ihrer Begeisterung, daß die blaue Lilliput-Rakete der Publikumsliebbling ist. Am Ziel zeigt die Uhr 2 Minuten 16 Sekunden. Rudi Lins auf Porsche Carrera 6 wird mit 1 Minute 57 Sekunden Tagessieger. Er war nur um 16 Prozent schneller als der „Kleine“. Was war das für ein Auto, das in keinem Katalog zu finden ist und das sich so knapp hinter dem mehr als viermal so motorstarken Sieger placieren konnte? Es war ein König-Puch-Rennsportwagen (ein Gruppe-7-Wagen in bester Ge-

men. Einfach nur so, weil es Spaß macht, aus Sportsgeist. Da macht man mit diesem Wagen sicher eine gute Figur. Gerade in Gebirgs-ländern, wo es viele kleine Bergrennen gibt, kann man mit dem kleinen Rennwagen auf Puch-Basis schönen Sport bei erschwinglichen Kosten betreiben“, meint dazu Ing. König. Beim heurigen Alpi-Bergrennen beispielsweise „glühte“ der König-Puch in 4 Minuten 2 Sekunden die 6,5 km lange Strecke hoch. Harry Zweifel fuhr mit einem 4,5-Liter-Wagen (!) in 3 Minuten 35 Sekunden hinauf. Das sind Durchschnittsgeschwindigkeiten von zirka 97 km/h für den 0,65-Liter- und 112 km/h für den 4,5-Liter-Wagen.

Und wie schaut es mit der Sicherheit eines solchen „selbstgestrickten“ Sportfahrzeuges aus? König erklärt dazu, daß er zwölf Rennen

leten Kardangelenken versehen — eine hypermoderne Bauweise, der sich noch nicht viele Großserienwagen bedienen. Die Kupplung wird auf hydraulische Betätigung umgebaut, um sie leichtgängig zu machen. Bei einem so kleinvolumigen Motor, der erst etwa ab 5000 U/min „lustig“ wird, muß man pausenlos schalten, da ist eine rasch und leicht reagierende Kupplung vonnöten. Ein weiteres Sicherheitselement: eine Zweikreis-Bremsanlage unter Verwendung von Hallinger-Radbremzylindern und Renn-Bremsbelägen. Gut liegt der Wagen mit Dunlop-SP oder Pirelli-Cinturato und neuerdings mit Semperit-Marathon-Reifen. Mit einer Zweivergasanlage werden die 50 bis 55 PS aus dem 0,65-Liter-Motor geholt. Im Bug ist ein zusätzlicher Ölkühler untergebracht. Die spezielle Formgebung des Wagens

Der König-Puch beim vorjährigen Dopplerhütten-Rennen 1968.

Photo: Artur Fenzlauer



# RENN WAGEN

# IM SELBSTBAU

sellschaft mit 850er Abarths, Coopers und anderen „heißen Ofen“) mit 55 PS Motorleistung, 160 km/h Spitze und einer Beschleunigung von 8 Sekunden vom Stand auf 100 km/h. Ingenieur König, von Beruf Chemiker, hat sich diese verblüffende Sportfahrzeug selbst gebaut — aus Baugruppen des Puch-Autos, aus überall erhältlichen normalen Werkstoffen und Bauteilen und aus einem Berg guter Ideen. Mit einem Leistungsgewicht von 4,9 kg/PS und einem Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,32$  (der extrem windschlüpfige Lotus Europa brilliert mit einem  $c_w$ -Wert von 0,29) weist sich der König-Puch als Vollblut-Rennsportwagen im Westentaschenformat aus.

Hat man Chancen mit einem solchen Fahrzeug? „Sicher. Man wird damit keine millionenteuren Werkteams distanzieren können, aber Klassensiege sind durchaus drin. Viele junge Leute möchten Motorsport betreiben, ohne gleich von einem Werksvertrag zu träu-

damit gefahren und nie wegen technischen Defekts ausgefallen sei.

Die Konstruktion des Wagens ist supermodern. Basis bildet ein Rahmen aus simplen Vierkant-Stahlprofilrohren mit 1,5 mm Wandstärke, die jeder Schlosser ohne Spezialelektroden einwandfrei schweißen kann (selbst kann man die Schweißarbeiten mit einem im Handel erhältlichen nur etwa 1900 Schilling kostenden Elektro-Kleinschweißgerät durchführen), da es sich um kein Spezialmaterial handelt. Bodenteile und Seitenbeplankung bestehen aus Alu-Schalen, die man aus Alu-Blech durch Hämmern entsprechend formt. Sie werden mit dem Rahmen vernietet und verklebt und geben dem Fahrzeugkörper die notwendige Steifigkeit. Der Rahmen selbst wiegt nur etwa 24 kg. Die Hinterachse samt Motor und Getriebe wird vom Puch-Wagen übernommen. Die Vorderachse ist eine Selbstkonstruktion. Um die Sicherheit zu erhöhen, ist die Lenksäule zweimal geknickt und mit zwei zwischengeschal-

ten im Heck macht es möglich, manche Bergrennen (das hängt natürlich von der Art der Strecke ab!) ohne Gebläse, nur mit Staustromkühlung, zu fahren. Auch sonst wurde manches am Motor verändert, damit man auf diese Leistung kommt.

Alles das ist für technisch begabte, im Handwerklichen gut bewanderte Fans zu realisieren. Und der Kostenpunkt? Der liegt zwischen 12.000 und 30.000 Schilling. Daß ein solches Projekt nur von verantwortungsbewußten jungen Leuten verwirklicht werden kann, die viel Zeit, Mühe und Arbeit investieren müssen, bis sie den Wagen nicht nur rennfertig gebaut haben, sondern auch bei „Vollidamp!“ beherrschen, braucht nicht extra betont zu werden. Er ist nur für jene ein echter, herzerquickender Spaß, die nicht Fangios oder Clarks Nachfolger werden wollen und nicht um des Renommierens wegen auf die Strecke gehen, sondern die unverfälschten Autofahren ohne Playboy-Appeal genießen wollen. — sedi —



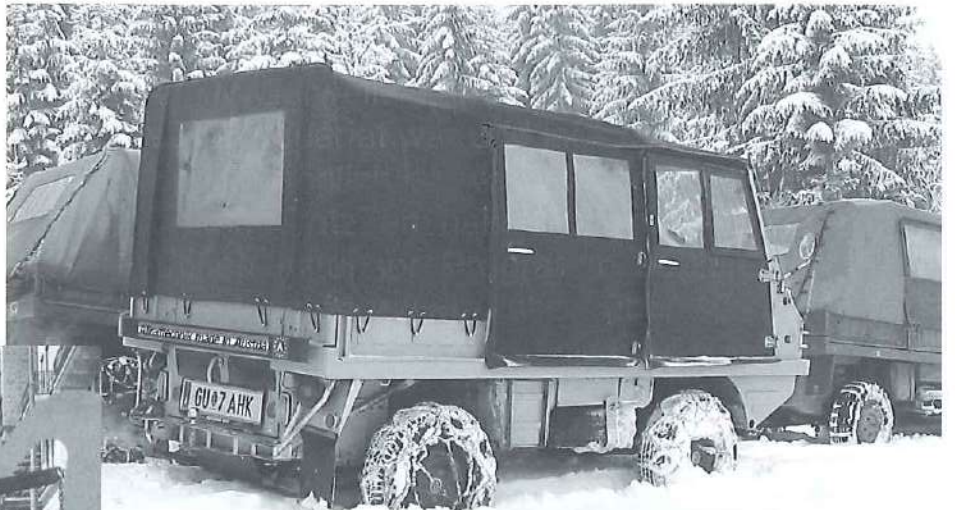


## 27. Kärntner Schneerallye 2004

Anfang Jänner trafen sich 53 Lenker aus Deutschland, Italien, Slowenien und Österreich zur schon traditionellen Schneerallye auf der Simonhöhe.

Nachdem es die letzten Jahre etwas wenig Schnee gegeben hatte, war heuer reichlich vom weißen Element vorhanden. Leider gab es auch diesmal wieder einige Teilnehmer, die nicht über die vier vorgeschriebenen Ketten für ihren fahrbaren Untersatz verfügten. So mussten einige mittels Seilwinde aus ihrer misslichen Lage befreit werden. Zum Glück ist aber alles relativ glimpflich ausgegangen.

*Michael Peroutka*



Eine Foto-CD mit über 70 Fotos (gesamt ca. 44 MB) von der Schneerallye (und auch von anderen Veranstaltungen) kann kostenlos bei Michael Peroutka (Mooskirchner Str. 49, A-8502 Lannach) abgeholt werden. Gegen Ersatz der Portokosten gerne auch Versand möglich.





## Puch Treffen Attersee 2003

zu können, wusste der Veranstalter noch eine private Geburtstagsparty, wo wir eventuell noch vorbeischauchen könnten. Gesagt getan, denn schließlich gab's dort auch noch etliche Getränke, die nur darauf warteten, von uns endlich getrunken zu werden. In der Früh wankten wir noch schnell in unsere Quartiere, um unsere Sachen zu holen (und um zu schauen, wo wir hätten schlafen können) und wechselten ins Strandbad, um uns auszuschlafen.

*A. Nonim*

PS: Tipp für den Veranstalter: vielleicht gelingt es für heuer, Eristoff als Hauptsponsor zu gewinnen ...



**Nächstes Puch-Treffen in Weyregg am Attersee: 28. August 2004**

Am 23. August 2003 trafen sich wieder etliche Puch-Fans zum alljährlichen Puch-Treffen in Weyregg am Attersee. Die Rundfahrt am Samstag führte uns bei Post-kartenwetter durchs wunderschöne Salzkammergut vom Attersee zum Traunsee und wieder retour.

Bei der abendlichen Siegerehrung brachten sich einige von uns schön langsam in Stimmung, und wechselten am späteren Abend in die Disco, wo sie mehr oder weniger brav bis in die frühen Morgenstunden durchhielten. Nachdem einige meinten, so früh noch nicht schlafen







# STEYR PUCH-FAHRER IMMER ERFOLGREICH!

**DUNLOP**  
präsentiert

## Hallo, wie geht's?

### Ring-Spezialist

**WILLI SOMMER** zog 1968 bei einer Ford-Nachruchssichtung das grosse Los: Als 21-Jähriger wurde er zum ersten Piloten des Zakspeed-Teams ausgewählt. Der junge Mainzer, der zuvor schon mit einem Steyr-Puch 50 TR am Berg und auf der Rundstrecke einer der Besten war, nahm fortan im grün-gelben Escort 1300 GT Platz und bescherte Erich Jakowski und Ford die Eintracht, den Richtigen genommen zu haben. Die Auftritte des Nachwuchsmanns endeten meist mit Siegen, nur selten gab es mal Schrott. Als dann noch Harald Menzel als Teamkollege hinzusteuerte, führte das Zakspeed-Escort-Team von Erfolg zu Erfolg. Eine besonders beliebte Sommerübung bestand darin, im kleinen Escort die ricken Sportwagen am Berg zu ärgern. Einen Grossteil seiner Siegbilanz (nach der Zakspeed-Zeit kamen noch höchst erfolgreiche Abarth- und Formel-3-Jahre dazu) erämpfte sich der Kfz-Meister auf der Nürburgring-Nordchleife. «Diese Rennstrecke ist für mich das Allergrösste», schwärmt er von seinem Lieblingsparcours. «Hier kannst du zeigen, was du drauf hast und ob manchen vermeintlichen Supermann bis auf die Knochen blamieren.» Deshalb löste er auch nach Ende seiner Rennfahrerkarriere (die er Ende 1974 auf Wunsch seines schwer kranken Vaters

aufgab) immer wieder am Sonntagmorgen von Mainz zum Nürburgring, um «für mich ganz allein ein paar Runden zu drehen».

Diese Tradition pflegt der Fiat-Händler noch heute, derzeit mit einem selbst hergerichteten 100-PS-Cinquecento 1,1 Turbo. «Damit verblase ich alles, was da an Porsche, BMW und Ferrari so über den Ring stolpert.» Und einmal im Jahr gibt's ein grosses Ring-Happening mit seinen alten Steyr-Puch-Kumpels Liedl, Hering, Eichhammer und Co. Mit denen trifft er sich überdies jeden ersten Donnerstag im Monat zum Stammtisch in der ehemaligen Steyr-Puch-Hochburg Regensburg.

Obwohl seine beiden Brüder jeweils durch Verkehrsunfälle ums Leben kamen, ist die Autoleidenschaft des jetzt 56-Jährigen ungebrochen. So hält sich denn auch die Begeisterung von Frau und Kindern (ein Sohn, 23, eine Tochter, 15) über die Sonntags-Umtriebe des Familienoberhaupts in Grenzen. Formel 1 und DTM sind TV-Pflichtprogramm, wobei Sommer regelmässig über die Reporter wettet: «Die erklären technische Hintergründe entweder falsch, schlecht oder gar nicht.»

Seine Zukunftswünsche sind schnell aufgezählt: «Gesund bleiben und möglichst lange schnell Autofahren können. Sonst brauch' ich nichts.» □ RAINER BRAUN



Siegesfeier am Berg: Sommer '69



Lustrunden am Ring: Sommer 2004



### Abarth-Bändiger

**JOHANNES ORTNER** hat als Rennfahrer ein Stück österreichischer Motorsportgeschichte mitgeschrieben. Mit dem Steyr-Puch-Pistenfloh 650TR eilte er ab 1958 bei Rallyes und Rennen von Sieg zu Sieg, danach gewann er als Werkspilot mit den Sportwagen des exzentrischen Wieners Carlo Abarth zwei Europa-Bergtitel und vier Staatsmeisterschaften.

Der gross gewachsene, strapazierfähige Kfz-Meister aus Villach war wohl auch der einzige Profi-Rennfahrer, der mit Abarth acht Jahre problemlos zurechtkam. Viel länger als jeder andere Kollege ertrug er Abarths Wutanfälle, wenn ein Streckenrekord knapp verfehlt wurde oder einer der roten Renner als Schrotthaufen neben der Piste endete. Ortner brachte seinen Chef oft genug in Rage: Mal feuerte er sein feuerrotes Spielmobil in den Wald, mal rollte er zu spät zum Start und vergab damit einen sicher geglaubten Sieg.

Sowieso waren grundsätzlich die Fahrer schuld, wenn Abarth-Werksautos nicht gewannen. «Und damit hatte der Alte», so Ortners späte Einsicht, «sogar meistens recht.» Andererseits sparte der strenge Teamchef, der auch an der Rennstrecke nur in piekfeinem Outfit (helle Schweinslederhandschuhe, exakt gescheiteltes Haar)

auftrat, auch nicht mit Lob. Etwa dann, wenn Ortner bei einer Veranstaltung gleich mit drei verschiedenen Abarths in drei Kategorien antrat und auch dreimal siegte.

«Disziplin und Erfolg waren bei ihm alles», erinnert sich sein treuester Angestellter. «Abarth liebte zuerst seine Autos, dann sich selbst und danach seine Fahrer. Trotzdem habe ich viel bei ihm gelernt.» Als Abarth seinen Turiner Rennstall 1971 auflöste, beendete auch Ortner mit 36 Jahren seine Karriere und eröffnete in Villach eine Alfa-Romeo-Vertretung.

Seit 1995 lebt der 67-jährige Pensionär in Pörtlach am Wörthersee. Ehefrau Imtraud führt noch das Autohaus in Villach, der 27-jährige Sohn leitet eine zweite Ortner-Firma, die Sportboote vertreibt. Das aktuelle Rennsportgeschehen interessiert den ehemaligen Abarth-Star nur noch am Rande, selbst die Wegbegleiter aus alten Renntagen hat er aus den Augen verloren. Stattdessen pflegt er neue Hobbys: Motorbootfahren und Fliegen. Nur mit dem Tennisspielen klappt's nicht mehr so richtig, weil der Meniskus Ärger macht. Einen Traum möchte er sich noch erfüllen: «Ein Winterquartier in der Karibik oder auf den Bahamas wäre erstrebenswert. Wir arbeiten dran.» □ Rainer Braun



Furchtlos: Ortner 1967



Nur Fliegen ist schöner: Ortner



### Meisterklasse

Nach 1995 hat unsere Steyr-Puch Slalom-Legende Siggie Schrankl zusammen mit Herrmann Gaßner den zweiten Titel in der deutschen Rally-Meisterschaft unter Dach und Fach gebracht. Die Konkurrenz lief gnadenlos über die gesamte Saison dem Punkterückstand auf die beiden Mitsubishi-Piloten hinterher. Sie sind würdige deutsche Rally-Meister, haben sie doch bei allen sieben Läufen konstant und mit beachtlichen Ergebnissen gepunktet. Herrmann Gaßner und Siggie Schrankl sind seit über einem Jahrzehnt aus der Rally-Szene in Deutschland nicht mehr wegzudenken. Mit zweiten und dritten Plätzen in der Meisterschaft der vergangenen Jahre ist jetzt wieder ein Titel für die beiden Urbayern herausgesprungen. Man kann auch sagen: Nur wer die Niederlage kennt, hat den Sieg verdient.

Auch in der Slalomklasse bis 1.300 ccm war unser Siggie für die Renngemeinschaft Rosenheim am Start. Wie in jedem Jahr konnte er wieder etliche Klassensiege mit seinem Steyr Puch gegen die Konkurrenz mit den modernen Boliden einfahren.



Siegesjubel: Herrmann Gaßner (kniend, Dritter v. re.) feiert mit seiner Meistererewürdigkeit seinen zweiten DTM-Titel





**Jumble  
GOODIES**



# www.strada.at

Ersatzteildienst für STEYR PUCH 500-650-700-Haflinger und FIAT 500

**Achtung! Neue Adresse!**



Michael Peroutka  
Mooskirchner Str. 49  
A-8502 Lannach / Graz



Tel.: +43-676-610 40 69

Fax: +43-676-610 40 68

eMail: office@strada.at



#### ANSAUGROHRE

- für Zenith-Doppelvergaser
- für Weber-Doppelvergaser

auch für Puch mit Fiat-Getriebe lieferbar!



#### DYNOSTARTER im Austausch

€ 125,-

für Puch 500-650 bis 1968 - 700 Combi - Haflinger

Qualitätsprodukt mit 2 Jahren Garantie!



#### Sportauspuff „ALPENFAHRT“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1968:
  - mit Heizung
  - ohne Heizung
- für Puch ab 1968:
  - mit Heizung
  - ohne Heizung
  - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



#### 9er-TRIEBLING inkl. Tellerrad

€ 500,-

für Puch 500-650 bis 1968

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



#### Rennauspuff „MONTE CARLO“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1968:
  - mit Heizung
  - ohne Heizung
- für Puch ab 1968:
  - mit Heizung
  - ohne Heizung
  - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



#### RENNPLEUEL für 22mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis z. A.



#### ACHSSCHWINGE fabriksneu

Einführungspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500

Möchten auch Sie kostenlos und unverbindlich über neu einlangende Teile und Restbestände informiert werden, so schicken Sie uns einfach untenstehenden Coupon.

#### INFO-COUPON

Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Telefon / Mobiltelefon (für Rückfragen) \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_ eMail \_\_\_\_\_

Fahrzeug (Bj.) \_\_\_\_\_

Coupon schicken an Fa. Peroutka Michael, Mooskirchner Str. 49, A-8502 Lannach oder faxen an +43/676/ 610 40 68 oder via eMail: office@strada.at



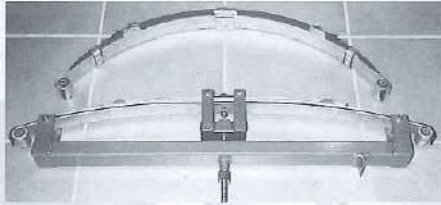


# Jumble GOODIES

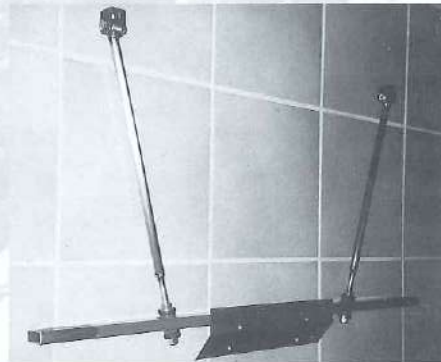


## BIETE/VERKAUFE

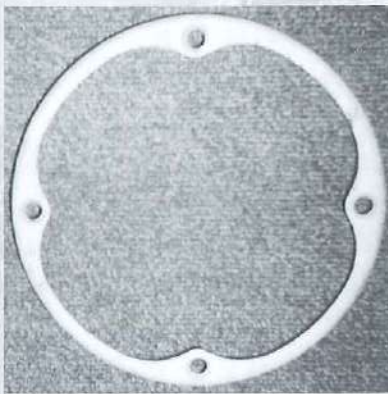
Günther Lehmann bietet an:  
Blattfedervorspann- und Einbau-



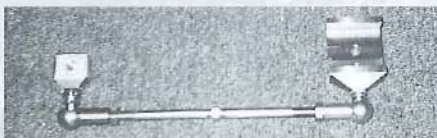
vorrichtung wie Werksempfehlung  
Blattfederstabi aus V2A einstellbar,  
keine Schweißarbeit am Fahrzeug  
erforderlich  
Rennstabilisator hinten



Felgenaufnahme Puch Lochkreis (es  
gibt wieder neue Original Puch-Fel-  
gen in 4 1/2 Zoll und 5 Zoll x 12



Blattfederstabi vorne:



Tel: 0 83 02/4 79  
Grüntenberg 5  
87657 Görisried

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

Keilriemenscheiben alu klein 126er  
oder TR-Größe mit Stahlbüchse,  
120.- €, diverse TR-Teile und Ge-  
triebeübersetzungen 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

Peter Kröber  
verkauft seinen bekannt schnellen  
Rennpuch. Motor frisch revidiert.  
15.000 €



ISA Racing  
02951 / 9 62 50  
info@isa-racing.de

500er Steyr Puch Restaurierungs-  
objekt zu verkaufen.  
Näheres unter:  
07741 / 23 87 privat  
07741 / 46 47 tagsüber

Johann Wenzl verkauft  
500er Getriebe und Motor  
0043 / 7 28 97 10 24

Puch 500 D, Bj. 1965, beige, seit 25  
Jahren in Garage eingemottet. Tech-  
nischer Zustand???? Ausserlich Top.  
Bei Interesse bitte ich um Kontakt  
per mail oder von 7-14 Uhr unter  
++43 732 / 7676 3610, Dr.Trubrig  
verlangen.  
Lärchenauerstr. 20  
4020 Linz  
t.trubrig@aon.at

## SUCHE

Wir suchen dringend einen 8er  
Triebbling komplett und den 3.Gang  
33:20.  
0 26 22 / 83 74 73

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

Steyr-Puch Haflinger 700 AP  
zum Restaurieren  
06433 / 29 45

## INTERESSANTES

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

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

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

### 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 1957  
neues langes Dach mit Liegesitzen,  
fahrbereit, 3.500 €

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



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



**Jumble  
GOODIES**



Folgende Teile bieten wir für den Steyr-Puch an:

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

**hey tec**  
*elaborazione*

- Motorenbau/Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrücken-herstellung

usw.



Heid 5 • D-51688 Wipperfürth  
Tel./Fax: 02267 - 88 81 18

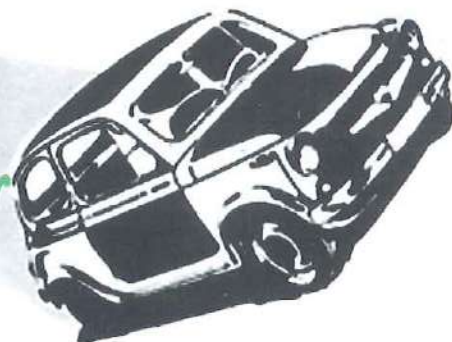
[www.fiat500-tuning.de](http://www.fiat500-tuning.de)

[www.steyr-puch-tuning.de](http://www.steyr-puch-tuning.de)

**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](mailto:verkauf@puch500.at) • Internet: [www.prokschi.at](http://www.prokschi.at)

**Winfried Knobloch**

*Technical Departement*

**H. Knobloch + Sohn KG**

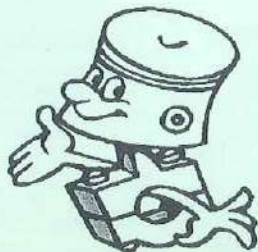
Werner-Hilpert-Straße 17

D - 34117 Kassel

Telefon : 0561 / 10 29 67

Fax : 0561 / 10 29 68

Mobil : 0160 15 14 777



**INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh**



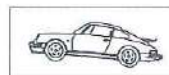
Wir befördern,  
von der kleinsten Schraube  
bis zum schönsten Oldtimer,  
innerhalb Europas, sowie von  
und nach allen wichtigsten  
Plätzen der Erde.

**TESTEN SIE UNS!**

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

Tel.: 069-692725

Fax: 069-693099







## April

1. - 4.	Freundeskreis	Techno Classica	Messestand	Essen
3.	VFV	Einstellfahrten	Motopark	Oschersleben
10.	Teilemarkt	kann man was finden	Garsten/Steyr	Österreich
17.	Coppa Mille	1. + 2. Wertungslauf	Motopark	Oschersleben
17. - 18.	VFV	ADAC Bergprüfung	Schl. Dreieck	Schleiz
23. - 24.	FHR	4 Std. Rennen	Hockenheimring	Hockenheim

## Mai

22.	Freundeskreis	Teilemarkt u. Treffen	bei Heinz Liedl	Regensburg
22. - 23.	ABARTH	World-Meeting	Schloß/Savigny	Beaune/Frankr.
28. - 30.	VFV	mit Motorräder	Autodrom/Most	CZ.

## Juni

4. - 6.	VFV	nur Autogruppe	Autodrom/Most	CZ.
5. - 6.	Teilemarkt	alle Teilehändler dabei...	Tulln	Österreich
25. - 27.	FHR	3 Stunden Rennen	Grand Prix Kurs	Nürburgring
25. - 27.	Coppa Mille	3. + 4. Wertungslauf	Oldt. Festival	Nürburgring
26. - 27.	VFV	mit Motorräder	Dur Kralove	CZ

## Juli

07.	AutomaniaRT	Rallye Bad Homburg	06101-521039	Manfred Hahn
10. - 11.	FHR	3 Stunden Rennen	Assen	Niederlande
17. - 18.	VFV	Bitburg/Rundkurs	Flugplatz	Bitburg
17. - 18.	Coppa Mille	5. + 6. Wertungslauf	Oldt. Grand Prix	Luxemburg
23. - 25.	VFV	mit Motorräder	Motopark	Oschersleben
30. - 01.	VFV	Autogruppe	Schl. Dreieck	Schleiz

## August

3.	AC-Ebern	Klassik-Rallye	Gotthard Schleicher	Rentweinsdorf
14. - 15.	VFV	ADAC Bergprüfung	Osnabrücker Berg	Osnabrück
20. - 22.	FHR	400 km Rennen	Zandvoort	Niederlande
27. - 29.	VFV	mit Motorräder	Hockenheimring	Hockenheim

## September

4. - 5.	VFV	Gleichm. Prüfung	Stadtpark	Hamburg
11. - 12.	Coppa Mille	7. - 9. Wertungsl./Berg	Schottenring	Schotten
11. - 12.	VFV	ADAC Bergprüfung	Schottenring	Schotten
17. - 19.	FHR	6 Std. Rennen	Dijon	Frankreich
25.	Coppa Mille	10. + 11. Wertungslauf	Motopark	Oschersleben

## Oktober

8. - 10.	FHR	300 km-Rennen	Spa-Francorchamps	Belgien
10.	Coppa Mille	12. Wertungslauf	Zolder	Belgien
15. - 16.	FHR	4 Std. Rennen/Saisonf.	GP-Kurs	Nürburgring

## November

27.	Freundeskreis	Jahresabschlussfeier	siehe Info	Oldt. 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:	U. Kahl	06192 / 2 55 20	Freundeskreis	Hofheim/Frankfurt
	G. Hummel	0721 / 2 38 67	Freundeskreis	Karlsruhe/Baden
	J. 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





0712

RE DT 4

STEYR-PUCH 000 10

