

Ausgabe Nr. 19

THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR



**KÄFIG
STEYR PUCH**



GURTPOLSTER



SICHERHEITSGURTE

RACING WITH STEYR PUCH



**SICHERHEITS
TANKS**



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



DREHZAHLMESSER

ALLES FÜR DEN MOTORSPORT



ALU-ABSPERRVENTIL



LENKRÄDER

Schutzgebühr
€ 5,-



Kostenlos
für Steyr Puch
Freundeskreis-Mitglieder



**LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN**



ÖLKÜHLER 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



Nationale Grenzen verlieren auch für uns Steyr Puch-Fahrer zunehmend an Bedeutung. Zu

Veranstaltungen fahren wir nach Österreich, Schweizer Steyr Puch-Freunde reisen zu Treffen nach Deutschland, Österreicher sind nach Deutschland unterwegs. Veranstaltungen werden, wie bei der Coppa Mille, wo Engländer, Holländer, Belgier und Deutsche um Lorbeeren kämpfen, über die Grenzen hinweg besucht. Teilelieferanten und Händler, Hobby-Garagisten und Schrauber-Experten sind am Expandieren. Reichweiten enden nicht bereits schon an den Grenzen unserer Nachbarländer.



Oldtimer-Freunde tauschen sich bereits in ganz Europa untereinander aus. So konnte ich im abgelaufenen Jahr innerhalb eines Monats die seit Langem bestehende Gastfreundschaft von Ungarn, Italienern, Tschechen und Österreichern – viele waren auch mit Fiat 500 auf Achse dabei – genießen. Es

ist die Freude am gemeinsamen Hobby und es sind die neuen Erfahrungen, die man mit unbekannten Oldtimer-Liebhabern macht.

Nun gilt es für uns, nicht nur über die Grenzen hinaus Freundschaften zu knüpfen, sondern innerhalb unseres Freundeskreises regionale Aktivitäten zu entwickeln, die im Laufe eines Jahres allen Steyr Puch-Fahrern genügend Möglichkeiten bieten, ihrem Steyr Puch-

Hobby nachzugehen. Es ist deshalb unbedingt notwendig, innerhalb unseres Freundeskreises Stammtische zu schaffen (z.B. Berlin, Aachen, Düsseldorf, Hof, Regensburg, München, Frankfurt oder Freiburg), um entsprechende Aktivitäten zu starten. Besitzer mit

Steyr Puch-Autos sind in diesen Regionen schließlich genügend vorhanden. Auch gibt es in Deutschland reizvolle und wunderschöne Gebiete, um kleine regionale Treffen zu veranstal-

ten. Gerade die jüngeren Mitglieder unseres Freundeskreises sollten hier eine Vorreiterrolle spielen. Wie viel man erreichen kann, zeigt das Beispiel meines eigenen Engagements im Raum Weil/Basel, wo es mir, unter tatkräftiger Unterstützung von Günter Schwarzwälder (BOSCH-Vertretung,

Haltingen) und Rudi Müller (Basel) gelungen ist, innerhalb eines Jahres, ein „kleines Nest“ von Puch- und Fiat-Fahrern aus der Schweiz, Süddeutschland und dem Elsass aufzubauen. Eine Ausfahrt in den südlichen Schwarzwald (Raum Titisee) wurde im vergangenen Jahr auch schon unternommen. Die Resonanz war großartig und nirgendwo war, wenn auch

GRENZENLOS

nur im Kleinen, das Zusammenwachsen Europas spürbarer als bei diesem Treffen. Gerade bei solch regionalen Treffen kann am Besten mit der irrigen Meinung der 500er Fiat-Fahrer: „500er Fiat fährt und lebt man – Steyr Puch steht und besitzt man.“ endlich aufgeräumt werden.

Zukünftig werden wir auch in unserer „Thondorf“ den Interessen Beitragen und Veranstaltungen unserer Mitglieder aus dem benachbarten Ausland mehr Raum schenken.

In der Hoffnung, verstärkte Aktivitäten in der neuen Oldtimersaison feststellen zu dürfen, wünsche ich euch viel Spaß beim Lesen der neuen „THONDORF“ und eine unfallfreie Fahrt im Jahr 2005.

Georg Hummel



INHALT 2004

TITEL

Grenzenloses
(Aus)fahren 8-12

EDITORIAL

Grenzenlos 3

LEUTE

Besuch bei der
Firma Moser 6-7

START UND ZIEL

Der Alte 24-27
Coppa Mille 28-29

SERVICE

Gelesen 33
Preisspiegel 37
Jumble Goodies 40-41
Termine 42

BERICHTE

Steyr Puch 500&650 15-20
Puch Museum 21
Schleichwerbung 34
Gut gelaufen 35
Irrsinn... 36

TECHNIK

Öldruckprobleme 13-14
Drehstromlima 30-32
Antriebswellen 38

Impressum 4



Besuch bei Firma Moser



In Wien gibt es viele wunderschöne Weltstädte, die von den Einwohnern mit dem Konzept der "Wienstadt" versehen wurden. Diese haben sich über Jahrhunderte hinweg die Mühe gemacht, die Stadt Wien in der Steiermark zu rekonstruieren. In der Steiermark steht die Moser in der Steiermark und ist ein Unternehmen, das die Welt der Steiermark und das Service anbietet.



Das kleine Geschäftsbüro mit einer Fläche von ca. 100 m² ist in der großen Werkhalle neben der Straße auf einer Fläche von ca. 1000 m². In der Halle stehen ca. 100 Autos, die von der Firma Moser repariert werden. Die Autos sind von verschiedenen Marken und Modellen. Die Firma Moser ist ein Unternehmen, das die Welt der Steiermark und das Service anbietet.



Impressum -Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland. Gegründet 1983 eingetragene Mitglieder 230. Erstmaliges Erscheinen des Heftes 1984. Jahresbeitrag, inkl. "THONDORF" 28,- €. www.thondorf.de thondorf@steyr-puch.de

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

Sekretariat, Mitgliederbetreuung:
Ulla Kahl
Fichtestr. 15
65719 Hofheim

Tel.: 0 61 92 / 2 55 20 Fax: / 2 75 72

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

Messestandgestaltung, Betreuung 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
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





Zunächst einmal möchte ich das Schreiben von Johannes Hiltrop in der letzten Thondorf kurz ansprechen. Er, als „alter Hase“ des Steyr Puch Freundeskreises und Organisator unseres Clubstandes auf der Techno Classica in Essen, weiß natürlich ganz genau, wo mich der Schuh am meisten drückt. Hoffentlich hat jeder von euch diese Zeilen von „Hennes“ genau gelesen. Es hat noch niemand die derzeitige Situation so treffend geschildert, wie er. Deshalb ist es für mich frustrierend, wenn sich, gerade beim „harten Kern“ unseres Freundeskreises, die meisten um das Problem der Mitgestaltung und Unterstützung unseres Freundeskreises immer mehr herumdrücken und als Aktivposten ausfallen. Ulla Kahl und ich werden langfristig mit der Führung des Freundeskreises alle Hände voll zu tun haben, dass für kurzfristige, neue Aufgaben (wie z. B. im abgelaufenen Jahr: Erhalt des Puch - Museums in Graz, wo mein persönlicher Einsatz sehr wichtig und gefragt war) keine Zeit mehr bleibt. Schließlich soll das Hobby auch noch Spaß machen und nicht nur in Arbeit ausarten. Es ist mir noch nie so schwer gefallen, wie in diesem Jahr, euch eine „THONDORF“ in gewohnter Qualität und Fülle zu präsentieren. Es müssen doch mittlerweile alle von uns begriffen haben, dass es gilt die Sache „STEYR PUCH“ am Leben zu erhalten – und zwar ohne Eigennutz. „Gott sei Dank“, sind diesmal einige unserer Mitglieder, die sich bisher in vornehmer Zurückhaltung geübt haben und mit denen ich nicht gerechnet habe, in die Bresche gesprungen. Vielen Dank für euren kurzfristigen Einsatz, der es ermöglichte, doch noch termingerecht eine neue „THONDORF“ herauszubringen. Weiterhin besteht auch immer noch das Problem, dass viele der älteren Freundeskreis-Mitglieder ihr Wissen und ihre Unterstützung den Neueinsteigern nicht zu Gute kommen lassen oder horrenden Summen für ihre Dienste und Teile verlangen. Auf Grund der veränderten wirtschaftlichen Situation bei vielen von uns, muss hier

schnellstens ein Umdenken stattfinden. Neue Mitglieder wenden sich sonst enttäuscht von unserem Freundeskreis wieder ab und die ganze, von einigen Wenigen geleistete, Vorarbeit war dann für die Katz. Denkt bitte daran, wir brauchen dringend junge Leute!

Ein anderes Thema wird immer aktueller: Die Wege sind zu lang, die Anreisen zu zeitaufwendig und viele wollen ihren Puch nicht mehr bewegen oder haben keinen Hänger mit entsprechendem Zugfahrzeug um zu den Veranstaltungen zu gelangen. Mein



Vorschlag für die Zukunft: Bildung von Sektionen mit Clubabenden, wo man sich drei bis vier mal im Jahr trifft, um dann gemeinsam im kleinen Kreis etwas zu unternehmen. Schöne Gegenden in Deutschland gibt es schließlich überall. Also, nehmt die neue Adressenliste und zieht einen Kreis von 100 km um euren Wohnsitz und ihr werdet genügend Freundeskreismitglieder finden, die gerne etwas mit euch unternehmen würden. Dies hätte nicht nur den Vorteil, dass man unsere Puchs auf den Straßen öfters sehen würde, sondern auch, so denke ich mal, dass aus diesen regionalen Treffen/Aktivitäten genügend Berichte und Bilder innerhalb eines Jahres zusammenkommen würden, um auch weiterhin ein attraktives „THONDORF“-Magazin präsentieren zu können. Zentral, das ist mir in den letzten beiden Jahren klar geworden, können wir nicht genügend Aktivitäten anbieten und unsere Motorsportgruppe kann den touristischen Teil für unseren Freundeskreis nicht auch noch gestalten. Deshalb sind wir Steyr Puch-

Besitzer, egal in welcher Ecke Deutschlands, aufgefordert unsere Steyr Puch-Fahrzeuge auf den Straßen verstärkt zu präsentieren und damit jetzt schon auf unsere beiden Jubiläen 2006 = 40 Jahre danach – Rallye Europameisterschaft 1966 und unser Großereignis 2007 = 50 Jahre Steyr Puch“ aufmerksam zu machen. Dort, an traditionsreicher Stätte, in Graßlfing (ich gehe mal davon aus, dass Heinz und seine Familie damit einverstanden sind), wollen wir es noch einmal richtig Krachen lassen. Entsprechende Aufkleber, die auf diese Ereignisse hinweisen, sind bereits in Arbeit. Mit einigen Sponsoren, der Presse und dem Fernsehen stehe ich bereits in Verhandlungen, um diesem Jubiläum einen entsprechenden Rahmen geben zu können. Bis zu diesem Ereignis, mache ich, trotz „BURN OUT“ Syndrom, weiter – das habe ich „Hennes“ versprechen müssen und er gehört zu den Personen im Freundeskreis, die mein volles Engagement verdient haben.

Schön wäre es auch, wenn sich bis dahin jemand bereit erklären würde, meine Arbeit für den Steyr Puch Freundeskreis fortsetzen zu wollen, damit ich mich dann langsam zurückziehen kann.

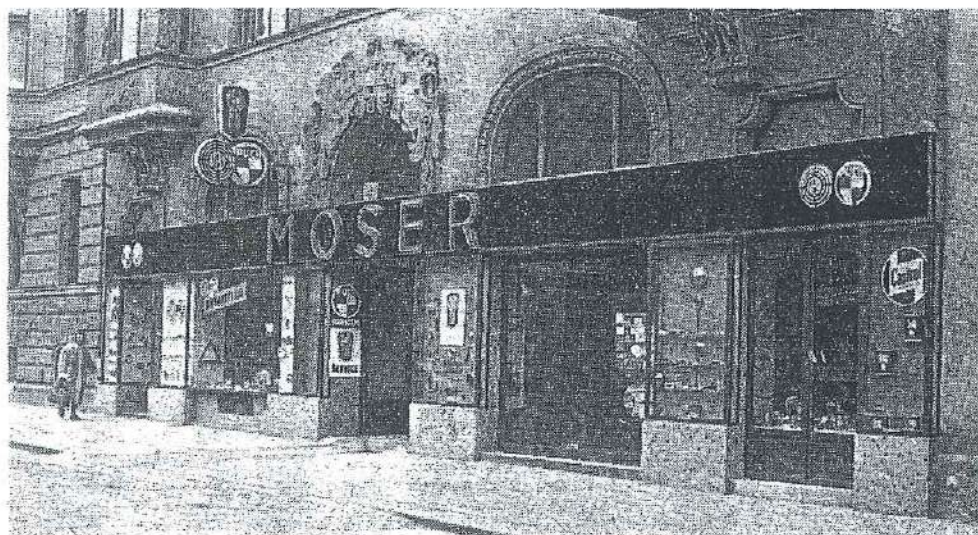
Georg Hummel

Bitte gebt mir doch wegen besserem Informationsfluss Euer Emailadressen auf steyr-puch-hummel@t-online.de durch ;-)



Wir sind dabei!
10 Jahre Steyr Puch Clubstand.
Halle 6.1.

Besuch bei Firma Moser



Das Geschäftsportal der Fa. Moser in Wien-Jörgerstraße



Auch die Einsatzfahrzeuge des ÖAMTC sind bei Moser zum Service. Modernste technische Geräte erleichtern die Arbeit des Fachpersonals.

In Wien gibt es viele mechanische Werkstätten, die sich der Kfz-Reparatur und dem Kundendienst verschrieben haben. Heute haben wir eine davon herausgegriffen, die für viele als Vorbild dienen kann: die Wiener Werkstätte der Firma Moser in der Jörgerstraße 22. Moser ist Spezialist für Steyr-Puch- und Steyr-Fiat-Fahrzeuge, was den Verkauf und das Service anlangt.

Das breite Geschäftslokal wirkt einladend und sauber. In der großen Werkshalle sowie im Verkauf arbeiten etwa 30 Arbeitskräfte. An der Spitze stehen Seniorchef „Papa“ Moser und seine beiden Söhne Peter und Klaus. Ersterer, der Ältere von beiden, ist den „Austro-Motor“-Lesern ja noch von seinem Jamos-GT her bekannt, jener bildhübschen Spezialkarosserie aus glasfaserarmiertem Kunststoff, die 1962/63 entstand und auf das Fahrgestell eines Steyr-Puch-Wagens aufgesetzt wurde. Seit 1954 verkauft man bei Moser Fahrzeuge. 1956 kam noch der Service-dienst hinzu und 1957 das Steyr-Puch-Auto. Das Ersatzteillager wuchs mit dem Betrieb, heute kann man bei Moser praktisch alle Ersatzteile für Steyr-Puch und Steyr-Fiat haben.

In einer besonderen Ecke der Werkstätte werden die schnellen Moser-Auspuffanlagen gebaut und hier sind auch die Frisierkünstler am Werk, die aus serienmäßigen Steyr-Puch-Fahrzeuge rallyegetunte Einsatzautos machen. So mancher heißgekämpfte Rallyesieg auf Steyr-Puch hatte seinen Ursprung in dieser Werkstätte in der Jörgerstraße.

Klaus Moser fährt zur Zeit einen selbstgetunten Steyr-Fiat 850 bei Wertungsfahrten und hat damit schon schöne Erfolge errungen. Auch Manfred Falusy ist bei Moser; sein GT-Puch hat schon viele Erfolge im Wertungssport errungen.

MAN FÄHRT NICHT OHNE RESERVE-KEILRIEMEN





Erinnern Sie sich noch? Der Jamos-GT, eine Spezial-Puch-Version mit Jauernigg-Karosserie auf Puch-Fahrgestell mit Puch-Spezialmotor 645 ccm. „Austro-Motor“ berichtete ausführlich darüber

Auf den hydraulischen Hebebühnen stehen auch die Einsatzfahrzeuge des ÖAMTC, jene Wagen, die normalerweise als „Gelbe Engel“ im Straßenverkehr agieren, hier jedoch beim Service sind, denn ein „Gelber Engel“ darf doch nie ausfallen und muß stets tip top in Schuß sein.

Viele technische Hilfsmittel erleichtern die Arbeit des Fachpersonals. Ein eigener Vergaserprüfstand, der Sun-Motor-Tester, Drehbänke und ähnliche Dinge füllen den Raum aus, immer wird emsig gearbeitet. Fast scheint es, als würde der zur Verfügung stehende Raum schon zu klein werden, denn Qualitätsarbeit braucht keine Reklame, sie wird in unserer übertechnisierten Zeit immer seltener.

Man trägt sich bei Moser auch schon mit dem Gedanken einer Vergrößerung, aber Konkretes will man noch nicht sagen. Das nötige Gelände wäre bereits vorhanden, man muß nur noch die restlichen Schwierigkeiten überwinden und dann steht einem Ausbau nichts mehr im Wege. Aber das hat noch Zeit — derzeit arbeitet man unter den gegebenen Umständen fleißig weiter. Vom Puch-Moped bis zum Steyr-Fiat 2300 Coupé findet man alles in dieser Werkstätte, die sich in den letzten Jahren einen sehr guten Namen gemacht hat und mit der die Moser-Familie bewiesen hat, daß echte österreichische Qualitätsarbeit auch heute noch wirklich gesucht wird.

P. N.



Die beiden Moser-„Junioren“: Klaus und Peter Moser

REGALE

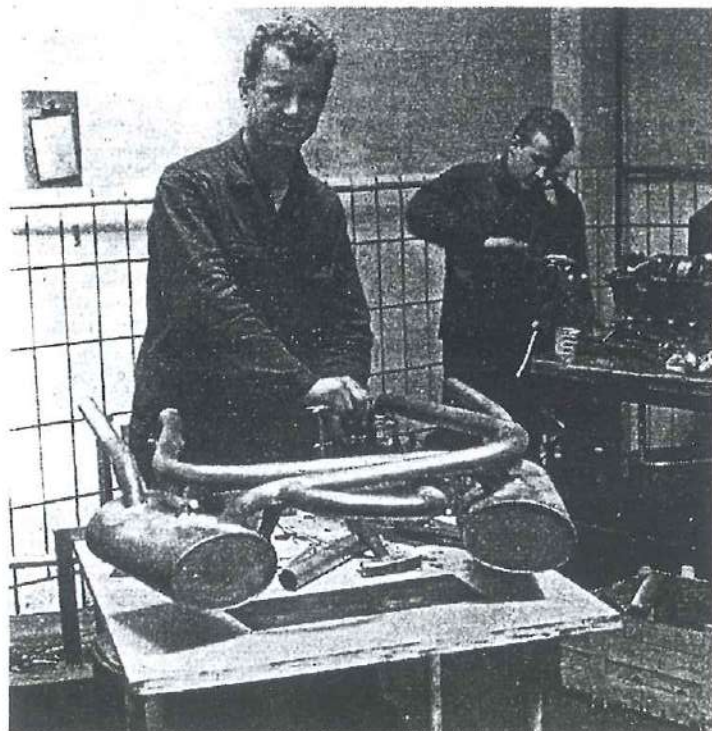


SPIELEND LEICHT
SELBST GEBAUT
ROHRE U. VERBINDUNGEN
BEI

ROHR-MERTL

TEL. 65 17 21
WIEN 5, LAURENZGASSE 8

besonders für Autoreifen
und Ersatzteilregale geeignet



(Sämtl. Fotos: Nidetzky)

Ein Blick in die „schnelle Ecke“. Hier entstehen die Spezial-Auspuffanlagen made by Moser



Senior-Chef Rudolf Moser bei der Arbeit mit dem Motor-Tester



SOMMERFAHRT NACH UNGARN (ODER „IM OSTEN VIEL NEUES“!)

EIN AUSFÜHRLICHER REISEBERICHT
FÜR ALLE, DIE NICHT MITKOMMEN
KONNTEN ODER WOLLTEN...

Die Geschichte beginnt für uns an der letztjährigen Generalversammlung. Beim Essen sitze ich zufälligerweise neben Ruedi Müller, unserem Puch-Fahrer aus Basel. Er kickt mich an, ob wir denn im Sommer 04 auch dabei wären, wenn er eine Fahrt nach Ungarn organisieren würde. Ein Blick in Birgit's Augen genügt und die Sache ist beschlossen! Wir freuen uns schon die ganzen Monate auf diese paar Tage und so kommt es dass ich etwa eine Woche vor der Abfahrt noch mal meinen gelben 500er und das Anhängerli untersuche und bereitstelle. Ein paar kleine Eingriffe (Pleuellager ausbauen und kontrollieren etc.), die nötigsten Ersatzteile und Werkzeug einpacken und los geht's!

Treffpunkt ist am 6. August um 8.30 Uhr im St. Gallischen Oberriet. Kurz vor Rorschach schon die erste Panne: Federklammerli vom Vergasergestänge gebrochen! Nach 30 Sekunden repariert und weiter geht's! Pünktlich ca. zwei Minuten zu spät sind wir dort. Doch Ruedi und sein Puch-Kumpel aus Karlsruhe (wir kannten ihn zu dieser Zeit noch nicht) lassen uns ein halbe Stunde im strömenden Regen stehen. Das fängt ja gut an, schiesst es mir durch den Kopf.

Als die zwei roten Wägerl dann endlich um die Ecke biegen, werden sie von einem grünen Merz E220 Cabrio begleitet. Es ist Ruedi's Kollege Urs, er kommt auch mit! Wird sich als guter taktischer Zug von Organisator Müller erweisen, den Merz-Fahrer mitzunehmen! Doch dazu später mehr...

Mit vollen Tanks knattern wir durch den Regenguss über den Rhein nach Oesterreich und weiter Richtung Arlberg. Bei der ersten Raststätte können die verschiedenen Reisetilnehmer einander einmal ein wenig beschnuppern. Scheint eine gute Gruppe zu sein, obwohl wir zwei die jüngsten sind. Georges, der Mann aus Karlsruhe, fährt einen ziemlich arg frisierten Steyr-Puch 650 TR 2, hat keinen Beifahrersitz (und sitzt logischerweise auch allein in der Kiste), dafür einen Überrollbügel. Ruedi, auch auf 650 TR 2 (etwas weniger getunt) wird begleitet von seiner Frau Hedi. Dann ist da eben der Urs

mit dem Mercedes Cabrio und wir zwei auf Fiat 500 (mit 650 cm³) und Gepäckanhängerli. Ausser dem 57-jährigen Schorsch und uns zwei sind alle pensioniert. Die haben's schön, oder?

Der Arlberg wird mit links über- (nicht durch-) quert und kurz nach Innsbruck legen wir bei strahlendem Tiroler Himmel einen ersten grossen Halt ein. In Swarovsky's Kristallwelt kommen unsere „Girls“ das erste Mal auf ihre Rechnung. Schliesslich sollen die fraulichen Belange auf so einer Tour nicht zu kurz kommen! Mit funkelnagelneuen Ohringen in meinem beifahrerseitlichen Blickfeld führe ich den kleinen Konvoi vorbei am Zillertal über Kitzbühel, Zell am See zum Fuss der Grossglockner Hochalpenstrasse. Diese ist für unseren Anhängerzug schon ziemlich happig. Georges und Ruedi schiessen mit ihren Raketen an uns vorbei in die Höhe und sind wohl schon auf dem Gipfel am Däumchen drehen, während wir zum sonoren Dröhnen unseres Twin's Kurve für Kurve „erarbeiten“! Urs steht ab und zu in einer Kurve und nimmt ein paar Sequenzen für den geplanten



Uff, geschafft! Über 2500 m ü.M.



Erste grosse Abkühlpause auf dem Arlbergpass

Video auf. Nach einer ewig dauernden Bergfahrt erreichen wir um ca. 18.45 h die Passhöhe auf 2508 m ü. M., natürlich als letzte. Aber wir haben ja auch noch den schweren Anhänger! Und nur 24 PS, im Gegensatz zu Ruedi's 40 und Schorsch's vielleicht 48 Pferdchen!

Na ja, nach einer kurzen Verschnaufpause bei gerademal 50C, gleiten wir in flotter Fahrt zu Tal und weiter zum Wörthersee, den wir um ca. 22 Uhr erreichen. In Moosburg beziehen wir mit viel Lärm und Getöse (Puch-Fahrer eben!!!) das Nachtquartier bei der Pension Lanzlinger.

Der nächste Tag beginnt mit einem deftigen Zmorge und dunstigem Wetter. Nach ein paar Road-Checks an den Reiseuntersätzen nehmen wir die Autobahn über Klagenfurt in Richtung Graz unter die Räder. Ein paar Kilometer vor Graz wiedermal ein Tankstopp bei Shell (wir al-

le fahren wohl am liebsten mit diesem Sprit! Danke der Firma im voraus, für die grosszügige Spende wegen der Schleichwerbung!). Merz-Fahrer Urs, der einzige der bei dem Tempo (immerhin etwa 100km/h) auf der Autobahn noch Radio hören kann, kommt mit Verkehrsmeldungen: 4 Stunden Wartezeit in Heiligenkreuz (in Worten: vier Stunden!) bei der Ausreise nach Ungarn. Und wir haben um 12.30h am Plattensee mit unserem ungarischen Kollegen Istvan den Treffpunkt. Jetzt ist es etwa 9 Uhr, das reicht niemals! Wir beschliessen schnell eine neue Route über Slowenien (ich kenne diese Gegend

etwas von früher) und schon sind wir wieder auf Achse!

Etwa 15 km vor der slowenischen Grenze schaue ich, wie alle paar hundert Meter als vorderster gewohnt, in den Rückspiegel, ob die anderen noch kommen. Schorsch ist plötzlich ganz weit hinten und fährt auf dem Pannestreifen! Na, was ist denn jetzt los? Wir halten auch auf der Opel-Hauptverkehrsachse (=Pannestreifen) und warten bis Mr. Karlsruhe heranrollt.

Es sieht wohl nicht so gut aus: Kipphebel- oder Ventilbruch, meint er. Also: Puch mit Johann's Abschleppseil (immer an Bord, Puch-Fahrer haben sowas nicht...) hinten an den Merz hängen und zur nächsten Raststätte schleppen. In Gralla, so heisst die Tankstelle (natürlich Shell...) gehen wir der Sache auf den Grund. Es stellt sich heraus, dass weder Kipphebel noch Ventil defekt sind, sondern der untere Winkelhebel (entspricht beim Boxermotor des Puch von der Funktion her in etwa „unserem“ Tassenstößel) gebrochen. ‡ Schorsch's Motor braucht erstens die grosse Zerlegung (er hat nicht einfach eine Oelwanne zum abschrauben) und wir brauchen zweitens entsprechende Teile! Es ist schon Samstag, 11 Uhr! Grosse Scheisse!

30 km südlich von Graz: Motorschaden an Georg's frisiertem Puch. Da ich diese Gegend von früheren Urlauben her fast wie meine Hosentasche kenne, schleppen wir das Wägerl erstmal von der A9 und fahren über Leibnitz, Mureck nach Deutsch-Goritz. Dort ist die Fiat-Garage Hirschmugl und deren Chef kennt sich



mit den Puchli's aus (weiss ich von früher...). Leider kann er uns aber auch nicht helfen, mangels Zeit und Teilen und so müssen wir die Kiste halt wohl oder übel stehen lassen. Unsere Zeit läuft uns auch davon, wir haben nämlich etwa drei Stunden verplämpert wegen Schorsch's Panne! Anyway, Mr.Puch from Karlsruhe ist ein „Handdampf in allen Gassen“ und so organisiert er kurzerhand einen Kollegen aus der Nähe von Wien der die 250 km in die Südsteiermark unter seinen Anhänger nimmt und den roten „Rennwagen“ holt. Es wird vereinbart, dass wir das Auto im Rückweg von Ungarn in einer Woche wieder bei ihm (Robert Prokschi, ein Puch-Teilehändler) abholen.

Gut haben wir zuvor Istvan aus Ungarn telefonisch informiert, dass wir den vereinbarten Treffpunkt nicht einhalten können. Und ebenfalls gut, haben wir noch einen Mercedes-Fahrer in unserem Konvoi. Nun muss halt George bei Urs im Bonzenschlitten Platz nehmen...

Mit reichlich Verspätung überqueren wir nach ca. 30 km Umweg über Slowenien die ungarische Grenze bei Lenti. Nun sind es noch ca. 75 km bis zum Anfang des Plattensee's (auf ungarisch: Balaton). Wir durchqueren wunderschöne Landschaften, weite Ebenen und schattige Wälder (super bei fast 300C!)! Die Kilometer gleiten nur so an uns vorbei, dass ich bald vergessen hätte, Hunger zu kriegen. Die hinter mir fahrenden wurden langsam nervös mit ihren leeren Mägen und so mussten wir einen Imbisshalt einlegen. Mangels einer gescheiten



Tankstelle und irgendwelcher Imbiss-Stände am Strassenrand entern wir ein Gasthaus. Doch die Küche dort ist etwa so schnell wie die italienische Post und es dauert über eine Stunde, bis wir den feinen Mittagstisch wieder verlassen können.

Endlich, nach über zwei Stunden quer durch ungarns Südwesten erreichen wir die Halbinsel Tihany am Balaton. Mit etwa 5-stündiger Verspätung werden wir vom „Club Fiat

500 Hungary“ begrüsst. Es sind zwar nur noch etwa vier Autos und sieben Clubmitglieder anwesend, doch der Empfang ist herzlich und wir alle haben uns gefreut, endlich im Kreise der unsrigen zu sein...

Nach der feierlichen Zeremonie steuern wir das idyllische Zentrum von Tihany an und quetschen unsere Karren in einen engen Hinterhof! Es ist wunderschön hier und nachdem wir durch die vielen Souveniershops und Stickerlädeli geschlendert sind, bietet sich uns ein atemberaubender Blick über den Plattensee. Er glänzt leicht grünlich in der frühabendlichen Sonne und ist übersät mit Segelbooten. Auf der Anhöhe, wo wir uns befinden wachsen wunderschöne Blumenbüsche und gleich daneben stehen urchige ungarische Strohdach-Häuser mit vielen Sonnenschirmen und Tischen in der Gartenwirtschaft. Einfach herrlich hier, da würden wir's noch tagelang aushalten. Na ja, die Magyaren wissen auch, wo's am schönsten ist, man kann es ihnen aber nicht übel nehmen. Wir geniessen den Abend bei ungarischem Wein, Bier und Fiat-Fachgesimpel in etwa fünf verschiedenen Sprachen (inklusive Gestikianisch...)

Bei traumhafter Sonnenuntergangs-Stimmung nehmen wir den Weg nach Budapest unter die Räder und erreichen die ungarische Metropole nach gut zwei Stunden Schnellstrassen und „Abkürzungen“ (diese waren wohl etwas länger, dafür ohne Autobahngebühr! Sparen können sie, die Ungaren!). Die Vorwarnung von Istvan über die elend schlechten Strassen treffen zum Glück nur für den Budapester Stadtbereich zu und wir, insbesondere unsere gefüllten Blasen, werden erst die letzte Viertelstunde durchgeschüttelt. Endlich sind wir im Hotel und gegen Mitternacht lassen wir uns schliesslich in die wohlverdienten frischen Gästebetten sinken....

Nach einem verrückten Traum über gebrochene Motorenbauteile erwache ich schon früh am Sonntag Morgen und höre draussen die Hunde bellen. Vom Hotelzimmer auf einer Anhöhe im Westen Budapests haben wir einen super Weitblick über die Stadt! Ich trete auf den Balkon: heute ist wieder ein herrlicher Tag!

Nach einem feinen Frühstücksbuffet holen uns ein paar Magyar-Cinquecentisti vor dem ****Hotel (Eur 65.-/DZ und Nacht inkl. Frühstücksbuffet!!!) ab und wir fahren im Konvoi erst

mal durch den Stadtteil „Buda“ im Westen über die Donau nach „Pest“ im Osten.

Der Charakter der Grossstadt lässt noch immer den Glanz der guten alten Zeit, als die Habsburger noch über Ungarn-Oesterreich herrschten, erkennen. Herrliche breite Boulevards und wunderschöne, nach der Wende im Osten renovierte Jugendstil-Fassaden fliegen an unseren kleinen Fensterchen vorbei! Das ständige Geholper der löchrigen Strassen geht zwar schon ein wenig an die Substanz meines Anhängers, doch die vielen winkenden Passanten entschädigen die Schweissperlen wieder ganz ordentlich!



Traumhafte Abendstimmung am Plattensee

Der Heldenplatz wird zum Treffpunkt mit dem Fiat 500 Club Ungarn. Nach einer interessanten „Stadtrundfahrt“ versammeln wir uns auf dem Heldenplatz und erwarten noch ein paar andere ungarische 500er-Fräser! Wir stehen vor dem Kunstmuseum und es treffen immer mehr Rucksäckli ein. Leider hat's hier wenig Schatten und auch keinen Glacéstand und so bin ich froh, als wir uns endlich auf den Weg zum Gellért-hegy machen, einem Denkmalsberg mit ehemaliger Zitadelle. Von dort oben ist eine herrliche Sicht über die gepflegte Kapitale (ausser die Strassenbeläge halt...) und eine Menge Touristen, Reiscars und kaum Parkplätze. Wir stellen die Fiatli-Schlange ins Parkverbot und selbst die anwesenden „Rendörseg's“ (ungarische Polizisten) haben nix dagegen. Nein, sie scheinen sogar richtig Freude an den putzigen kleinen Wägelchen zu haben. Wenn jedermann, der hier ein Foto von unseren Kisten geschossen hat auch eine paar Forint (= lokale Währung) durch unsere Faltdächer geworfen hätte, dann wäre nun der anschliessende Zmittag in einem traditionellen Schlemmer-Gasthof fast gratis! Es ist schwierig, dass mal so wenig Leute die Sicht für's Foto versperren. Wir sitzen wieder in der Gartenwirtschaft und können gar nicht genug kriegen von den zahllosen Köstlichkeiten! Es ist alles so fein würzig hier und der Wein extrem süffig! Nur gut, müssen



wir nicht gleich wieder losfahren, denn meine Schuhsohlen sind schon leicht angerundet...

Plötzlich steht einer auf und stimmt ein Lied an: wir singen „Happy Birthday“ in mehreren Sprachen und stossen auf Ruedis heutigen 70-sten (ja 70-ig!!!) an. Sieht man dem wackeren Kerl aber nicht an! ...und manchmal fährt er ja auch wie 'ne Sau!

Puch-Fahrer bleiben wohl ihr Leben lang Lausbuben! Natürlich wird auch dieses Ereignis noch begossen und Johann's Schuhe werden immer „runder“ (in Ungarn gilt 0,0 Promille!) Uff, wenn das nur gut geht...

Na ja, irgendwann flachen die Schuhsohlen wieder ordentlich ab und so können wir

uns wieder hinters Steuer wagen. Unser Konvoi ist zwar etwas kleiner geworden und es sind jetzt nur noch die hartgesottenen Magyaren dabei. Auch die viel enger und verwinkelter wirkende Altstadt westlich der Donau rund um den Budaer Schlossberg hat ihnen magischen Touch. Wir besuchen die Fischerbastei und bestaunen die vielen alten Häuser. Wieder ein Meer von Touristen und ganze Menschentrauben um unsere parkierten Schätze herum.

Es scheint, dass es in Ungarn auch viele ärmere junge Frauen hat, denn sie können sich wohl nur ganz kurze Röcklein und Kleidchen mit wenig Stoff leisten. Ich bin da nicht der einzige, der diese „traurige“ Feststellung durch intensives Beobachten erkannt hat. Auch unsere älteren Herren drehen sich ab und zu mit unauffällig auffälligem Blick nach den knackigen Hinterteilen um! Die 500er sind eben nicht die einzigen Dinger mit schönen Rundungen...

Also nun wirklich ernsthaft, wir sind ja nicht zuletzt auch zum Gucken hierher gefahren. Und davon kriegen wir jede Menge, denn schon bald



sind wir wieder auf Achse und verlassen die holprigen Strassen von Budapest in Richtung Norden. Kaum haben wir die Ausserortstafel passiert, wird das Fahren richtig angenehm. Die Stossdämpfer können sich nun etwas erholen.

Nach etwa 30 km erreichen wir Szentendre. Wir dringen in die engen Gässlein des malerischen Örtchens ein und stellen unsere Ge-

fährte an einen privaten Strassenrand (hier hat es sogar einen kostenpflichtigen Parkplatzaufseher!).

Zu Fuss erklimmen wir den Kirchenhügel und von oben bietet sich uns ein herrlicher Blick über das pittoreske, mit vielen Ziegeldächern in allen Brauntönen übersäte Kleinstädtchen! Muss früher wohl mal ein Wallfahrtsort gewesen sein, denn es hat hier fünf zum Teil wunderschöne Kirchen vom gotischen bis zum spätbarocken Stil geprägt. Und alles ist wieder so schön sauber und herausgeputzt, sogar wir Schweizer könnten fast neidisch werden! Nach



einer Weile setzt sich die ganze 500er-Mannschaft in ein gemütliches Strassencafé und genießt den ausklingenden Nachmittag bei einem feinen Coupe oder einfach (für Leute aus dem bierigen Süddeutschland) die flüssigen, feingehopften Köstlichkeiten aus ungarischer Gerste!

Kurz nach 18 Uhr können wir den Rückweg zum Hotel (www.hotel-molnar.hu) unter die „piccolo ruote“ nehmen. Nach einer weiteren Runde durch die Periferie von Budapest, genießen wir den Sonntagabend in der Hotelbeiz im Freien. Heute schlüpfen wir wiederum zu christlicher Zeit in die recht bequemen Federn!

Es folgen zwei traumhafte Tage, an denen wir unsere fahrbaren Lieblinge auf dem bewachten und abgesperrten Hotelparkplatz stehen lassen. Istvan und sein Sohn wohnen wenige Schritte von unserem Feriendomizil entfernt und holen uns jeweils zu Fuss ab. Es ist wirklich megatoll von unserem ungarischen Freund, dass er sich extra für uns eine Woche Urlaub genommen hat und uns als Fremdenführer die Geheimnisse seiner Heimat zeigt. Und davon sehen wir einiges, das kann ich euch sagen. Wer von uns hätte zum Beispiel das feine Gerbeaud-Kaffeehaus gefunden und wer von uns würde in den Weiten der Grossstadt wieder nach Hause finden. Wir besuchen eine schön renovierte

Markthalle aus der Kaiserzeit wo man wirklich alles kaufen kann, was die richtigen Ungarn auch zu Hause haben. Hier gibt es von feinem Obst über gluschtige Salamis, Paprika in allen Variationen bis zum Ledergürtel und Porzellan-service wohl alles, was für dieses Land typisch ist! Später bestaunen wir die aufwändig renovierten Luxusherbergen aus der goldenen Aera, wo eine Übernachtung ein x-faches des unsrigen Hotels kosten würde. Hier ist echt viel gegangen in den letzten gut zehn Jahren. Als ich nämlich das letzte Mal Anfang der Neunziger des vergangenen Jahrhunderts hier war, herrschte noch weit-

gehend der sozialistische Einheits-Grauton über die ungarische Hauptstadt! Man kann's kaum glauben, aber hier beginnt sich der westliche Lebensstil unaufhaltsam auszubreiten. Zum Glück gibt's diesen (noch) nicht in allen Variationen, denn wir sehen in der Stadt weder Bettler noch fremdländisch überhand nehmende Kultureinflüsse! Nur überall diese scheinbar armen Frauen (Birgit verzeiht mir zum Glück meine verstohlenen Blicke!)...

Gegen Abend entern wir ein zu einem Flussrestaurant umgebautes altes Frachtschiff am linken Donauufer und genießen in gemütlich, lustiger Runde die feinen Schlemmereien. Die Waage zu Hause wird dann wohl ihren Kommentar dazu abgeben...

Am folgenden Tag steht eine Schifffahrt zum Donauknie auf unserem Programm. Frühmorgens, es ist wiederum strahlendes Wetter, besteigen wir einen 30-jährigen Personenkahn russischer Herkunft. Schon nach kurzer Fahrt und immer noch innerhalb der Stadt müssen wir den Dampfer wechseln, denn der erste hat einen Motorschaden. Ganz alles aus früheren Zeiten ist wohl noch nicht ausgemerzt. Das zweite Schiff läuft deutlich vibrationsärmer und bald genießen wir den Fahrtwind auf dem schattigen Oberdeck und lassen die malerischen



Kulissen an Budapests Donaugestaden hinter uns.

Es folgen ausgedehnte unverbaute Flussufer in sattem Grün durchbrochen von einzelnen Ferienhäuschen und kleinen Badebuchten. Der Strom zum Schwarzen Meer führt hier zwar eine etwas braune Sauce, doch das scheint den von den Hunnen und Barbaren abstammenden Ungaren wenig auszumachen. Das Volk genießt die erlösende Wirkung des abkühlenden Nass, es hat schon morgens um 10 Uhr wieder fast 30 Grad! Nach einer zweieinhalbstündigen Fahrt bei Fachgesimpel und tiefsinnigeren Diskussionen erreichen wir die Stadt Visegrád. Hier, am Fusse einer felsigen Anhöhe mit trutziger Burg obendrauf, frönen wir den feinen Seiten der ungarischen Küche. Birgit und ich sind froh, dass wir nun den Weg zur Burg hinauf zu Fuss erklimmen können. Dies regt die Verdauung an und als wir nach einer knappen halben Stunde oben eine Verschnaufpause hinter uns haben, reicht es sogar schon wieder für ein Glace.

Die Senioren unter uns ziehen es vor, den Berg am Donauknick auf Rädern zu erklimmen und so treffen wir uns erst nach einiger Zeit wieder oben in einer schattigen Kneipe!

Der Blick von der Klippe hier über's Donautal ist atemberaubend und wir sind wirklich froh, weht ein kleines Lüftchen. Leider ist es schon bald wieder Zeit, um sich an Bord zu begeben und so müssen wir fast noch ein wenig hetzen. Zum Glück ist noch Gyula dabei und hat heute seinen Familienwagen genommen, so erreichen wir den Donaudampfer gerade noch rechtzeitig. Gut hat's hier keine Rendörseg, denn wir sassen zu siebt im Vectra, der uns im Zweischichtbetrieb zum Hafen zurück brachte!

Auf dem Rückweg flussabwärts schlägt bei allen ein wenig die Müdigkeit durch und wir sehen nicht mehr alle Highlights an Land. So zum Beispiel den ausrangierten Fiat 126, der am Flussufer nach einer schlammigen Tauchfahrt seine letzte Ruhestätte gefunden hat oder das idyllische Szentendre von vorgestern einmal von der Wasserseite her gesehen.

Den nachfolgenden Abend lassen wir in der Budapester Innenstadt in einem belebten Beizenviertel gemütlich ausklingen. Die Witze der Ungaren verstehen auch wir Schweizer (und

natürlich auch Mr. Karlsruhe) und umgekehrt. Es wird viel gelacht und auch ein paar mal zugeprostet (dummerweise weiss ich nicht mehr was Prost auf ungarisch heisst). Mit dem Taxi erreichen wir nach diesem weiteren geselligen Abend unser Hotel.

Leider ist der nun folgende Mittwoch schon unser letzter ganzer Tag in Ungarn. Heute haben wir Spezialprogramm und unsere Gruppe teilt sich auf. Urs und Schorsch ziehen es vor, per Taxi in die Stadt zu fahren und ein wenig zu shoppen oder einfach Schoppen zu schauen (grins...), während Hedi, Ruedi, Istvan, Istvan junior, Birgit und meine Wenigkeit den Supermarkt aufsuchen. Am Abend ist nämlich unsere „Henkersmahlzeit“ in Budapest angesagt. Istvan wird für uns ein ungarisches Gericht kochen und uns alle zu sich nach Hause einladen. Wir beschliessen, ihn dabei tatkräftig zu unterstützen und dies fängt eben schon beim „Pöschtele“ an!

Bei erneute sengender Sommerhitze stellen wir nach kurzer Fahrt in ein Suburb von Ungarns Metropole unsere 3 Knallerbsen auf einen riesigen Parkplatz vor einem noch riesigeren Supermarkt. Wenn man das so sieht und das Angebot im voll klimatisierten Kaufhaus betrach-

ist saumässig gross, habe ich bei uns erst einmal gesehen, nämlich der Carrefour kurz vor Biel...

Wir verbringen fast eine Stunde an der angenehmen Kühle bevor wir mit vollgestopften Taschen wieder an die Affenhitze treten. Sofort bringen wir die feinen Sachen zu Istvan heim in den rettenden Kühlschrank!

So und nun haben wir noch ein Weilchen Zeit um zu Istvans Garten zu fahren und uns dort seine, in diversen Hütten stehenden Prunk-



Gemütliche Runde beim kulinarischen Höhenflug...

stücke (und die, die's noch werden sollten) anzusehen. Der Weg zum ca. 20 Minuten ausserhalb gelegenen Garten ist zuerst recht angenehm und wir fahren sogar durch stattliche Villenviertel. Je näher wir dem Garten kommen, desto eher gleicht unsere Fahrt jedoch einer Camel-Trophy! Mann, haben die hier Löcher in der Strasse! Im Zick-Zack schleichen wir die letzten drei Kilometer auf einer Naturstrasse und legen die Landschaft hinter uns in eine dichte Staubwolke!

Endlich parken wir vor Istvans Gartentor. Mit einigen Geheimgriffen lässt er uns hineintreten und öffnet seine Schatzkammern. Wir entdecken einen ausgebeinten Topolino A, einen hellblauen 500 F mit der Konsistenz eines Salatsiebes und draussen unter einer Plane steht noch ein Cinquento, der es vom Design her

durchaus mit dem herumliegenden faulen Obst hätte aufnehmen können. Ganz hinten im Garten steht ein Wochenendhäuschen. Es sieht zwar auch ziemlich verlassen aus, doch es hat eine Garage. Wieder ein paar istvansche Geheim-

Der Stadtteil Buda mit Fischerbastei von der Donau her gesehen



tet, so muss man sagen, dass es den Magyaren wahrscheinlich kaum schlechter geht als uns! Hier gibt es alles zu kaufen, wirklich alles, ausser vielleicht Fiat 500 Ersatzteile! Und der Laden



GRENZENLOSES (AUS)FAHREN

griffe und die Türen weichen knarrend zu Seite. Unter einem Stapel ausrangierter Bettlaken kommt ein wunderschöner Fiat 500 F zum Vorschein! Dieser ist wirklich ein Prachtstück, er glänzt in sattem Dunkelgrün. Uns wundert es zuerst, dass Istvan nicht mit diesem Prunkstück herumfährt, doch wenn ich an die Schlaglöcher zurückdenke...

Nach einer Weile fachsimpeln kehren wir auf gleich abenteuerlichen Wegen zurück in die Stadt, stellen unsere Kisten auf den Hotelhof und fliegen mit Istvans Fiat Uno über die vielen Bodenwellen ins Stadtzentrum! Auch wir wollen noch ein wenig einkaufen und so geht es vorerst in ein grosses Shoppingcenter. Doch dadrin gefällt es uns eigentlich nicht besonders, denn es sieht alles genau gleich aus wie im Glattzentrum oder im Shoppiland. Auch die Preise der Waren hinken den unsrigen nicht viel hinten nach! Wir beschliessen, noch einmal die viktorianische Markthalle aufzusuchen, denn diese ist das wahre Eldorado für typisch ungarische Schnäppchen!

Mit erneut gefüllten Tüten machen wir uns auf den Weg zu Istvans Heim. Nun beginnt das grosse Kochen. Bald haben wir die kleine Küche vollständig in Beschlag genommen! Mr. Ungarn schwingt das Zepter und Hedi, Birgit, Ruedi und ich sind am schälen und schneiden, rupfen und zupfen, rühren und spülen!

Ruedi geht später die andern zwei im Hotel abholen, während wir dem Menue die nötige Würze beifügen! Es beginnt wirklich herrlich zu duften in den vier Wänden. Zwar hat Istvan keine Attika – aber jetzt doch wenigstens eine Paprika-Wohnung!

Als die anderen eintreffen können wir schon gleich den Apéro reinziehen: trockenen Weisswein vom Balaton-Gebiet mit spezieller Etikette „Club Fiat 500 Hungary, Meeting 2004“ wäre wohl die sinngemässe Übersetzung der Flaschenbeschriftung. Die angeregten Magensäfte lechzen nach dem wohlriechenden ungarischen Baurenschmaus, einer Art Goulasch, wahrscheinlich „au maitre de cuisine Istvan“.

Toll schmeckts und es ist richtig gemütlich zu neunt an dem chogen engen Küchentisch zu schnabulieren. Wieder ist eine lustige Runde beisammen und wir können nicht genug kriegen vom Witze erzählen und Lachen. Nach dem feinen Palatschinken-Dessert (Omlette mit Quarkcreme-Rosinen-Füllung) leeren wir um fast elf Uhr endlich unsere Gläser und treten das kurze Stück Heimweg zum Hotel zu Fuss an. Begleitet von lautem Gebell von über einem dutzend Hunden spazieren wir durch die Nacht und bestaunen von dieser Anhöhe aus das Licht-



Nacht in Budapest

meer von Budapest. Steht im Fall Paris in nix nach, diese Stadt! Im Gegenteil, hier ist es fast sauberer und gepflegter, sieht man einmal von den schlechten Strassenbelägen ab!

Nach einem kurzen Vorabendbriefing, wo wir die Route für den ersten Teil der Rückfahrt zurechtskizzieren, kriechen wir zeitig zum (vorläufig?) letzten Mal in die ungarischen Betten!

Der nächste Morgen ist gekennzeichnet von emsigem Treiben: einpacken, Hotel zahlen, einladen, wieder ausladen, anders einladen, umladen, Oel kontrollieren, Motorraum inspizieren und so weiter...! Als wir endlich aufkoloniert sind werden wir vom Hotelteam verabschiedet! Istvan führt uns über die flachmöglichste Route aus der Stadt zu einer grossen Tankstelle. Dort

kaufen wir für unsere drei Autos (2 kleine, 1 grosser) je eine 4-Tages-Autobahnvignette, denn wir wollen nun so rasch wie möglich nach Oesterreich gelangen und Schorschis Auto abholen! Der kurze aber herzliche Abschied von Istvan fährt ein wenig ein: schon fertig, unser Ungartrip! Schade, aber wir kommen wieder! Spätestens in zehn Jahren, wenn alle Strassen frisch asphaltiert sind...

In zügigem Tempo brummen wir auf der wunderschönen, fast neuen Autobahn in Richtung Wien. Wieder fegen an unseren kleinen Fenstern die schönen Landschaften mit den sanften grünen Hügeln vorbei. Der Verkehr ist für unsere Verhältnisse angenehm dünn! Nach etwa 1 1/2 Stunden verlassen wir die M1 bei Győr und nehmen die südlich gelegene Landstrasse 85 nach Siofok und Wiener Neustadt. Kurz vor der Grenze bietet sich uns noch ein letztes Mal die Gelegenheit, unsere vorigen Ferienbatzeli loszuwerden! In einem „Bei uns gibt's alles“-Laden kaufen wir Gewürze, Würste, Tüchlein und sonst noch irgendwelches Sammelsurium ein uns stopfen damit noch die Löcher im Auto zwischen unserem Reisegepäck! Die Grenze passieren wir Problemlos und erreichen nach einer weiteren knappen Stunde via Burgenländische Weinstrasse und Leithagebirgs-Tal endlich das

ominöse Wöllersdorf bei Wiener Neustadt, wo der TR 2 von Georges steht! Robert Prokschi, der Pannenhelfer vom Dienst empfängt uns mit offenen Armen und zeigt uns sein ganzes Ersatzteillager (www.puch500.at). Nach einem Kaffee bzw. erfrischenden Glas Mineral heisst es für Birgit und mich Abschied nehmen von unserer Feriencrew! Auch dieser Abschied verläuft kurz aber nachhaltig und so knattern wir zwei mit unserem „Long Vehicle“ alleine nach Wien.

Auf unserer weiteren Heimreise waren unsere Gedanken des Öfteren bei unserem Karlsruher Steyr-Kollegen und wir hofften, dass auch er den richtigen Weg ins badische Weil am Rhein gefunden hat, wo bei Günther Schwarzwälder schon sehnsüchtig sein VW-Bus auf seine waidwunde Rennsemml wartete.

Hinter uns liegen ein paar tolle Tage und 1713 km fast pannenfreie Fahrt (ausser das Federli am Vergasergestänge). Nun heisst es wieder mit dem Alltag vorlieb nehmen und, und, und. Schön war's mit Euch! Bis zum nächsten Mal...

Eidgenosse Johann Jucker, Schweiz

Eidgenosse Johann Jucker, Schweiz





DAS ÖLDRUCKPROBLEM NUMMER EINS...

...das habe ich nicht, wird mancher am Stammtisch sagen. Ich hatte es mehrfach...

Mit meinem 126er Puch musste ich einige Jahre jedes Wochenende 600 km abspulen. Mit dem neuen Auto machte mir das auch Spaß. Ab etwa 30000 km begannen aber einige Sorgen: Immer, wenn ich ein paar Kilometer mit Höchstgeschwindigkeit zurückgelegt hatte, leuchtete die Öldruckkontrolle auf, ohne dass sich eine Ursache feststellen ließ. Eingebaute Instrumente zur Überwachung des Ölhaushaltes brachten mich auch nicht weiter, außer dass ich die Öldruckschwankungen besser erkennen konnte. Rückfragen beim Werk, beim Importeur und anderen Puchfahrern ergaben keine befriedigenden Ergebnisse. Ich erhielt Antworten wie: „Manche Motoren machen das und andere nicht!“ „Die genaue Einhaltung der Betriebsanleitung bringt sichere Abhilfe!“. Na schön! Also musste ich mich mit so einer Krücke herumschlagen. Ich versuchte allerlei im Bereich der Ölversorgung, aber alles ohne Erfolg.

In Ingolstadt lernte ich zu dieser Zeit Joseph Treitinger kennen, dessen Name ich von Rennveranstaltungen kannte. Er zeigte mir, wie ein Schwabbelblech im Motor richtig

einzubauen sei. Das war bei ihm das absolut sichere Mittel, um einem Motor solche Flausen auszutreiben. Bei meinem hatte ich nur den Erfolg, das Innere meines steyrischen Antriebsaggregates inspizieren zu können und die erfreuliche Wirkung eines guten Öles zu sehen. Das Problem blieb unverändert bestehen. Ich fuhr also weiterhin mit reduzierter Topspeed und

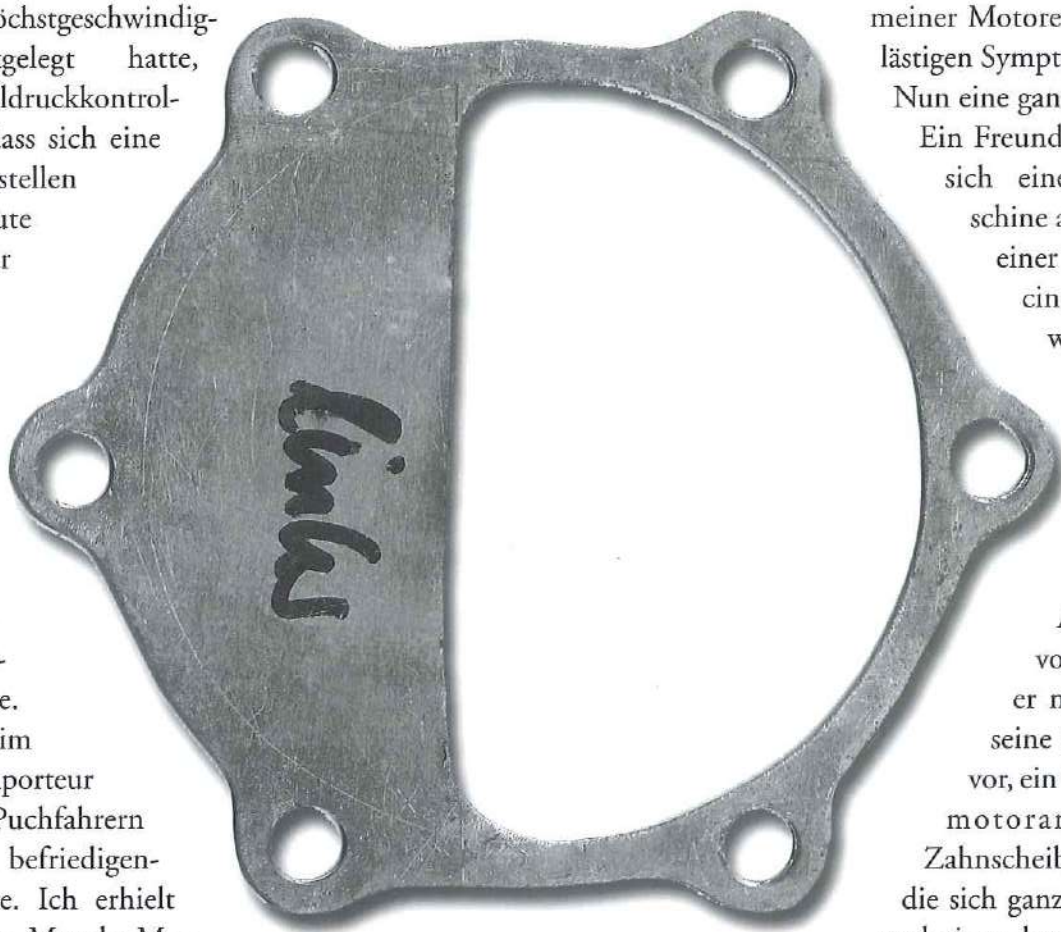
nicht auf Dauer los. Die Beschäftigung mit meinem Renn-TR und der reaktivierte Fiat Puch 126 brachten auch das leidige Öldruckproblem bei Geradeausfahrt wieder in mein Bewusstsein. Helfen konnte mir bei meinem Puch 126 keiner, das Übel haftete wohl nur an meinem Motor. Erst viel später lernte ich Leute kennen, die das gleiche Problem hatten.

Mittlerweile zeigte ein weiterer meiner Motoren die gleichen, lästigen Symptome.

Nun eine ganz andere Sache:

Ein Freund von mir hatte sich eine Espressomaschine angeschafft. Bei einer Tasse Cappuccino besprachen wir so manches, was schraubermäßig und auch sonst von Bedeutung war. Zum Aufschäumen von Milch führte er mir eines Tages seine Neuerwerbung vor, ein Gerät mit einer motorangetriebenen Zahnscheibe vorne dran, die sich ganz schnell drehte und einen herrlichen Milch-

schaum bescherte. Mir blitzte ein Gedanke durch den Kopf: sollte dieses System in Motorenöl auch funktionieren? Ein baldiger Versuch erbrachte feinsten Ölschaum. Damit wurden mir die gemachten Beobachtungen, die ich bis dahin an den verschiedensten Nockenwellenantriebsrädern gemacht hatte, im Zusammenhang verständlich. Diese wiesen nämlich alle am Umfang deutliche Bearbeitungsspuren, also Riefen auf. Mit zunehmender Laufleistung, zwischen



Minimalölstand zwischen Manching und Aschaffenburg. Irgendwann machte ich eine VW 1200-Zusatzölwanne aus dem Sportbereich passend. Das Teil hatte aber auch seine Nachteile.

Erst ein neuer, leistungsgesteigerter Motor sorgte wieder für unbekümmerten Fahrspaß auf meiner Hausstrecke, bis ein Autobianchi HP 70 die Puchprobleme vergessen machte. Aber die Steyrer ließen mich doch



30.000 und 60.000 km, entstand zudem an den Zähnen der Antriebsräder für die Nockenwelle, am Stahlrad allerdings kaum, ein feiner Grat, so etwa 2/10 bis 3/10 mm hoch. Dessen Wirkung entspricht der Zahnscheibe beim Milchaufschäumer. Ein sorgfältiges Glätten der Zahnkanten – die Metaller machen das ja sowieso, denn der Meister hat ihnen beigebracht: „Da muss ein Finish hin!“ – sorgte für einen sicheren Erfolg. Der Gegenversuch mit erhöhtem Ölstand und hoher Drehzahl bewirkte einen Druckabfall – also verstärkte Schaumbildung – von höchstens 0,5 bar, aber nie mehr den vollständigen Zusammenbruch des Öldrucks, der mich so lange Zeit und über viele Kilometer hin beunruhigt hatte.

DAS ÖLDRUCKPROBLEM NUMMER ZWEI...

...hatte ich auch schon lange!

In Extremsituationen, wie Drehern, scharf gefahrenen Rechtskurven blieb immer wieder der Öldruck weg. Ein etwas höherer Ölstand im Motor war kein Heilmittel, wie sich herausstellte. Auf der Straße war diese Erscheinung aber nur von geringer Bedeutung. Der Treitinger Sepp empfahl mir einen Ölsumpf von 20 bis 30 mm Tiefe und ich war damit lange Zeit zufrieden, bis mich mein Renn-TR nach Hockenheim in die Opel-Kurve, eine lange, schnelle Rechtskurve lockte, sich der Öldruck beängstigend verringerte und auch völlig zusammenbrach. Ein tieferer Ölsumpf sollte Abhilfe schaffen nach dem Motto: „Viel hilft viel!“. Er sorgte

aber nur für schlagartigen Öldruckverlust und einen Pleuellagerschaden beim nächsten Fahren auf dem Hockenheimring. Von wegen:

Puch – aus Freude am Fahren!

Warum nun schon wieder das Problem mit dem Öldruck? Die Bestandsaufnahme ergab folgendes: nur in Rechtskurven, in denen erhebliche Fliehkräfte wirken, bricht der Öldruck zusammen, nie aber in Linkscurven, beim Bremsen oder Beschleunigen wie bei meiner BMW R 100 S. Das Öl wird also an die linke Seite des Motors gedrückt; und dann hatte ich das Problem.

Die bekannte Querschnittszeichnung des Haflinger-Motors, sowie ein Bleistift samt Lineal, brachten mich weiter. Die Zeichnung macht deutlich, dass der Ölsumpf in der rechten Motorhälfte liegt, mit gewollt tiefer liegendem Ansaugrohr. Dessen Öffnung liegt in Linkscurven immer im nach rechts gedrückten Ölkeil, der Öldruck bleibt also konstant. In Rechtscurven schaut es aber anders aus. Der Ölkeil liegt nun in der linken Gehäusehälfte, das Ansaugrohr saugt teilweise oder gänzlich nur noch Luft oder so etwas an, obwohl die Ölpumpe rechnerisch etwa 1200 l bei 6000 Umdrehungen pro Minute im Motorinneren verteilt und eigentlich genügend Öl zur Verfügung steht.

Was also tun? Ein Prallblech, Schwallblech, Schwabbelblech oder wie das Teil sonst heißen mag, musste her, denn alle anderen Lösungen waren mir zu aufwändig. Nach dem erfolgreich erprobten Versuchsmodell eines Ölsumpfes erscheint mir folgende Lösung die vernünftigste zu sein: versehen mit je einer Originaldichtung oben und unten wird ein dünner Blechring zwischen Motorgehäuse und TR-Ölsumpf eingesetzt, der den Ölsumpf auf der lin-

ken Seite bis knapp zum Ansaugschlauch hin sowie nach oben abdeckt. In Rechtskurven kann das heringespritzte Öl sich nicht mehr nach links verflüchtigen und der Öldruck bleibt stabil. Bei mir tut er es jedenfalls, wie die Runden auf dem Hockenheimring zeigten. Durch Gespräche mit dem Motorenfabrikant H. Haering erfuhr ich mittlerweile, dass er dieses Öldruckproblem in früheren Zeiten mit einem Ring im Sumpf und anderen Möglichkeiten lösen konnte.

Ich glaube, dass man mit meinem System das teure Material schonen kann. Denn:

Steyr Puch – aus Freude am Fahren!

Hans-Georg Tröltzsch

STEYR PUCH TACHO-UHR

mit Automatikwerk

in einer Auflage von 99 Exemplaren

- Die Zahlen sind nachleuchtend (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



Irene Weiss
Ostseebad Prerow
Kapitän's Garten
Hafenstraße 11 D
Appartement Nr.15
Vermittlungsagentur Th. Stein · Fon/Fax: 03 82 33-602 43

Mit der analogen Karosserie des Fiat 500 jedoch mit einem Zweizylinder Boxer-Motor, der in Österreich entworfen und entwickelt wurde, wurde eine bedeutende Seite in der Geschichte der Fahrzeuge, die im Turiner Haus ihren Ursprung nahmen, geschrieben.

Wenn man über die Derivate auf der Basis des Fiat 500 spricht, die verschieden, jedoch nicht weniger interessant sind, muss man auf die Fahrzeuge hinweisen, die von Steyr Puch gebaut wurden. Das Unternehmen das 1934 aus dem Zusammenschluss von 3 Firmen entsteht, nämlich: Steyr aus Steyr, Austro-Daimler aus Wien und Puch aus Graz, die in erster Linie einen leistungsfähigen und alltagstauglichen Kleinwagen produzieren, steht für die herausragenden Motorsport-Erfolge in den 60er und 70er Jahre.

Die Karosserie der Steyr Puch stammt größtenteils aus den Formen und Hauptdetails des Turiner Fahrzeuges. Der Motor (Boxer), das Getriebe mit seinen Pendelachsen und die Bremsanlage unterscheiden sich komplett von denen des FIAT 500. In der Tat erblickt man in allen Motorräumen der Steyr Puch, egal welche Version und welcher Hubraum, einen Motor mit zwei Zylindern, die horizontal gegenüberliegen. Dies ist eine direkt vom österreichischen Haus entwickelte Komponente.

Bereits im September 1957 wurde der erste Steyr Puch 500 vorgestellt, realisiert auf der Karosserie des Neugeborenen FIAT NUOVA 500 und einem Motor mit 493cc, der seine Höchstleistung von 16 CV bei 4.600 Umdrehungen pro Minute erreicht. Das Fahrzeug kann leicht 100 km/h erreichen. Die Karosserie ist eigentlich dieselbe wie beim Turiner Fahrzeug, auch sie hat keine Fenster zum herunterkurbeln.

Das Auto charakterisiert sich jedoch sofort

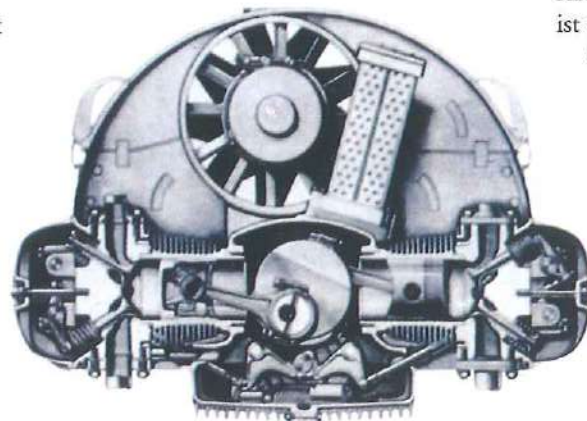
Steyr-Puch 500 e 650



Con carrozzeria analoga a quella della Fiat 500 ma con motore bicilindrico disegnato e progettato in Austria, hanno scritto una pagina significativa tra le vetture derivate dall'utilitaria torinese

di Carlo Alberto Gabellieri

durch den Motorraum, das Dach und die Rad/Felgen-Kombination, deren Designs die markantesten Unterscheidungen zu allen ande -



ren Derivaten sind, die bis zum Jahre 1973 produziert werden. Am Ende des Jahres 1957 wurden bereits ca. 1.000 Steyr Puch 500 produziert.

Während des Jahres 1958 wurde Modellpflege an der Karosserie des „normalen“ 500er vorgenommen, wie z.B. die Kurbelfenster, seitlicher Chrom auch unter den Türen oder die ausgearbeitete Gummiverkleidung des Bodens, die Auskleidung der Sitze und die zweifarbigen Seitenteile der

Türen, sowie auf Wunsch Ausstellfenster. Die Tagesproduktion der Steyr Puch beträgt zu dieser Zeit etwa 50 Stück.

Gleichzeitig wird die Produktion des 500er Kombi aufgenommen. Das gleiche Fahrzeug ist als Nutzfahrzeug für Post, Gendarmerie, ÖAMTC und für Warenauslieferungen, d.h. mit einem Netz, welches den Fahrerraum und den Nutzraum zwischen den Vordersitzen und der hinteren Rückbank teilt, zu erhalten.

Im Jahre 1959 wird die Produktion des Steyr Puch 500 D auf der Basis des Fiat 500 eingeführt. Charakteristisch für dieses Fahrzeug ist das feste Metalldach mit Bürzel oberhalb dem Rückfenster und das neue Emblem in Adlerform. Es wird in 5 Farbtönen geliefert: Hellgrau, Hellgrün, Hellblau, Korallrot und Sand.

Dem Steyr Puch 500 D folgt der 500 DL, dessen Motor eine Höchstleistung von 19,8 CV bei 4.600 Umdrehungen pro Minute erreichte. Das Fahrzeug kann auf Wunsch mit Liegesitzen ausgestattet werden. Es besitzt jetzt eine Scheibenwascheinrichtung und hat vorne größere Scheinwerfer. Die Rücklichter sind größer dimensioniert, im Rückspiegel ist die Innenbeleuchtung untergebracht und das Licht der Scheinwerfer wird erstmalig asymmetrisch gebrochen.

Im Juli 1959 kommt das Modell 500 DH heraus, das auch von Behörden, Ämtern und Polizei, militärisch, wie auch zivil benutzt wird. Der Motor dieses Modells hat 643 cc und 22,8 CV Höchstleistung.

Im April 1960 wird die überarbeitete Version des Steyr Puch 500 D, mit vorderen runden Blinkern und kleinen seitlichen roten Blinkern versehen, vorgestellt. Auf Wunsch kann man eine automatische Kupplung mit dem Namen „SAXOMAT“ der Firma Fichtel & Sachs bestellen.

Ab November 1960 wird auf der Basis des Fiat 500 Giardiniera der Kombi 700 C gefertigt. Er wird von einem Motor mit 643cc und einer Leistung von 25 CV angetrieben. Das 4-Gang-Getriebe, das von ZF hergestellt wird, ist erstmalig komplett synchronisiert. Das Modell wird mit Stoffdach oder auch mit festem Metalldach (ab Juli 1960) verkauft.

Geringe Anschaffungskosten • höchste Wirtschaftlichkeit • hohe Lebensdauer • großer Komfort • realistische Motorleistung • hoher Sicherheitsgrad • blitzschnelle Beschleunigung • hervorragende Straßentauglichkeit

Das ist Steyr Puch 500, mit Könnzeugen gesehen. Klar und über- wichtlich ist seine Konstruktion.

DER WAGEN FÜR ALLE



Oberi: Eine Anzahl von Steyr Puch 500 mit der Adlermaske, die im Jahre 1959 eingeführt wurde, unter den Flügeln eines Viermotors.
Rechts: Ein Steyr Puch 650 T von 1963 mit dem aerodynamischen Dach, dem Motorraum bereits mit den grossen horizontalen Belüftungsschlitzen ausgestattet.
Unten: Ein Prospekt von 1963 mit einem Steyr Puch auf dem Basis eines Fiat 500 D.

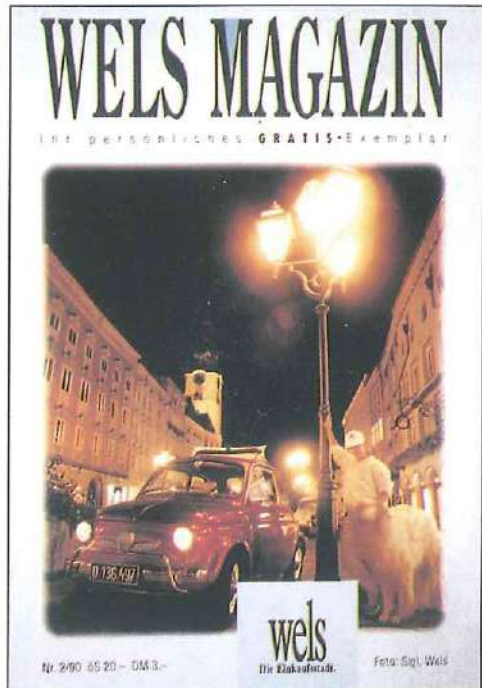


Ein Prospekt des neuen Steyr Puch 650 TR. Eingeführt im Jahre 1964 hat das Fahrzeug einen Motor mit 660 cc und 27 CV bei 5.500 Umdrehungen pro Minute. Man denkt hier jedoch sofort an eine Nutzung für die Bergrennen und Rallyes. Der grösste Erfolg wurde bei der Rallye Monte Carlo im Jahre 1965 erzielt.



Unten links: Der Steyr Puch 500, wie er bis 1968 produziert wird.


Unten: Eine Welser Zeitschrift zeigt auf der Vorderseite ein Foto des Steyr Puchs mit einer Karosserie des 500 L mit den „Export“-Stoßstangen.



Nr. 2/90 65 20 - DM 3,-
 Die Elzkaufstadt. Foto: Sigl, Wels

45.
19. - 30. 9. 1989

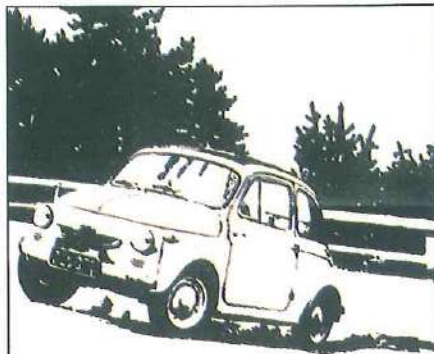
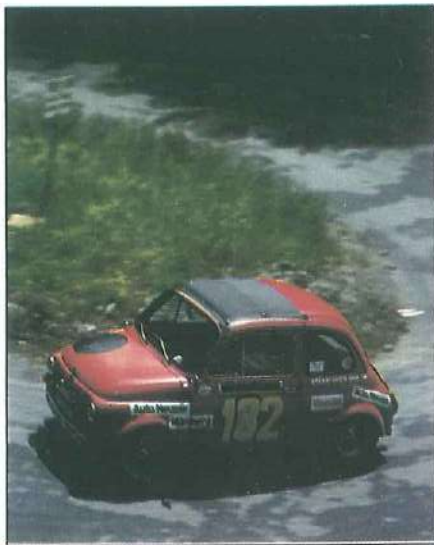
INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE
ALPENFAHRT
TROPHÉE INTERNATIONALE DE FAUCON D'ALPES (1958-1989)



Walter-Fernando-Steyr-Puch 500 TR II

Fahrer - Info

FIA
STYR-PUCH



Heinz LIEDL Regensburg-Graßliffing
auf

STYR-PUCH 650 TR
zum dritten Male

**Deutscher
BERGMEISTER**

sämtlicher Tourenwagen

Mit drei deutschen Bergmeisterschaften in ununterbrochener Folge - 1964, 1965 und 1966 - sind LIEDL und STYR-PUCH unübertroffen



In den Bergen geboren -
in den Bergen bewährt!

STYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT

In der Liste im April 1961 erscheint also der Verkauf folgender Modelle: 500 D, 500 DL und 700 C. Auf Anfrage werden umlegbare Vordersitze sowie eine Scheibenwaschanlage mit eingebaut.

Die kleinen österreichischen Zweizylinder-Fahrzeuge werden immer mehr von allen österreichischen Behörden benutzt, sei es von der Polizei, als auch der Feuerwehr, bis hin zu den Postärtern, es fehlen nur die Verantwortlichen der Kirche. Aus diesem Grunde wurde ein Rundschreiben im August 1961 der Verkaufsdirektion Graz erstellt, in dem es heisst: „Kleines Fahrzeug für den Geistlichen. Wir sind der Auffassung, dass dieses Fahrzeug wirklich den Bedürfnissen der geistlichen Würdenträger entsprechen wird. ...um aber den Ansprüchen zu genügen, brauchen wir Chauffeure...“ Im Februar 1962 wird eine Serie von Überarbeitungen vorgenommen und im Exportmodell auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im Herbst gleichen Jahres vorgestellt.

Die Neuheiten bestehen aus der Verlegung des Tanks auf die linke Seite des vorderen Kofferraums, der neuen Heizungsanlage, der Stossstangen, sowie des äußeren Rückspiegels und dem automatischen Türkontakt für die Innenraumbeleuchtung. Zusätzlich zum Modells 500 D kam der 650 T auf den Markt, der eine Motorleistung von ca. 27 CV erreichte.

Die Liste vom August 1962 enthält nun die Modelle: 500 D, 650 T, 700 C und 700 E; das letztere Modell ist eine wirtschaftlichere Version der „Giardiniera“ mit einem weniger starken Motor von 19,8 CV und einem etwas kürzeren Getriebe. Dieses sogenannte E-Modell (Economy) findet aber wenig Anklang bei der Bevölkerung, was die geringe Anzahl von Bestellungen deutlich macht.

Nunmehr läuft die Produktion der kleinen österreichischen Zweizylinder auf vollen Touren. Zwischen den Jahren 1958 und 1961 wurden durchschnittlich ca. 7.500 Fahrzeuge pro Jahr produziert. Im Jahre 1962 verlassen immer noch ca. 5.800 Fahrzeuge die Werkshallen von Graz.

1963 wird die Reihe des 500 D, 650 T, 700 C und 700 E in den Farben Elfenbein, Stahlblau, Perlgrau und Schilfgrün fortgesetzt. Im Januar 1964 wird der Steyr Puch 650 TR eingeführt. Seine Motorleistung von 27 CV entwickelte er bei 5.500 Umdrehungen pro Mi-

Oben: Der Steyr Puch 650 TR, Protagonist der Rally von Montecarlo im Jahre 1965 erscheint reproduziert auf dem Informationsblatt der Fahrerteilnehmer der geschichtlichen Alpenfahrtsrally von 1989.

In der Mitte: der Steyr Puch 650 TR von Heinz Liedl auf dem Mendelpass Bergrennen 1972.

Unten: Die Kundgebung der 3 Gewinne in den Tourismuskategorie von Heinz Liedl der Deutschen Bergmeisterschaft mit dem Steyr Puch 650 TR von 1964 bis 1966.



Oben: Den 500 D konnte man mit festem oder Stoffdach bestellen. Dies ist ein letztes Modell des Steyr Puch 500 D aus dem Jahre 1963. Seine wichtigsten Merkmale sind das vordere Emblem in Adlerform die runden Stoßstangen und die geänderten Lufteinlaßschlitze am Motordeckel.

Unten: Der Zweizylindermotor, der in Österreich entwickelt und produziert wurde, hat einen Hubraum von 493cc und 18,9 CV DIN bei 5.000 U/min.



nute aus 660cc. Die Mechanik des neuen Motors unterscheidet sich durch eine veränderte Kompression von 8,8:1, größeren Ventilen, stärkeren Ventillfedern und den Bremsen und Halbachsen des 700 C.

Ab dem Winter 64/65 konnte man den 650 TRII mit einer Leistung von 34cc bei 5.500 Umdrehungen pro Minute bestellen. Mit dem Fahrzeug konnten nun leicht 130 km/h erreicht werden. Der 650 TRII besaß außerdem eine „Montecarlo“-Auspuffanlage, die nicht offiziell vom Unternehmen angeboten wurde, jedoch von einer kleinen Werkstätte in Graz (Fa. Moser) produziert wurde. Diese Version erreichte eine Höchstleistung von 40 CV und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

In dieser Zeit wurden die meisten Rallyes von den österreichischen Zweizylinder-Autos auf internationalem europäischen Niveau be-



stritten. Bei optimaler Vorbereitung der 500er und 650er Sportversionen wurden Siege und Triumphe in Serie bei österreichischen und kontinentalen Bergrennen gefeiert.

Einen herausragenden Sieg in dieser Klasse feierte der Pole Sobieslaw Zasada bei der Rallye Monte Carlo im Jahre 1965.

Gerade zu Beginn der sechziger Jahre gaben die Siege der Steyr Puch den Anstoß für eine rege Präsenz bei italienischen Tourenwagenrennen.

Nach dem Sportgesetz der CSAI dürfen bei den nationalen Wettbewerben nur Fahrzeuge teilnehmen, die in Italien gebaut und verkauft wurden. Da es bei dem österreichischen Modell nicht der Fall ist, können eigentlich keine Wertungspunkte für den italienischen Titel vergeben werden. Aber es kam anders... Die Piloten der Steyr Puchs werden klassifiziert und haben ein Anrecht auf Trost- und entsprechende Geldpreise, einhergehend mit dem dazugehörigen Misstrauen und Neid der echten italienischen „Fünfhunderter“. Da die Fahrzeuge in Italien nicht homologisiert sind, sondern nur im Ausland, können sie lediglich an nationalen Rennen „mit ausländischer Teilnahmeberechtigung“ teilnehmen. Weitere Bedingung ist, dass der Fahrer einen Führerschein besitzt, der im Ausland ausgestellt wurde oder dass die Einschreibung von einem ausländischen Konkurrenten ausgeführt wird. Es ist oft der Fall, dass die Einschreibungen der gefürchteten Steyr Puchs in gemeinsamen Rennen vom italienischen Automobil Club begrenzt werden. Die Situation verschärft sich derart drastisch, dass es zu einem Streik seitens der italienischen Fahrer kommt, als im August 1963 beim Bergrennen am Lago Montefiascone, zwei Einschreibungen österreichischer Steyr Puchs angenommen werden. Eine in der Tourismus Kategorie und die andere in der GT-Klasse. In diesem Falle nahmen zwar 15 italienische Fahrer an den freien Trainingsläufen teil, aus Protest hat jedoch kein einziger an den Rennläufen teilgenommen. Die Saison 1963 geht in die Geschichte ein. Demzufolge wird der Steyr Puch für Rennen „mit ausländischer Beteiligung“ zugelassen und fährt weiter in den Klassen 500 und 700 mit den Modellen 650 TR und Imp GT 700. Das österreichische Fahrzeug hat vielen Fah-



ren die Möglichkeit gegeben erfolgreich zu sein und mit viel Enthusiasmus eine eigene Motorsport-Karriere anzustreben. Wir erinnern an die Deutschen Liedl, Eichhammer und Sommer. Der Österreicher Johannes Ortner, der sich dem Steyr Puch und später dem Abarth widmete und sich mit dem Italiener „Nanni“ Galli, der zukünftiger offizieller Fahrer von Alfa Romeo, Tecno und Ferrari wurde, heiße Gefechte lieferte. Zwischenzeitlich ist im 650TRII ein Tachometer vorhanden, der bis 160km/h geht. Drehzahlmesser, Temperatur-, sowie Öldruckanzeiger waren in der Mitte des Armaturenbrettes unterhalb des Aschenbeckers platziert. Breitere Felgen und Reifen, verschiedene Getriebeübersetzungen und Nockenwellen konnten ab Werk geordert werden. Nunmehr jedoch ist die Produktion der österreichischen Zweizylinder, deren Motore auf dem Fahrgestell des Turiner Nutzfahrzeuges montiert wurden am Abklingen.

Im Jahre 1968 wurden in der Tat nur noch 2.328 Exemplare hergestellt. In diesem Jahr wurden die letzten 660cc Motore montiert, während im Jahre 1972 nur noch die 500cc Motore installiert werden. Dieses Modell mit 500cc, das auf dem Fahrgestell des 500 F und des 500 L gebaut wurde, heißt Steyr Puch 500/S. Der Motor hat eine Höchstleistung von 19,8 CV bei 4.600 Umdrehungen pro Minute, während die Höchstgeschwindigkeit dieses Fahrzeuges 105 km/h beträgt. Nur 3.360 wurden von diesem Modell von 1969 bis 1973 produziert. Die Ära des Zweizylinders aus dem Grazer Haus ist nunmehr vorbei und macht für weitere zwei Jahre dem Fiat 126 mit Steyr Puch-Motor Platz. Das letzte Fiat-Produkt mit österreichischer Beteiligung ist der Fiat Panda 4X4, der einen Allradantrieb von Steyr-Daimler-Puch implantiert bekam.

frei übersetzt: Nicole Lehmann

L'evoluzione della Fiat 500

Presentata nel 1957 l'utilitaria torinese è stata prodotta fino al 1975, nelle varie versioni, in poco meno di 3.700.000 esemplari

Vorgestellt im Jahre 1957, wurde das Turiner Fahrzeug bis Ende 1975 in den verschiedensten Versionen in mehr als 3.700.000 Exemplaren produziert. Ausgestattet mit einer selbsttragenden Karosserie, Typ Berlinetta, mit nur zwei Plätzen, unabhängigen Radaufhängungen im Heck und einem luftgekühlten 479 cc Zweizylinder-Reihenmotor montiert.

Das neue Turiner Nutzfahrzeug unterscheidet sich durch die spartane Ausstattung von gängigen Alltagsautomobilen. Das Äußere charakterisiert sich durch das Stoffdach, das bis zum Motorraum aufgemacht werden kann, den festen Türfenstern sowie dem einfachen Design der Seitenteile und den Radfelgen. Als Kontrast gibt es die Möglichkeit Räder mit einer weißen Umrandung zu bestellen. Das Fahrzeug hat eine Maximalleistung von 13 CV bei 4.000 Umdrehungen pro Minute und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h.

Beim Autosalon von Turin im Jahre 1957 wurde auch der 600er vorgestellt, der 500 Nuova wird mit dem stärkeren 15 CV Motor vorgestellt, dessen Höchstgeschwindigkeit nunmehr 90km/h erreicht. Beide Versionen: „wirtschaftlich“ und „normal“. Während die erste dieselbe Karosserie hat wie diejenige die im Sommer vor-

gestellt wurde, ist die „normale“ wesentlich verbessert worden.

Die Türfenster sind herunterkurbelbar und



haben Aluminiumverkleidungen, es erscheinen Chromprofile an den Seiten und unter den Türen. Außerdem haben die Lichter „Augenlider“ bekommen, sowie besitzen die Deflektoren einen Stop beim Aufmachen, die Lichtbefehle sind in die Mitte des Armaturenbrettes verschoben worden. Ebenso wird eine gepolsterte Ablagefläche eingerichtet und auf der linken Seite des Motorraums wird in Schreifschrift „Nuova 500“ installiert.

Im Frühjahr 1958 steigt die Leistung des Motors auf 16,5 CV und die Maximalgeschwindigkeit auf 95km/h. Die Tachometerscala geht jetzt bis 110 km/h, anstatt 100 km/h der vorhergehenden Versionen.

In der Zwischenzeit ist das kleine Fahrzeug auch im Ausland kaufbar

und muss sich den Straßenzulassungsvorschriften anpassen. Wie z. B. in den Vereinigten Staaten, wo der 500 mit verchromten Stoßstangen und nach oben versetzten Frontscheinwerfern auftritt.

Im Frühjahr 1959 wird der Nuova 500 mit zu öffnendem Dach vorgestellt. Er unterscheidet sich äußerlich durch das Stoffdach und durch die verbesserte hintere Raumqualität.

Beim Autosalon von Turin 1959 sind alle Versionen des Turiner Nutzfahrzeuges, wegen der neuen Straßenzulassungsvorschriften, mit den gleichen Vorder- und Rücklichtern ausgestattet. So werden die zwei Serien der Vordergrille mit den neuen runden Lichtern ausgewechselt, an der Seite wird ein Blinker montiert, ebenso wechseln die Lichtmontierungen der Hinterseite. Ab sofort kann man die hintere Rückbank auch umzulegen.

In der Zwischenzeit, ab 1958 wurde der Nuova 500 Sport Berlina eingeführt. Mit zweifarbigem Lackierung und festem Dach, das auf derselben Karosserie montiert wurde, wie die der Kategorie Tourismus, ab 1966 bis hin zu den siebziger Jahren. Der Fiat Giannini 500TV fährt den Geschwindigkeitsrekord in der Klasse 500 für die folgenden 5 Jahre ein. In der ersten Hälfte der siebziger Jahre führen die Giannini-Versionen



Nach dem Nuova 500 in den Versionen „normal“ und „wirtschaftlich“ wird im Jahre 1959 der Fiat 500 mit Faltdach geboren. Es hat kleinere Dimensionen. Im hinteren Innenraum ist mehr Platz.



Im Jahre 1960 erscheint der Fiat 500 D mit demselben 499,5cc Motor der Sportversion. Die Karosserie bleibt dieselbe wie die Vorgängerversion, es wurden lediglich die Lichter verändert.



Oben: Ein Fiat Giannini 500 TV bei Coppa Chianti Classico '69.

Unten: Vier 500 TV im Kampf mit drei Fiat 500 während der Trophäe Bruno Deserti in Imola '70.

Oben: In Führung ein 500 TV im offiziellen Training des 4-Stunden Rennens von Monza '71

Unten: Ein 590 GT hinter einem Fiat-Abarth 595 SS im Training der Coppa-Chianti Classico '72.

590GT und 650 noch zweimal, danach übernehmen die Fiat-Abarth 595esse und 695esse die Führungsrolle. Doch bis hin zum Ende der siebziger Jahre und dem Niedergang der kleinen Klassen im Motorsport, bleiben die Giannini in den Klassen 600 und 700 erfolgreich. Aufgrund der

Siege der römischen Zweizylinder und anlässlich der Erfolge ihres Hauses, begannen die Gebrüder Polvrelli, aktuelle Besitzer der Giannini Automobili SpA, mit der Realisierung des 590 Corsa Replica. Dieses Fahrzeug ist eine Synthese der Fahrzeuge der sechziger Jahre die vom Fiat 500 ab-

stammen und von einen 650cc-Motor angetrieben werden. Es ist gleichzeitig Zeuge einer glorreichen Vergangenheit der Gebrüder Polvrelli, die das Werk ihres Vaters seit dem Jahre 1967 fortsetzen und bis hin zum Jahre 1972 ca. 15.000 Giannini-Autos produzieren.





Johann Puch Museum Graz

Museum startet neu durch

Ab heute hat Puch-Schau wieder geöffnet. Rettungskonzept in Arbeit.

BERND HECKE

Die Marke Puch hat weltweit ihre Fans. Im Rathaus gingen E-Mails aus Österreich, Deutschland, sogar Kalifornien ein, in denen besorgte Liebhaber der historischen Fahrzeuge gegen die Schließung des Grazer Puch-Museums protestierten.

Auch wenn es nicht der Governator selbst war, der für den Erhalt der Schau intervenierte, gibt es eine gute Nachricht: Ab heute sperrt das - vor zwei Wochen geschlossene - Museum in der Puchstraße wieder auf. Eines der Resultate des dieswöchigen Runden Tisches, den KP-Mandatarin Gertrude Schloffer initiiert hat. Bis Ende 2004 wird ein Konzept für den Weiterbetrieb erstellt.

DIE SCHAU GEHT WEITER

Das Puch-Museum öffnet auf dem Werksgelände in der Puchstraße in einer Übergangslösung wieder seine Tore; samstags 12 bis 18 Uhr, sonntags 10 bis 18 Uhr.

Info: www.johann-puch-museum-graz.com

Für sechs Monate wird der Schau in der angestammten Halle eine Überbrückungshilfe gewährt, damit die Sammlung geliehener Exponate nicht aufgelöst und in alle Winde zerstreut wird. Puch-Vereinsobmann Karlheinz Rathkolb schöpft neue Hoffnung: „Es geht weiter und die Rettung des Museums zeichnet sich ab!“

Das Erfreuliche - heißt es im

Büro von Kulturstadtrat Christian Buchmann (VP) - sei, „dasses nun von vielen Seiten Interesse gibt, die Sammlung zu erhalten.“ Puch-Nachfolger Magna-Steyr will die denkmalgeschützte Einser-Halle des alten Puchwerks für das Museum räumen. Die Landeskulturabteilung setzt alle Hebel in Bewegung, um das historische Industrie-Erbe in Graz zu halten. Die Kontakte für Kooperationen reichen bis zum Technischen Museum Wien. Steirische Experten feilen nun am professionellen Ausstellungskonzept.

Doch immer noch gibt es offene Fragen. Die zwei wichtigsten: Wer finanziert den Kauf oder die Anmietung der Halle I vom Innovations-Park Graz und wer kommt für den Betrieb auf?



Karlheinz Rathkolb darf wieder hoffen, dass ein gesichertes Projekt Puch-Museum ins Rollen kommt







„DER ALTE“ UND DER

Hallo Puch-Fans und „THONDORF“-Leser,
in Kurzform Rückblick auf die Langstreckenaktivitäten im Jahr 2004.

RENNEN 1:

Das Highlight des Jahres waren natürlich das 500 Kilometer-Rennen innerhalb des 24 Std.-Rennens auf dem Nürburgring.

Wir, das waren im abgelaufenen Jahr Jörg Walkowski, Thomas Hardy, Klaus Edel und meine Wenigkeit, „der Alte“ aus Kehlberg. In dieser Reihenfolge nahmen wir die 500 Kilometer

Nürburgring in Angriff. Das Training verläuft ohne Schwierigkeiten und Höhepunkte. Wetter trocken, Handling des Wagens gut und wir waren nicht die Letzten, obwohl das kleinste Auto im Feld!

RENNVERLAUF:

Regen, Regen, Regen. Null Sicht und überall Wasser und nochmals Wasser, glatt wie in einem Eiskanal. Erst im Nachhinein wurde mir klar, warum unser Präsident fahrerisch gekniffen hatte und unsere „Frei-Schwimmerei“ vom warmen Gastronomie-Zelt aus beobachtete. Zu

allem Übel fällt auch noch der Wischer aus, aber wir fahren tapfer weiter. Unseren ersten Puch mit Jörg Walkowski am Steuer erwischte es leider schon in der 5. Runde nach 125 Kilometern mit Antriebswellenbruch. Den Fiat Abarth, unser

Farben gut vertreten und sind happy...

Ich selbst hatte an diesem Tag Stress hoch drei, hechtete von einem Fahrerlager zum anderen – musste ich

doch nach dem Rennen gleich wieder zum Training für das 24-h-Rennen ran. Das Rennergebnis konnte sich ebenfalls sehen lassen: 2. Platz in der Klasse A 8 (8 Starter) auf einem Audi Quattro V8 im Team „Derichs-Rennwagen“

aus Mayen. Kein Wunder, unser Team, bestehend aus lauter alten Ringfuchsen, brachte zusammen über 180 Jahre „Ringerfahrung“ an den Start!!

Peter Kröber, ein weiterer Steyr Puch-Fahrer aus unserem Freundeskreis und Per Sture-

son aus Schweden, waren auf einem Ex-DTM-Volvo 240 Turbo ebenfalls erfolgreich am Start.

RENNEN 2:

Der AVD-Oldtimer-400-Historik-Marathon ist eine Verpflichtung für uns. Wir, das sind wieder Jörg, Thomas, Klaus und ich, stellen uns dieser Herausforderung:

Top Erfolge für Kelberger Motorsportler

Beide 500-km-Rennen im Rahmen der Youngtimer-Trophy am 11.06.04, Nordschleife und GP-Kurs, startete Helmut Undorf aus Kelberg mit seinem Co-Piloten Jörg Walkowski (Düren) und Thomas Hardy (Koblenz) auf seinem historischen Steyr Puch 650 TR und wurde Klassensieger.



Der Steyr Puch in der Youngtimer Trophy.

Beim Int. ADAC 24h-Rennen am 12./13.06. startete Undorf im Rennteam „Derichs Rennwagen“ aus Mayen auf einem Audi V 8 Quattro mit den weiteren Fahrern Erwin Derichs (Mayen), Manfred Kubik (Wien) und Rolf Kienan (Düsseldorf). Hier belegte das Team einen hervorragenden zweiten Platz in der Klasse A 8.



nächster Konkurrent in unserer Klasse, steht am Streckenrand im Kesselchen – ebenfalls das Aus. Wir daran vorbei, dann in der letzten Runde am Schwalbenschwanz auch das Ende für uns: Kein Vortrieb mehr. Ich verzweifle fast, rede mit meinem Puch innigst, streichle ihn, doch er rollt aus. Verzahnung der Antriebswelle zur Bremstrommel weg. Wir schaffen 14 Runden, das sind ca. 350 Kilometer im Renntempo. Auf Grund der zurückgelegten Distanz werden wir sogar noch als Klassensieger gewertet. Wieder einmal haben wir die Steyr Puch-



LANGSTRECKEN-CUP



20 Runden „Grüne Hölle“ – also Nordschleife – sind angesagt. Wir fahren ab T 13 über Start und Ziel und nehmen dann das Training auf. Jörg legt sehr gute 11:27 Minuten vor. Wir schaffen 11:31 und sind damit auch zufrieden.

RENNVERLAUF:

Wetter trocken und sehr heiß. Jörg macht die „Pace“. Wir folgen im Abstand. Langstrecke darf man nicht zu hitzig angehen. Bis zu den Fahrerwechseln „null Problemo“: Zeiten um 11:23. Jörg heizt seinem Puch ordentlich ein, knallt immer vorne weg. Doch im Kesselchen steht Jörgs Puch. Kerzenstecker abgefallen. Das passiert ihm zweimal

montiert noch an der Vorderachse neue Bremsbeläge und wählt eine andere Taktik. Die Spannung steigt. Er beschließt das Rennen mit seinem Auto alleine durchzuführen. Denkt wahrscheinlich, wer im Regen nicht will, braucht im Trockenen auch keinen Spaß zu haben. Doch das mit dem Wetter sollte wieder einmal anders kommen!



RENNVERLAUF:

Start um 14:50 Uhr. Wetter kühl, aber trocken. Thomas fährt bei mir den Start und macht die „Pace“. Jörg bleibt gut dran. Beide Puchhäuschen rundenlang im Gleichklang. Gut für Pressefotos, Fans, usw.

in dieser Runde. Ich fahre vorbei und gewinne mit Thomas und einer Runde Vorsprung unsere Klasse (15 Rennrunden). Im Gesamtklassament werden wir 64te von 105 Startern. Ein beachtlicher Erfolg und die Steyr Puch-Fahne wurde wieder einmal hochgehalten!

RENNEN 3:

Das RGB 3-h-Rennen (Grand Prix Kurs) steht an. Die alte Crew ist wieder an Bord bei mir. Wir fahren unsere Trainings-Pflichtrunden. Jörg

In Runde 24 Pseudo-Fahrerwechsel bei Jörg. Also: Aussteigen und Tanken, 1x ums Auto laufen, Einsteigen und weiter geht's. Bis hier hin alles Paletti. Doch plötzlich setzt Regen ein, der immer stärker wird. Der Vorsprung von Thomas auf Jörg wird immer kleiner. Starkes Rennen von Jörg! Wechsel in Runde 30: Ich übernehme von Thomas im Regen. Fürs Größte wird mir ein Ballen Küchenrollenpapier ins Auto geworfen. Trotzdem absolut

null Sicht mit langanhaltendem Regen und heftigen Stürmen. Ich fahre gleichmäßig schnelle Runden. Meine „Hütte“ läuft super. Zeiten im Regen um 3:40 Minuten, im Trockenen 3:12. Überrundungen durch größere Fahrzeuge werden zum Horrorszenario. Dabei kommen dir die verrücktesten Gedanken. Kein Risiko, ja nicht zu spät bremsen, usw. Dazu das Handicap einer einknickenden Blattfeder an der Vorderachse. Mein Auto wird durch den Wind hin- und hergeschüttelt, die großen Boliden tun ein Übriges dazu. Weiter strömender Regen, beim Vorbeifahren an Start und Ziel eine leere Boxenmauer. Die Crews haben sich in die Boxen verzogen – ist auch besser so. Man sieht eh nichts. Bis zum Fallen der Zielflagge begegne ich Jörg nicht mehr. Nur an seinem verlorenen Auspuff, den ich fast überfahre, erkenne ich, dass er vor mir ins Ziel gekommen sein muß.

Wir, die Puch-Fahrer, schaffen 52 Runden. Der Gesamtsieger, ein Targa SC 84, 2 Liter Supersport, fährt gerade





„DER ALTE“ UND DER



mal 65 Runden. Im Gesamtergebnis wird Jörg 39ter und wir 40te von 53 Startern.

RENNEN 4:

FHR-Saisonfinale in Hockenheim. Ja, jetzt werde ich, „der Alte“ verrückt. Puch-Treter glaubt mir, so ein Rennen wie am Nürburgring setzt auch in meinem Alter noch Kräfte frei. Ich entscheide mich kurzfristig auch beim letzten Rennen in Hockenheim an den Start zu gehen. Anruf bei Jürgen Möhle, dem Organisator der FHR: O.K. – Undorf kann teilnehmen. Ich repariere die durchgesackte Blattfeder vom Nürburgring, ziehe neue Reifen auf, checke das Auto durch und flüstere ihm beruhigend zu: Noch ein Rennen und du hast Winterpause. Danach ab nach Hockenheim – aber alleine. Im Team von Erwin Derichs werde ich, wie immer, bestens unterstützt.

Training:

Gefahren wird die kleine Variante 2 mit 3,692 Kilometern. Locker bleiben lautet meine Devise. Ich fahre gegen einen sauschnellen Austin Sprite und einen nicht viel langsameren MG Midget. Beides sind GT-

Autos und haben immerhin 1200 ccm. Ihre Trainingszeiten um die 2:11 Minuten, ich um die 2:20.

RENNVERLAUF:

Die beiden Rennläufe (2 und 1,5 h) werden zusammen gewertet.

Start 1, Freitag um 17.00 Uhr, trocken und bewölkt.

Ich fahre mein Rennen, der Puch läuft super, meine Rundenzeiten um



2:19 Minuten, liege momentan auf dem 2. Platz. Nach einer Stunde holt mich die „Derichs-Crew“ rein. Tanken, Pseudo-Fahrerwechsel,

Weiterfahren. Der Midget hat bereits Probleme. Gegen 18:30 wird's dann dunkel. Mit dem Puch im Dunkeln, das ist so eine Sache. Die Schwierigkeit dabei ist das Abschätzen der Geschwindigkeiten der großen und erheblich schnelleren Autos. Aus einer Taschenlampe im Heckfenster des Puchs wird im Bruchteil einer Sekunde ein Flutlichtscheinwerfer mit Getöse. Ein Höhepunkt jagt den anderen. Am Ende schaffe ich nach 48 Runden Position 2 hinter dem Austin. Dem Midget habe ich 16 Runden abgenommen und auf den dritten Platz verwiesen. Noch im Dunkeln montiere ich neue Bremsbeläge vorne – Hockenheim ist eine mörderische Strecke für Bremsen und Fahrwerk. Gegen 0.30 Uhr schnabuliere ich noch schnell zwei Bierchen und ab in die „Kiste“.

Start 2, Samstag um 10.00 Uhr, trocken und noch kühl.

Der Sprite ist wieder sauschnell. Der Midget kann die verlorenen Runden aus dem ersten Rennen nicht aufholen. Position 2 ist für mich



realistisch. Drehe „locker vom Hocker“ meine Runden. Plötzlich, aus heiterem Himmel, ein Schlag gegen meine rechte Seite. Dem Flachmann, einem TIGA SC aus England, ging die Straße aus. Er knallt mir in der Spitzkehre beim Überwinden in mein „Allerheiligstes“, einen ganzen Pulk anführend. Alle kamen vorbei, nur er eben nicht! Nach dem Moto



„Pokal oder Spital“ legte er sich mit mir, „dem Alten“, an. Ich balanceiere mein Auto aus, kontrolliere Fahrverhalten, Bremsen und Spur-
lauf – nichts Unnormales. Ich entscheide: kein Boxenstopp, weiterfahren. Nach 45 Minuten holt mich die „Derichs-Crew“ sowieso rein. Also: rechte Seite checken. Sie ist durchgehend von vorne bis hinten lädiert, aber nichts Dramatisches. Der Austin an der Spitze ganz schnell, ich an zweiter Position, der Midget versucht Boden gutzumachen. Ich lasse mich aber nicht aus der Ruhe bringen. Sauberes Fahren, viel in den Rückspiegel schauen, das Ding mit einer Schaltdrehzahl von 6500 bis 7000 Touren nach Hause schaukeln, hieß meine Devise. So lande ich nach 85 gefahrenen Runden aus beiden Läufen auf dem 2. Platz. Der Austin als Sieger hatte eine Runde mehr zurückgelegt. Nur 19 Sekun-

den fehlten mir zum Klassensieg und das gegen die GT-Autos. Um meine Gefühle nach diesem Rennen und der abgelaufenen Rennsaison zu beschreiben, reichen die „THONDORF“-Seiten nicht aus. Ein großes Dankeschön

an alle eingesetzten Fahrer, an alle Helfer beider Steyr Puch-Teams, sowie der Crew von „Derichs Rennwagen“, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Ein Dankeschön aber auch an diejenigen Freundeskreismitglieder, die es sich nicht haben nehmen lassen, bei Wind und Wetter dabei zu sein, um uns die Daumen zu drücken. Ganz besonders gefreut haben wir uns über den Besuch von Günter und Friedel Lehmann sowie Willi Sommer und seiner Frau, um stellvertretend nur Einige zu nennen.

BILANZ 2004:

- 7 Rennen
- 5 Zielankünfte
- 2 mal 1. Platz
- 3 mal 2. Platz
- => **10. Platz**

im Gesamtergebnis des FHR Langstreckencups bei den Tourenwagen (53 Starter).

Das kann sich wirklich sehen lassen!

Ich hab fertig!

Euer Helmut Undorf „Der Alte“

Endstand der Teamwertung 2004 nach 7 Rennen

		GT- und Tourenwagen bis 1965	
Platz	St.-Nr.	Teamname	Fahrzeug
1	25	Team Brauer	Lotus Elan
2	61	Team BSM-Salewsky	Alfa Romeo Giulia
3	53	Team Derichs Rennwagen	TVR Griffith
4	32	Team Frers	Porsche 904/6
5	5	Team Walther	Ford Mustang
6	68	Team Winterhagen	Alfa Romeo Giulia
7	92	Team Bolmer	MG Midget
8	2	Team Prim	Ford Mustang
9	1	Team Wagner	Ford Mustang
10	96	Team Undorf „Der Alte“	Steyr-Puch
10	67	Team de Groot	Alfa Romeo Giulia
12	45	Team Pro Histo Racing	Porsche 911
13	51	Team Vorköper	Jaguar E
14	83	Team Kolb	Austin Healey 3000
		Team Siebel	Porsche 356
			Alfa Romeo Giulia
			Porsche 356



2 Puch-Treter auf dem Treppchen!
Seit über einem Jahrzehnt tourt die
Rennserie mit dem Skorpion schon



durch Europa. Auch letztes Jahr waren über 60 Fahrer rund um ACM-Organisator Klaus Kleber auf verschiedenen Kursen unterwegs. Traditionell findet die Einschreibung der ACM auf der Techno Classica Oldtimermesse in Essen statt, wo man gleichzeitig auch unseren Steyr Puch-Freundeskreis-Stand besuchen kann. Insgesamt wurden im abgelaufenen Jahr 12 Wertungsläufe gefahren. Insgesamt traf man sich zum gemeinsamen „Reifenglühen“ 9 mal auf der Rundstrecke und 3 mal am Berg.

Unsere Steyr Puchs starten dabei in der Division 1 (2 Zylinder, bis ca. 780 Kubik oder so...?), mit den Fiat Abarths 595 und 695, den Fiat 126 und einigen Gianniniprodukten zusammen. Neben der Punktwertung in der Division 1, gibt es noch eine Gesamtwertung, wo alle 4 Divisionswertungen berücksichtigt werden.

Mit einem Paukenschlag begannen die ersten Wertungsläufe in Oschersleben. Bei unserem Freund Lothar Kahl brach bei hoher Geschwindigkeit die Antriebswelle am äußeren Ende der hinteren Brem-

strommel. Lothar flog ungebremst ins Kiesbett und überschlug sich mehrfach. Zum Glück und Dank der modernen Sicherheitstechnik waren die Verletzungen des Fahrers nicht so schlimm. Die seines Autos (original TR) um so mehr. Trotzdem plant Lothar einen Neuaufbau seiner Hütte – er wird jedoch einige Zeit benötigen bis er wieder ins Lenkrad greifen kann.

Auf der schnellen und langen Strecke im belgischen Spa fand ein Lauf gemeinsam mit der British Car Trophy (Minis in Hülle und Fülle) und der NSU TT und TTS-Fraktion statt. Einige befanden sich im Trainingslauf noch in der Aufwärmphase, da war es auch schon vorbei. Durch den Bruch eines Querlenkers kugelte ein schneller Mini durch das Kiesbett oberhalb der Eau Rouge. Die Rennleitung schickte alle ins Fahrerlager. Auch der Rennlauf verlief turbulent und war viel zu schnell vorbei. Das schöne Wetter und die herrliche Umgebung entschädigte aber alle für die äußerst geringe Fahrzeit.

Zum Saisonhöhepunkt traf sich ACM-Rennserie zum „Kampf der Zwerge“ beim Jan Wellem Pokal auf der Grand Prix Strecke des Nürburgrings. In einer einmaligen Fahrerlageratmosphäre verbrachten wir ein langes Wochenende mit Trainingsläufen am Freitag und Wertungsläufen am Samstag und Sonntag. Also blieb ausreichend Zeit für die Besichtigung der schönen Fahrzeuge und die Einweggrills liefen auf Hochtouren in der von uns eigens aufgebauten Steyr Puch-Ecke. Aber nicht alle Motoren liefen wie sie sollten und teilweise glich unsere Ecke mehr einem Teilemarkt als einem Fahrerlager. Michael Stößel schwänzte das freie Training, labo-



Ich war

rierte er doch bis kurz vor dem Pflichttraining auf dem Leistungsprüfstand und suchte mit Heinz Saam an der passenden Vergaserbedüsung. Schnell den Helm auf, von Ulla Kahl noch ein Schokolädchen



zwischen die Zähne und auf ging es Richtung Rennstrecke. Mathias Düsterberg suchte auch die Sekunden und tauschte nach der Qualifikation den Motor. Bei Thomas Bohlmann kamen die neuen Scheibenbremsen aus eigener Entwicklung erstmals zum Einsatz. Leider war er durch die jetzt späteren Bremspunkte an entscheidender Stelle beim Herunterschalten mit der Motordrehzahl noch zu hoch. Peng – aus... Er wurde von der Strecke zurückgeschleppt

ABARTH COPPA MILLE

dabei!



– der Motor war „koltzgranadeklee“ (Werkstattzitat Werner Bohlmann). Trotz des hohen Schraubereinsatzes kamen wir nicht richtig zum Einsatz – dies tat der tollen Stimmung bei der insgesamt gelungenen Veranstal-



tung jedoch keinen Abbruch. Uns hatten die eifeltypischen Regenschauer bei den Pisteneinsätzen jedenfalls verschont. Die nächste Veranstaltung fand in Colmar-Berg, Luxemburg, auf der

Teststrecke der Firma Goodyear statt. Diese Strecke ist durch die engen Kurven, wie für die Puchs gemacht. Ein hochmotivierter Veranstalter war zu dem Stolz, auch einen FIA Lauf nach Colmar geholt zu haben. Bei trockenen und nassen Streckenverhältnissen wurde um die Punkte gekämpft. Vom Veranstalter bekamen wir ein Lob für die disziplinierten Zweikämpfe auch unter schwierigen, regennassen Bedingungen. Fast alle hatten die Vorstartansprache von Koordinator Joachim Beck beherzigt.

Nach der Sommerpause standen 3 Wertungsläufe in Schotten auf dem Programm. Als interessante Abwechslung hatte Organisator Klaus Kleber ein Bergrennen in die Serie aufgenommen. Die großen Abarths, traditionell mit einem Kühlerhäusel namens Hasenkäfig ausgerüstet, touchierten die Strohbälle in den Kurven und lieferten sich Grabenkämpfe leicht abseits der Strecke. Bewunderung verdient unser Sportsfreund Ferdi Weidinger, der mit seinem 100 TC, trotz des vorher beschriebenen Handicaps, sauschnell unterwegs war.

Die vorletzte Veranstaltung fand wieder einmal in Oschersleben statt. Lokalmatador Mathias Düsterberg hatte sein Motorenproblem durch Austausch der Zündspule behoben und war gewohnt schnell unterwegs. Im zweiten Wertungslauf konnte nur die seitliche Begegnung einer Leitplanke die

Flucht nach vorn bremsen.

In Zolder fand bei schönem Sonnenschein ein spannendes Saisonfinale statt. Unseren Puchtretern fehlten noch wichtige Wertungspunkte für die Rookie- und Gesamtwertung. Die Streckenbesonderheit ist die Begrenzung der Fahrzeuggeräusche auf 95 dB. Bei vielen Fahrzeugen waren abenteuerliche Auspuffsysteme und sonstige lärmreduzierende Maßnahmen zu sehen. Mancher Motorraum glich einem Eierkarton. Leider gelang es unseren beiden Puchtretern Harald Peter und Michael Stöbel nicht, die fehlenden Punktabstände in der Gesamt- und Rookiewertung aufzuholen. Auf der schönen Strecke in Zolder und bei herrlichem Herbstwetter, hatten alle Teilnehmer viel Spaß beim Drift durch die Kurven und dem Anzirkeln der Schikanen.

Durch eifriges Punktesammeln über die gesamte Saison entschied Harald Peter die Divisionswertung überlegen für sich. Ihm fehlten nur 5 Punkte zum Gesamtsieg der ACM. In seinem ersten Rennjahr belegte Michael Stöbel einen Dritten Platz in der Divisionswertung und schaffte auf antrieb den Sprung unter die ersten 10 in der Gesamtwertung. Auch für 2005 ist die Fortsetzung der Serie geplant, die Termine sind in dieser Thondorf vermerkt.

Platz/Punkte	Name	Fahrzeug	Oschersl.	Spa	Nürburgring	Colmar-Berg	Schottenring	Oschersl.	Zolder	Gesamtpl.
1. / 222	Peter, Harald	St. P. 650 TR	2./17+2./17	2./17	3./15+2./17	1./20+1./20	1./20+2./17+2./17	2./17+1./20	1./20+1./20	2.
2. / 157	ter Morsche, Marlies	Abarth 595 SS	4./13+4./13	4./13	4./13+4./13	0 + 0	2./17+3./15+3./15	4./13+3./15	2./17+ 0	7.
3. / 148	Stöbel, Michael	Fiat 126 S	J.	0	0 + 5./12	3./15+2./17	3./15+1./20+1./20	3./15+2./17	0 + 2./17	9.
4. / 121	Carlson, C.	St. P. 500 D	5./12+5./12	J.	6./11+0	2./17+3./15	0+0+0	5./12+5./12	3./15+3./15	16.
5. / 100	Bohlmann, B.	St. P. 500 D	1./20+1./20	1./20	1./20+1./20	J.	J.	J.	J.	19.
6. / 76	Düsterberg, M.	St. P. 500 D	6./11+0	J.	2./17+3./15	J.	4./13+4./13+4./13	0 + 6./11	J.	25.
7. / 62	Specht, Dieter	Abarth 595 SS	J.	5./12	0 + 0	J.	J.	J.	J.	28.
8. / 57	Bohlmann, T.	St. P. 500 Combi	3./15+3./15	3./15	5./12+0	J.	J.	J.	J.	29.

Michael Stöbel



Strom ist gelb

Während der ersten Fiat-Jahre in den Siebzigern hatte ich mir immer eine ordentliche Ausleuchtung der Fahrbahn gewünscht. Also fing ich an, von den normalen Bilux- Glühbirnen den Fassungsring aus und auf eine H4- Birne umzulöten. Einige TÜV- Termine verliefen recht gut, aber bald wurde der Umbau bemerkt und der Eigenbau konfisziert.

Nach dem Umbau meines Fiat 500R auf Puch- Motor kam immer wieder der Wunsch auf, wie das Gewicht vom Dynostarter reduziert und der Wagen mit „legalem“ H4- Licht ausgerüstet werden könnte.

Analyse

Nachdem das Ziel klar war, neben dem Einsatz von erlaubten H4- Leuchten (*) auch das Gewicht des Motors zu reduzieren, kam mir der Vorteil des Fiat 500 mit Puch-Motor oder auch Steyr-Puch 500S diesbezüglich klar in den Sinn.

Vergleich der technischen Daten

	Gewicht [kg]	Lima-Strom [Ampere]	Vorteil/ Nachteil
Dynostarter 501.1.0903.0	8,7	max 240 W max 20 A	Kohlen alle 12 - 15 Tkm prüfen
Regler 504.1.09.001.0	0,7		separate Bauteile mit zusätzlicher Verdrahtung; Wartung erforderlich
Anlassschütz 700.2.85.102.0	0,3		
Summe	9,7		
Drehstrom- lichtmaschine	2,6	33A	wartungsfrei
Anlasser	3,1		
Klemmflansch	0,6		
Regler	0		in Drehstromlichtmaschinen integriert; wartungsfrei
Summe	6,3		
Vorteil	3,4		

Denn nur hier ist der Umbau auf eine Drehstromlichtmaschine wegen der Funktionstrennung „Motor starten „ (Anlasser) und „Stromerzeugung“ (Lichtmaschine) möglich. Bei den „echten“ Puchs vereinbart der Dynostarter beide Funktionen.

Die Analyse, wie der Vergleich Dynostarter gegen Drehstromlichtmaschine (DSL) und Fiat-Anlasser ausgeht, verdeutlicht neben stehende Aufstellung.

=> Dem hohen Gewicht des Dynostarter stehen eindeutig das niedrigere Gewicht der DSL und des Anlassers sowie die effektivere Stromausbeute gegenüber.

Ideenfindung zur Umsetzung

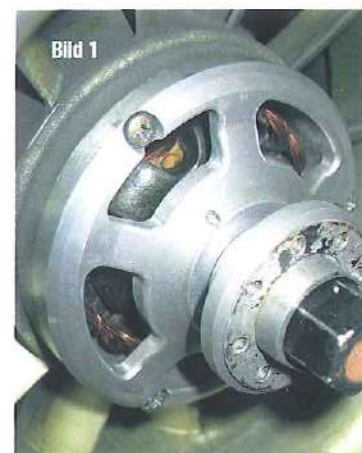
Nach der Recherche im Bosch- Katalog fiel ich auf eine „G1“-DSL (Bosch 14V/ 33A), die von ihren Außenabmessungen in die große Bohrung des Lüftergehäuses (in der Puch-Sprache: „Leitrad“, Teile-Nr. 501.1.0601.2), in der der Dynostarter 501.1.0903.0 sitzt, passt. Das Datenblatt (Tabelle1) veranschaulicht das Leistungsvermögen der DSL (=> hoher Endstrom ab Nenndrehzahl, entspricht etwa 5.000 1/ min Motordrehzahl; genügend Strom bei Motorleerlaufdrehzahl)

Umsetzung

Die erwähnte DSL fand ich damals bei einer lokalen Landmaschinenwerkstatt. Sie wurde m.W. in kleinen Schleppern verbaut.

Der Umbau sieht folgende Maßnahmen vor:

1. Vorderes Lagerschild der Bosch-Lichtmaschine muss neu angefertigt werden: Schwenkarm für die Riemenspannung entfällt und Zentrierung der DSL für Leitrad kommt hinzu.
2. Aufnahme Lüfterrad muss an das Wellenende DSL angepasst werden
3. Spannmutter für Lüfterrad neu anfertigen
4. Außendurchmesser des hinteren Lagerdeckels auf Lüftergehäuse-Bohrung anpassen
5. Platz für die drei Zuganker der DSL im Leitrad schaffen
6. Anfertigung eines Klemmringes: die DSL wird mit dem Klemmring in die Lüftergehäuseaufnahme gegen das vordere Lagerschild eingespannt (s. Bild 2)
7. neues, dickes Kabel (braune Farbe; 6 qmm) zum Anlasser; dort auf Plusleitung vom Akku kommend.



zu 1:

Das Lager wird aus der DSL aus und in das neue Lagerschild (s. Zeichnung 1) eingebaut.



zu 2:

- a) Anfertigung einer Aufnahme für Welle DSLM und Bohrung Lüfterrad (s. Zeichnung 2).
- b) Die Nieten am Lüfterrad werden ausgebohrt. Neue Aufnahme wird auf DSLM-Welle montiert und mit einer neuen Spannmutter (s. Zeichnung 2) festgezogen.



- c) abschließend werden mit M5-Innensechskantschrauben nach dem Einbau der DSLM die beiden Riemenscheibenhälften, der Lüfter und die erforderlichen Abstandscheiben zur korrekten Riemenspannung gegen die neuen Aufnahme verspannt. Die Schrauben gehen durch die alten Nietlöcher des Lüfterrads; diese müssen auf 5 mm aufgebohrt werden.
- d) Abschließend auf 100% Riemenflucht achten.

Zu 4:

Der hintere Lagerdeckel der DSLM wird auf 111 mm Außendurchmesser abgedreht. Davon sind lediglich die Erhöhungen betroffen, in denen die drei Schrauben verborgen sind, mit denen die DSLM verschraubt ist.

Zu 5:

Mit einem kleinen Alu-Fräser (angetrieben durch

Dremel, Proxon, o.a. Aggregate) werden Längsnuten in das Lüftergehäuse für den Freigang der DSLM-Schrauben gefräst

Zu 6:

Der Statorteil der DSLM wird mit dem neuen Vorderteil in das Lüftergehäuse eingeführt. Von hinten wird das abgedrehte hintere Gehäuseteil (der Klemmring muß bereits auf dieses Teile geschoben werden) eingepasst und die DSLM mit den drei langen Schrauben verschraubt. Abschließend wird die ganze DSLM mit dem Klemmring im Lüfterleitrad fest eingespannt.

Nach der genauen Kontrolle der Riemenflucht und festem Sitz der DSLM (gfs. Schrauben und Spalte mit Loctide sichern) steht dem Motorstart nichts im Wege. Besonders darauf zu achten ist, alle Schrauben nach ca. 100 km auf festen Sitz zu kontrollieren.

Fazit:

Den beschriebenen Umbau hatte ich vor 13 Jahren durchgeführt. Die neue Anlage funktioniert seit dem Einbau zuverlässig und läuft bis heute ohne Störung. Das Licht ist erstklassig nicht nur durch die Bereitstellung von ausreichend Strom, sondern auch noch durch den Umbau der Lichtanlage mit zusätzlichen Leitungen und Relais, wie ich ihn in der Thondorf Ausgabe Nr. 6 beschrieben hatte.

Einzigster Wermuttropfen bei der ganzen Sache bleibt der eingangs erwähnte Umstand, dass der Umbau den „eigentlichen“ Puch wegen des fehlenden Zahnkranzes auf dem Schwungrad und mangels Anbaumöglichkeiten eines Anlassers vorenthalten bleibt.

Aussicht und weiteres Potential:

- Für Gewichtreduzierungsenthusiasten bietet sich die Gestaltung der Riemenscheibenhälften in Alu an oder der Umbau auf einen leistungsfähigen Zahnriemenantrieb, wie er in der Fiat 500 Szene mehr und mehr im Kommen ist.
- Verkleidungsdeckel vor die Riemenscheibe zur Optimierung der Kühlluftzuführung zum Gebläse (habe ich bereits umgesetzt: Zeichnung bei mir auf Wunsch erhältlich)

Ich wünsche denjenigen, die sich an den gleichen Umbau wagen, viel Erfolg, und sollten Sie im Vorfeld oder bei der Umsetzung ins Grübeln geraten und festsitzen, so setzen Sie sich mit mir in Verbindung. Ich helfe, wo ich helfen kann.

Viel Glück und liebe Grüße

Rene Hans Diesner

November 2004

Im Eckfeld 18
79379 Müllheim-Dattingen
0 7631/ 1 35 63



KONSTRUKTIONSZEICHNUNGEN DSLM

0 120 339 537 Typ G1 - 14V 33A
0 120 339 536 Typ G1 - 14V 33A

Maßbild für Wellenende Seite 14

M 5 SW 8
M 6 SW 10

1/2 0246
© Volkswagen Passenger

vorderes Gehäuse-
deckel
für Lima 33F

Sege (SS1)
14mm
Austausch R4

$\phi 120$
 $\phi 111,5 \pm 0,1$
 $\phi 108,1 \pm 0,1$
 $\phi 100$
 $\phi 68$
 $\phi 60,07$
 $\phi 30,5$
 $\phi 46$
Lk $\phi 49$
 $\phi 86$
 $\phi 10,5$

Arbeits: PE
(27.5.97)

Vorderes Lagerschild
Zeichnung 1
RHS
22.5.98

M16x1,5
50
24

Spannmutter

Im Eckfeld 18
79379 Mühlheim-Dattingen
0 7631/ 1 35 63

Aufnahme
Lüfterrad
Zeichnung 2

Arbeits: PE
RHS
20.5.98

BOSCH

Generator-Auswahl Kennlinien

Generator-Auswahl, Kennlinien

14 V-Generatoren

Typ	Leistungs-Generator	Maximaler Drehmoment	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl	Maximaler Drehmoment bei Drehzahl
0 120 339 512	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Tabelle 1

Schnitt: 6

Klemmring
(J = 0,00155 kg)

Werkstoff: PK Steel

Arbeits: PE
RHS
20.08.98



MAC

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



Luciano Greggio

ABARTH

EIN GENIE UND SEINE AUTOS

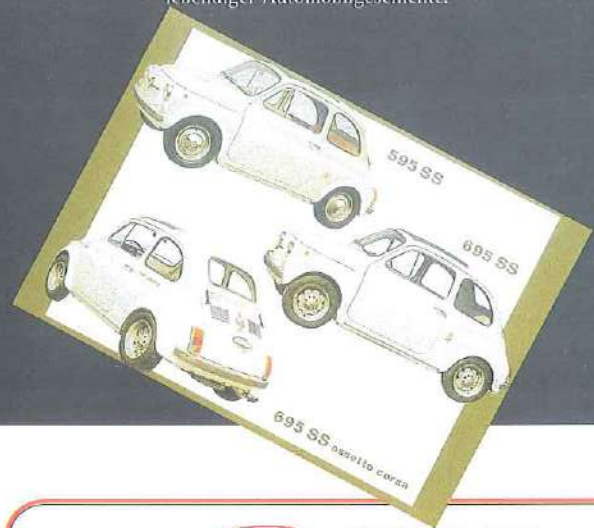


HEEL

Dieses prachtvolle Buch widmet sich den berühmten Sport- und Rennwagen des Wieners Karl Abarth, der als Carlo Abarth von Italien aus die Welt der kleinen giftigen Hochleistungsautomobile revolutionierte. Seine „Westentaschen-Ferrari“ – vornehmlich auf Fiat-Basis – dominierten in ihren Klassen die Rundkurse und Bergrennstrecken in aller Welt, und auch heute noch steht der Name Abarth für sportliche Spitzenleistung auf vier Rädern.

Nach mehreren Jahren intensivster Recherche legt der exzellente Sachkenner Luciano Greggio nun ein umfassendes Buch zum Thema vor. Es beschreibt das Lebenswerk einer schillernden Persönlichkeit und die Geschichte der faszinierenden Autos, die sie hervorbrachte.

Mehr als 1200 Bilder sowie eine umfangreiche Statistik der zahllosen Motorsportlerfolge machen dieses Standardwerk zu einem Fest fürs Auge und zugleich zu einem begeisternden Stück nach wie vor lebendiger Automobilgeschichte.



Ein absolutes MUSS für jeden Oldtimer- und Motorsport-Fan ist das neue im Heel - Verlag erschienene ABARTH - BUCH. Die wahrscheinlich kompletteste Ausgabe (520 S. mit reichlich und detaillierten Fotos) über den Österreicher und seine Kreationen auf zwei und vier Rädern. Darin erwähnt sind auch Steyr Puch - Größen wie Heinz Liedl, Franz Eichhammer, Willi Sommer und Günther Volle.

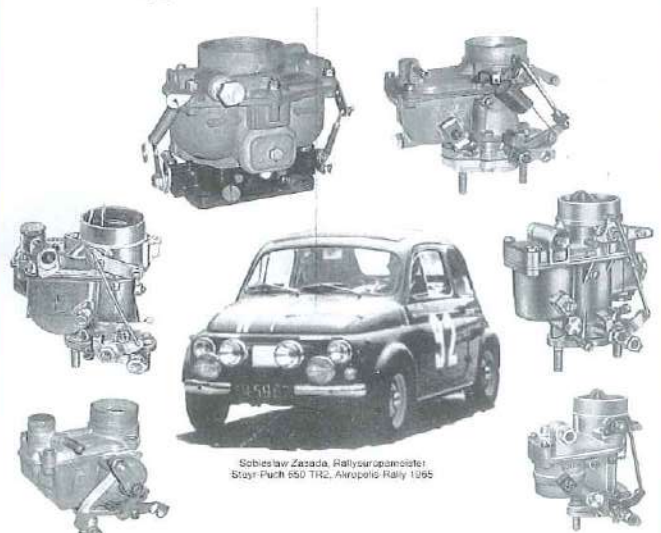
Über den Steyr Puch Club Salzburg ist ein umfassendes Werk (150 Seiten) über alle in unseren Steyr Puch - Autos verwendeten Vergaser vom Solex über Weber bis hin zum zuletzt verbauten Pallas Zenith NDX Vergaser erschienen. Roland Heiml, Ingenieur der Fachrichtung Fahrzeugbau und Puch - Treter der ersten Stunde, hat wirklich alle Probleme ausführlich beschrieben und liefert die auch die entsprechenden Lösungen dazu.

Fazit: Sehr zu empfehlen!



HRH
Steyr Puch
tuning

Steyr-Puch- Vergaserhandbuch



Sobieslaw Zarada, Rallyer/Importeur
Steyr Puch 50 TRC, Awarajiro Rally 1995

Ausgabe 1, März 2004



SCHLEICHWERBUNG...

SCHLEICHwerbung für eine SCHNELLE Veranstaltung.

Am 14. August 2004 fand südlich von Berlin die 4. **Berolina-Rallye-Historic** statt. Sie zählt gleichzeitig auch zur Wertung zum Fulda-Youngtimer-Rallye-Pokal 2004. Die Rallye wurde dieses mal in den verschiedenen Fachzeitschriften groß beworben und auch auf einen populären Augusttermin verlegt. In der Vergangenheit 2001 bis 2003 fand die Rallye im frühen Mai statt und hatte kaum mehr als 40 Starter an die Spree gebracht. Also war dieses Mal alles Bestens. Grund genug für diese Veranstaltung die Werbetrommel zu schlagen.

Die Goodies dieser Rallye sind u.a. folgende:

- Streckenlänge ca. 200 bis 240 Kilometer, davon 90 % Festbelag.
- 6 bis 7 Wertungsprüfungen verteilt auf ca. 45 Kilometer abgesperrter Streckenführung.
- Super klares und genaues Roadbook – auch für Rallye-Neulinge durchschaubar.
- Freundliche und sehr engagierte Veranstalter und Organisatoren.
- Klasse Ablauf der Veranstaltung mit einem sozialverträglichen

Nenngeld, in welchem die Mittagessen für Fahrer u. Beifahrer sowie ein opulentes Buffet am Abend bei der Siegerehrung enthalten sind.

Die Puchisten (diesmal nur mit 3 Autos am Start) sind als Fiat-Derivate des Berliner Fiat Clubs „pannini radente“ (wg. Nenngeldermäßigung) noch zusätzlich in einer Fiat Markenwertung gestartet und in den verschiedenen Klassen sehr erfolgreich im Ziel angekommen:

1., 3., 4., Platz!

Und das ohne Hilfsmittel wie Tripmaster o.ä. wie bei vielen Konkurrenten. Kein Ausfall und kein Defekt. Fahrer und Beifahrerinnen sprachen auch nach der Veranstaltung noch aggressionsfrei miteinander!

Hervorzuheben sind die Wertungsprüfungen in Kallinchen am sogenannten TELTOW-FLÄMING-RING, einem zum Fahr-

sicherheitszentrum, bzw. zur Teststrecke umfunktionierten Rundkurs von ca. 4,5 km Länge der ehemaligen glorreichen Sowjetarmee – also Fahrspaß pur! Auch die Waldstrecke auf dem ehemaligen Truppentübungsgelände bei Wünsdorf hatte ihren fahrerischen Reiz. Die zeitweilig schmale Straße verfügte nicht nur über landschaftlich reizvolle Ecken, sondern auch über einen überraschend guten und driffähigen Belag. Gerade bei den Verbindungsetappen auf Land- und Nebenstraßen kann man sagen: das Auge fuhr mit. Gesamturteil: sehr empfehlenswert – auch bei weiter Anreise!

Fried Schultze



...GUT GELAUFEN!



Wochenend- ausflüge... früher und heute

Historischer Rallyeerfolg für DMSB-Team



Mit Henning Volle und Manfred Feik hat erneut ein DMSB-Team die Historische FIA-Rallye-Meisterschaft gewonnen. Die beiden Rallye-Piloten aus Baden siegten in der europaweit ausgetragenen Rallye-

Meisterschaft mit einem NSU TTS Baujahr 1969. Die Vorjahressieger Georg Alber/Hubert Stadler erreichten auf einem Porsche 911 den fünften Gesamtplatz.

Henning Volle/Manfred Feik sicherten sich den Titel mit fünf Klassensiegen, einem zweiten und einem sechsten Platz in ihrer Klasse und waren auch bei der KÜS-Saarland-Rallye Classic erfolgreich. Beim letzten Lauf Rallye du Var, der Ende November 2004 in Südfrankreich ausgetragen wurde, kam es zum direkten Aufeinandertreffen mit dem Italiener Andrea Polli, der nur einen Punkt hinter den beiden Piloten aus Deutschland lag. Das DMSB-Team erledigte die Aufgabe mit Bravour und rollte mit dem NSU TTS und einem Vorsprung von 3:12 Minuten über die Zielrampe im südfranzösischen St. Maxime.



Historischer Rallyeerfolg für DMSB-Team



Henning Volle, der Bruder von Günther Volle, und Onkel von Michael Volle, ebenfalls erfolgreiche Steyr-Puch-Motorsportler aus Freiburg, war auch in der Vergangenheit mit Beifahrer Horst Morocutti (Steyr-Puch-Club Salzburg) bei historischen Rallyes erfolgreich am Start.



Ich verkaufe...

...alles, was man für einen schnellen Puch braucht! Komplette Motoren von 30 bis 60 PS, Monte-Carlo-Anlagen mit rostfreien Rohren, dicke Ansaugrohre, Kurbelwellen mit mehr Hub, Stabilisatoren vorne und hinten, Gangräder, Hauptlager und einige Titanteile wie Ventilteller und Riemenscheiben.

Hr. Pachteu sen. · Tel. 00 43 - 38 62 / 2 63 88





IRRSINN...



Startseite | Artikel bezahlen | Anmelden | Ausloggen | Service | Übersicht
Kaufen | Verkaufen | Mein eBay | Gemeinschaft | Hilfe

Freie Suche Finden
Erweiterte Suche

Powered By Sun

Steyr Puch 650 TR/2 Europa

Artikelnummer: 4518715390

[Angebot an einen Freund senden](#)

Das Angebot ist beendet. (shkanga ist der Käufer).

[Bieten Sie einen ähnlichen Artikel an](#), oder kaufen Sie unten einen ähnlichen Artikel.



Erfolgreiches Gebot: **EUR 15.060,00**
Endet: 17.01.2006 17:53:33 MEZ
Angebotsbeginn: 10.01.05 17:53:33 MEZ
Übersicht: [26 Gebote](#) (EUR 999,00 Startpreis)
Käufer: [shkanga](#) (82 ☆)

Angaben zum Verkäufer
[ballot-puch](#) (87 ☆)
Bewertungsprofil: 87
Positive Bewertungen: 100%
Mitglied seit 16.07.02 in Österreich
[Bewertungskommentare lesen](#)
[Zu meinen bevorzugten Verkäufern hinzufügen](#)
[Frage an den Verkäufer](#)
[Andere Artikel des Verkäufers](#)

Standard-Käuferschutz wird angeboten.
Der Verkäufer ist verantwortlich für das Angebot.

1 von 10
[Subscribe](#)

Beschreibung (überarbeitet) Artikelmerkmale - Automobile

Artikelmerkmale	Steyr Puch 650 TR/2 Europa	Artikelzustand:	Gebraucht
Hersteller:	Steyr Puch 650 TR/2 Europa	Anzahl der Vorbesitzer:	--
Modellbezeichnung:	--	Hubraum:	660 cc
Typ:	Kleinwagen	Leistung:	--
Anzahl der Türen:	2	Garantie:	--
Kilometerstand (km):	--	Unabhängiges Fahrzeuggutachten (z.B. eBay-Car-Check von A.T.U.):	--
Datum der Erstzulassung:	01.10.1966	HU / AU (Ablaufdatum):	--
Farbe:	--	Kraftstoff:	Benzin
Metallic-Lackierung:	--	EU-Fahrzeug:	--
Antrieb:	Manuelle Schaltung	Sicherheitsmerkmale:	--
Ausstattungsmerkmale:	--		
Rechtssteuerung/Linkssteuerung:	Linkssteuerung		

Dieser sehr seltene Steyr Puch 650 TR/2 Europa (nur 120 Stück gebaut) stammt aus dem Jahre 1966 und wurde bis 1978 in Österreich gefahren. Seither war er in einem Schuppen vergessen worden, und wurde jetzt zufällig gefunden. Der letzte Besitzer auf den das Auto zugelassen war ist unbekannt, der Typenschein verloren gegangen. Das originale Typenschild ist jedoch im Auto, die in der Karosserie eingeschlagene Fahrgestellnummer stimmt ebenfalls mit den übrigen Daten und dem vorhandenen Stammdatenblatt überein, womit nach langer Zeit wieder ein echter 650 TR aufgetaucht ist, der nach erfolgter Restaurierung als solcher neu typisiert werden kann. Zum Zustand: TR spezifischen Details sind original erhalten: Verstärkte Achsschenkel mit den dazugehörigen 504-er Bremstrommeln, Vorderachsstabilisator, Getriebestabilisator, Ölrukschmanometer, Öltemperaturanzeige (im Stammdatenblatt aufgeführt). An der Hinterachse sind breitere 4-Zoll Felgen montiert. Die Antriebseinheit dürfte nach einem Motorschaden getauscht worden sein, so stimmt die Motornummer nicht, der verwendete Motorblock stammt von einem älteren Modell mit Einfachvergaser. Eine nicht durchgerostete Monte-Carlo Auspuffanlage ist ebenfalls montiert. Der Motor dreht. Die Karosserie ist unrestauriert, rundum verblet, auch am Dach, erfreulicherweise jedoch unverfälscht, so sind die originalen Bodenplatten vorhanden, die Schweller und Radläufe weisen an den Kanten Durchrostungen auf. Rechts vorne ist bei genauer Untersuchung ein reparierter Unfallschaden festzustellen. Die Originalfarbe war rot. Ob man bei der Restaurierung eine schöne Rohkarosserie verwendet, oder die originale neu aufbaut, hängt von den Restaurierungsmöglichkeiten ab. Für einen erfahrenen Spengler ist die Reparatur der Karosserie problemlos machbar, da alle Blechteile erhaltlich sind.

Transport gegen Umlkostenersatz nach Vereinbarung möglich.

Wenn Sie ernsthafte Fragen zu diesem Steyr Puch haben, bitte mailen. Beachtung jederzeit nach vorheriger Vereinbarung in Asperhofen/Niederösterreich möglich und erwünscht. Verkauf als nicht fahrbereites Restaurierungsobjekt. Da es sich um einen Privatverkauf handelt, kann keine Garantie und Gewährleistung gegeben werden, was Sie mit Abgabe eines Gebotes akzeptieren. Rücknahme und Preisnachverhandlungen sind ausgeschlossen.

Am 11.01.05 hat der Verkäufer die folgenden Angaben hinzugefügt:

Aufgrund einiger Anfragen habe ich den Motor ausgebaut und die Zylinderköpfe abgenommen. Es sind originale Dachkolben mit 81 mm Bohrung verbaut, also TR Standardmaß. Die Zylinderlaufbahnen sehen schon aus. Durch eine Motorreparatur sind offensichtlich zwei rechte Zylinderköpfe verwendet worden, Ventildurchmesser beim Einlassventil 34 mm, Auslassventil 32 mm, also auch original TR. Die spezifischen doppelten Ventillfedern sind ebenfalls vorhanden. Vergaser: Solex 40 PID. Der Motor bleibt jetzt so wie er ist, damit sich jeder selbst von der Richtigkeit der Angaben überzeugen kann.

Am 11.01.05 hat der Verkäufer die folgenden Angaben hinzugefügt:

Der Ventildurchmesser entspricht 650T.

[Bild vergrößern](#)



05455

Kostenlos Zähler von Andale!

[Bild auswählen](#)





PREISSPIEGEL 2005

MODELL	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126	73 - 75	6.000.-	4.500.-	3.000.-	1.500.-	1.000.-
500 / 500 S	69 - 73	8.500.-	6.000.-	4.500.-	2.000.-	1.500.-
500 D / DL	57 - 68	9.000.-	7.500.-	5.000.-	3.500.-	2.000.-
650 T	63 - 66	11.500.-	9.000.-	6.500.-	4.000.-	2.500.-
650 T	67 - 69	13.000.-	10.500.-	8.000.-	5.000.-	3.000.-
650 TR	64 - 66	16.500.-	13.000.-	10.000.-	7.000.-	4.000.-
650 TR II	66 - 69	19.000.-	15.500.-	12.000.-	8.500.-	5.000.-
700 Combi	60 - 68	13.500.-	11.000.-	7.500.-	5.000.-	2.500.-

Die Preise gelten nur für originale Komplettfahrzeuge mit den runden Steyr Puch Stoßstangen.

Note 1

Makelloser Zustand. Keine Mängel an der Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse, wie neu oder besser. Sehr selten!!!

Note 2

Guter Zustand, original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile. (Ausnahme: wenn es die STVO verlangt)

Note 3

Gebrauchter Zustand. Normaler Spuren der Jahre. Kleinere Mängel. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber fahrbereit und gebrauchsfähig.

Note 4

Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Immer noch relativ leicht zu restaurieren.



Es ist zu empfehlen, Schrott aufzuheben!!

Note 5

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber restaurierbar. Fehlende Teile!

Die Frage, ob ein Fahrzeug durch einen schweren Defekt (nicht fahrbereit) gleich um mehrere Noten fallen kann, ist umstritten. Im Zweifelsfall ist es besser, die notwendigen Reparaturkosten zu ermitteln, um sie dann vom Kaufpreis abzuziehen. Zu Grunde gelegt wird dann der Marktwert des gleichen Fahrzeugs, ohne den wertmindernden Schaden.

Erstellt in Zusammenarbeit mit Classic Data, Georg Hummel, Februar 2005.

FAN-CLUB-ZINSER

Steyr-Puch * Pinzgauer * Haflinger

Korngasse 8 - 8073 Feldkirchen

Tel./Fax: 03135 52430 . Mob.Tel. 0664 201 6366
andreaszinsler@aol.com



Getriebe und Motoren laufend lagernd



STYR-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)



PROBLEM: ANTRIEBSWELLEN UND HINTERE BREMSTROMMELN

Diese Ausarbeitung gibt die subjektive Meinung der „Bohlmänner“ wieder.

A. Puch-Originalausführung

Dieses heute noch betriebene Konzept ist mehr als 50 Jahre alt und war damals für eine Motorleistung von 30/40 PS ausgelegt. Unter Berücksichtigung von Geschwindigkeit, Reifenart, Reifengröße und Felgenbreite sowie Querbeschleunigung war man für die damalige Zeit mehr als ausreichend dimensioniert.

Für den heutigen Rennbetrieb oder aber auch bei Fahrzeugen mit einer Leistung jenseits von 50 PS, bedurfte es daher einer sicherheitsrelevanten Überarbeitung um den mehrfach aufgetretenen Hinterachsschäden Herr zu werden.

Liebe Puch-Fahrer auch Metalle werden mit der Zeit müde!

Sie verschleifen und verlieren im Laufe der Zeit an Festigkeit und Elastizität. Dabei sind stoßartige Überlastungen oder Bordsteinkanten und Schlaglöcher noch gar nicht einbezogen.

1. Für die Bremstrommel bedeutet dies, dass sowohl der Vielkeil ausschlägt als auch die im Aluminium eingegossenen Stahlhülsen sich ablösen und sich auch die Nabelnänge verkürzt. Haarrisse an den inneren Rippen der Trommeln sind ein deutliches Warnzeichen zum Ausbau und Verschrotten (nicht nachschweißen!).

2. Die Antriebswellen aus Stahl verschleifen ebenfalls durch die wechselnden Kräfte (Beschleunigen, Bremsen, harte Kurvenfahrten); der Gewindestummel M 16 X 1,5 mm reißt durch Überschreiten der Biegezugfestigkeit dann einfach ab. Diese Bruchgefahr entsteht um so eher je verschlissener die vorgenannten Teile sind und je höher die mechanisch-dynamische Belastung ist. Durch wiederholt stärkeres Anziehen der Kronenmutter M 16 (Solldrehmoment nach Puch-

Vorgabe 160 Nm – in der Praxis sind bis zu 220/240 Nm bekannt) wird der Abriss geradezu provoziert.

Beim stärkeren Anziehen der Kronenmutter



gehen die Beteiligten davon aus, dass sich die o.g. verschlissenen Teile wieder besser zusammensetzen – das ist aber ein Irrtum!

3. Original Puch-Teile wie Trommel und Antriebswelle taumeln z. B. 0,6 bis 1,0 mm und haben radial ein erhöhtes Spiel. Bei den Fahrzeugen vor 50 Jahren spielten diese Toleranzen keine Rolle.

Zusammenfassung zu Teil A

Wir empfehlen eine Überprüfung der Hinterachse mit einer Ist-Zustandsmessung und ggf. Kontakt mit uns. Große U-Scheiben mit/ohne Ansatz für die Kronenmutter zur Trommel hin helfen nicht. Sie beruhigen bestenfalls das Gewissen und erhöhen mit Sicherheit das Risiko.

B. Verbesserung der Situation

1. Vorgeschichte

Im Rennbetrieb gab es schon immer abgerissene Gewindestummel M 16 X 1,5. Bedenklich wird es allerdings, wenn es, wie kürzlich geschehen, nun auch bei einem Straßen-Puch, bei niedriger Geschwindigkeit, in einer Ortschaft, passiert. Das Schlüsselerlebnis zur Fertigung verbesserter Antriebswellen hatten wir

2003 am Nürburgring mit dem Ausfall und dem verlorenen Hinterrad von Lothar Kahl, in Sichtweite von Sohn Thomas, der mit dem Renn-Combi dahinter fuhr. Wir versprechen den Renn-Puch-Fahrern neue stärkere Antriebswellen und Bernd's Idee war, den Vielkeil um 0,2 mm zu vergrößern und die alten Trommel vorübergehend passend dazu räumen zu lassen, wohlwissend, dass dies, bezogen auf die alten Trommeln, nur eine Übergangslösung sein konnte.

2. Werdegang der neuen Antriebswellen

Zuerst haben wir die Stahlqualität der alten Antriebswellen ermittelt. Sie ist für die damaligen Verhältnisse, Ende der 50er Jahre, als sehr

gut zu bezeichnen. Die Qualität konnte allerdings keiner der heute gültigen DIN-Normen zugeordnet werden. Zusätzlich wurden die Bruchbilder von Lothar Kahl's Wellen untersucht und ausgewertet. Ergebnis: Dauerbruch. Um Bernd's vorgeschlagene Lösung durchführen zu können, haben wir deshalb mehrere Bremstrommeln getrennt und durchgeschnitten. Die Antriebswellen wurden gezeichnet und die alten und neuen Wellen berechnet. Bis zum Probearbeitbau dauerte es bis Frühjahr 2004. Bernd fuhr erstmals in Spa und Thomas am Nürburgring mit dem neuen Konzept. Die neuen Antriebswellen wurden aus höherwertigem Stahl gefertigt und verfügen über eine bessere Kerbschlagzähigkeit. Der Gewindestummel wurde mit M 20 X 1,5 mm größer dimensioniert und das Anzugsdrehmoment, nach Berechnung von Thomas, beträgt nun 180 Nm.

3. Hinweise zur Verwendung

Voraussetzung zum Einbau der neuen Wellen sind einwandfreie Halbachsenteile und eine sorgfältige Montage sowie später auch eine vorbeugende Instandhaltung. Da für die Puchs keine genauen Beanspruchungsdaten, bezüglich Motorleistung, Felgenbreite und Reifengröße, Reifensorten und Fahrweise angesetzt werden können, erfolgt die Verwendung unserer Teile auf eigenes Risiko.

Ganz dringend empfehlen wir ein Zweikreis-Bremssystem auch für die Straßen-Puchs.

Schlussbetrachtung

Die Arbeit zu diesen neuen Antriebswellen hat uns viel Arbeit und nach den positiven Ergebnissen, auch viel Spaß gemacht. Passend zu den neuen Wellen, gibt es auch Stahlbremstrommeln im Puch-Design auf die sogar die Puch-Radkappen passen.

Die Bohlmänner

Thomas, Bernd und Vater Werner

www.bohlmann-motorsport.de

Wir beschäftigen uns seit Jahren mit der Restauration und dem Tuning von Steyr Puch Autos. Dazu besitzen wir viele Teile und ebensoviel Erfahrung.

Unsere Serviceleistungen umfassen:

- Wartung, Reparatur, Tuning von Motor-, Getriebe- und Fahrwerkstechnik
- Ab sofort fertigen wir auch sicherheitsrelevante teile, z.B. vordere Scheibenbremsen im Puch-Design ohne Umbauarbeiten an Fahrwerk und Karosserie.
- Verstärkte Antriebswellen mit hinteren Stahltrommeln im Puch-Design
- Ölpumpen, Synchronringe, Getriebe- und Fahrwerksteile

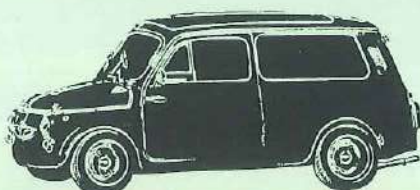
Tel.: Bernd 02631-95 51 65

Thomas 02631-5 23 65

Vater 02631-5 83 34

Fax: Bernd 02631-9 56 92 11

Vater 02631-99 93 98



**Jumble
GOODIES**



www.strada.at

Ersatzteildienst für STEYR PUCH 500-650-700-Haftinger 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

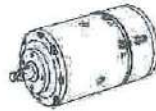
eMail: office@strada.at



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 - Haftinger

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 a. 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

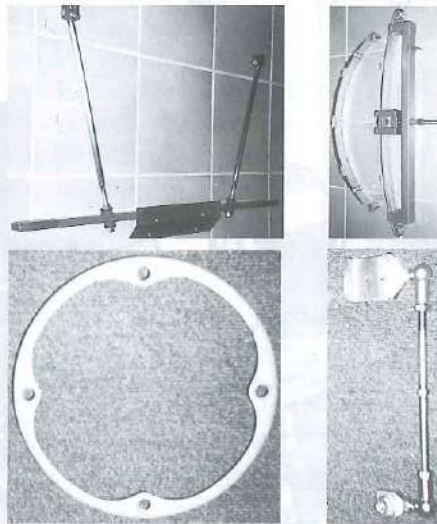


**Jumble
GOODIES**



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 Loch-
kreis (es gibt wieder neue Original
Puch-Felgen in 4 1/2 Zoll und 5 Zoll
x 12, Blattfederstabi vorne
Tel.: 0 83 02 / 4 79
Grünteweg 5
87657 Görtsried

Verkaufe 650er Steyr Puch Motor
gebraucht und diverse Ersatzteile.
Tel.: 0 23 68 / 5 26 60
JohannesGrohs@aol.com

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

Peter Kröber verkauft seinen
bekannt schnellen Rennpuch.



Motor frisch revidiert.
15.000 €

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

Steyr Puch 650 T, 100% neu auf-
gebaut. Selten guter Zustand, Top-
Maschine von Hans Gerner. 1.200
km gefahren. Innenausstattung
noch original, etwas tiefer und alle
erforderlichen Stabis vorhanden.
Vorne 135/12; hinten 155/70x12.
Alles TÜV. Unglaublich viel Zeit,
Arbeit und auch Geld stecken in
dem Wagen.
Siegfried Kunschmann

Tel.: 0 75 27 / 55 77 od.
01 73 / 5 29 15 91

Steyr Puch 500 D, Bj. 61, stillgel.



83. 2. Hand. Für Coppa Mille 05
neu aufgebaut. Fzg. würde komplett
zerlegt u. mit Blechneuteilen aufw.
aufgebaut. Neue Bodenbleche,
Außen- Mittel- und Innenschweller
aufwändig. angepasst. Alle Schweiß-
nähte wg. Renneinsatz durchgesch-



weist. Silber. Keine Htzg. Verbundgl.
650 TR-Schriftzug. Anderen Schei-
ben von Macroraceline, Macrolon 5
mm, Nummer FIA-Std. Scheinw.
vo. in Kunststoffglas, FIA. OMP-
Käfig. Facet Benzinpumpe, Tilton
Bremskraftregler zur HA, Alu-Ab-
sperrventil für Handbr., Starterkn.

Bosch, Hauptstromsch. 6-polig
FIA, 8 x Sich.-Automaten, Starthil-
fest., Kippsch. Ein/Aus, Stack-Dreh-
zahlm. und Öltemp./Öldruckkanz.
Scheibenbr. mit Zweikreis-Haupt-
bremszyl., Blattfeder, Umlenkhebel,
Spurst., Blattfederstabi V2A. Alle
Teile neu. Zus. Teile: Stabis vo. u. hi.
neu, hint. Federn mit Ausgleichstel-
ler in Alu, orig. Getr. in Bestzust.,
Motor 500 D, kompl. RS 65 Nocke,
Winkelhebel pol. und erl.,
Schwungsch. erl., Lima neu gela-
gert, neue Kohlen usw. Ansehen
lohnt sich! 11.000.-€
Rolf Sigel, Bussardstr. 22, 68753
Waghäusel Tel.: 01 60 / 51 70 30 6
Gesch.: 0 72 54 / 7 13 37

Diverse Ersatzteile für Steyr Puch zu
verkaufen: Blechteile, neu und ge-
braucht. Motore, Felgen, Reifen.
Ein 650 T zum Restaurieren mit
Blechteilen, komplett. Diverse Er-
satzteile für 500 S zu verkaufen:
Schwungräder mit Adapterplatten
für S-Getriebe, ein 500 S-Getriebe
mit kurzem 3. und 4. Gang, Ein Fi-
at 126 Bis-Getriebe. Liedl-Ansaug-
rohr für 500 S, neuwertig. Diverse
Felgen/Reifensätze. Alles VHB.
Tel.: 0 24 21 / 50 57 30 o. 01 71 / 6
24 76 72 - J. Walkowski

Steyr Puch 500, Bj. 62, hellblau
Herr Pürmaier,
Tel.: 00 43 / 72 16 / 44 51

SUCHE

Bin auf der Suche nach einem 650
TR II. Der Puch muss in absolut
neuwertigem Zustand sein.
info@dpolg-computerservice.de

Suche langes Verdeckgestänge
für Steyr Puch Bj.62., gerne auch
komplett mit neuem Verdeck.
Tel.: 0 67 61 / 44 19

2 Stück Steyr Puch-
Originalgusskrümmer

Tel.: 0 24 21 / 50 57 30 o.
01 71 / 6 24 76 72 - J. Walkowski

INTERESSANTES

Keilriemenscheiben alu klein
126er oder TR-Größe mit Stahl-
büchse, 120.- €, diverse TR-Teile
und Getriebeübersetzungen auf
Anfrage.

G. Hummel Tel: 07 21 / 2 38 67

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

WIEDER AUFGELEGT! „Doku-
mentation über den Steyr Puch 650
TR“, Teil 1 und Teil 2 sowie Son-
derkarosserien. Preise: Euro 34,- /
20,- / 29,- zzgl. Versand.
Horst Morocutti Tel. 0043 - 676 /
60 71 49 7
h.morocutti@gmx.at

**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
- **Syncronringe**, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- **Yokohama-Reifen**, z.B. 165/60 12 weiteres Projekt: Stahllevel, 120 mm Achsabstand

FIAT 500
hey tec
elaborazione

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

- **Motorenbau/Teile**
 - **Scheibenbremsen**
 - **Ansaugbrücken-herstellung**
- usw.

www.fiat500-tuning.de

www.steyr-puch-tuning.de



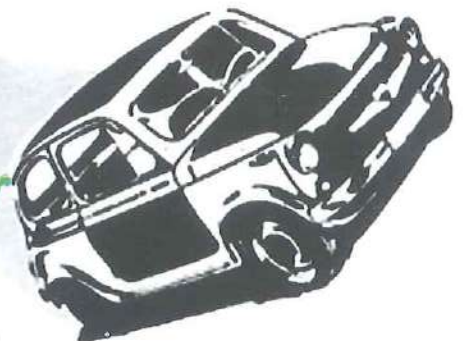
ROBERT PROKSCHI

Kleinwagenerersatzteilverhandlung

Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge

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

E-Mail: verkauf@puch500.at • Internet: 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 Olltimer,
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

07. bis 10. Steyr Puch Freundeskreis
 15. bis 17. Freie Fahrer Gemeinschaft
 16. Abarth Coppa Mille

TECHNO-CLASSICA, Messestand Essen
 MSC Bavaria Rundstrecke Most/CZ.
 16.vcb Börde-Sprint, 1.+ 2. WL Oschersleben

Mai

30. bis 01. FFG
 05. bis 08. Fahrer Histor. Rennsport
 07. Steyr Puch Freundeskreis

Freies Training - Flugplatz Rothenburg-Görlitz
 500 km Nordschleife (24 Std.) Nürburgring
 TEILEMARKT bei Heinz Liedl Grasslfing-Regensburg
 Grenzlandr.-Wegberg, 3.+ 4. WL Bitburg Airbase

28. bis 29. ACM

Juni

03. bis 05. FHR
 11. bis 12. ACM
 18. bis 19. FFG
 24. bis 26. FHR
 24. bis 26. ACM

Eurospeedway - Langstrecke Lausitzring
 Schottenring, Bergprüf., 5.- 7. WL Schotten
 MSC Schleiz, Rundstrecke Schleizer Dreieck
 300 km GP-Kurs (Oldt.Festival) Nürburgring
 Oldtimer-Festival, 8. + 9. WL Nürburgring

Juli

01. bis 03. FFG

MSC Naila, Bergrennen Schleiz

August

12. bis 14. FHR
 13. bis 14. FFG

400 km Nordschleife (Oldt. GP.) Nürburgring
 ADAC Osnabrück, Bergrennen Osnabrück

September

03. bis 04. FFG
 17. bis 18. FFG
 24. ACM
 24. bis 25. FHR

Hamburger Stadtpark Hamburg
 Rundstrecke Nürburgring Nürburgring
 18.vcb Börde-Sprint, 10.+11. WL Oschersleben
 6. Std. Rennen Spa Francorchamps/B.

Oktober

14. bis 16. FHR
 16. ACM
 22. bis 23. ACM Clubstand
 28. bis 30. FFG

3 Std. Langstrecke (RGB) Nürburgring
 16. C.C.-Race, 12.+13. WL Circuit Zolder/B
 Niederrhein Classic, Messe Rheinberg
 Rundstrecke Brünn Brünn/CZ.

November

19.* Steyr Puch Freundeskreis
 *= in Planung

Jahresabschlussfeier 2005 s. Oldtimer Markt

Infos:

ABARTH COPPA MILLE
 FAHRER HISTORISCHER RENNSPORT
 FREIE FAHRERGEMEINSCHAFT
 STEYR PUCH FREUNDESKREIS

ACM, Klaus Kleber,
 FHR, Jürgen Möhle,
 FFG, Willi Budzynski,
 ST.P., Ulla Kahl,

Telefon: 0 21 51 / 31 67 92
 Telefon: 0 22 07 / 50 44
 Telefon: 0 25 43 / 27 05 88
 Telefon: 0 61 92 / 2 55 20

ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR

BEKLEIDUNG
OVERALLS



HELME



HANDSCHUHE

RACING WITH STEYR PUCH

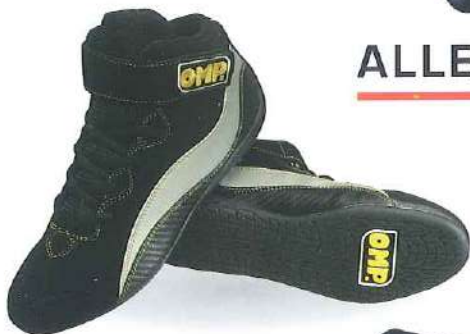


Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



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

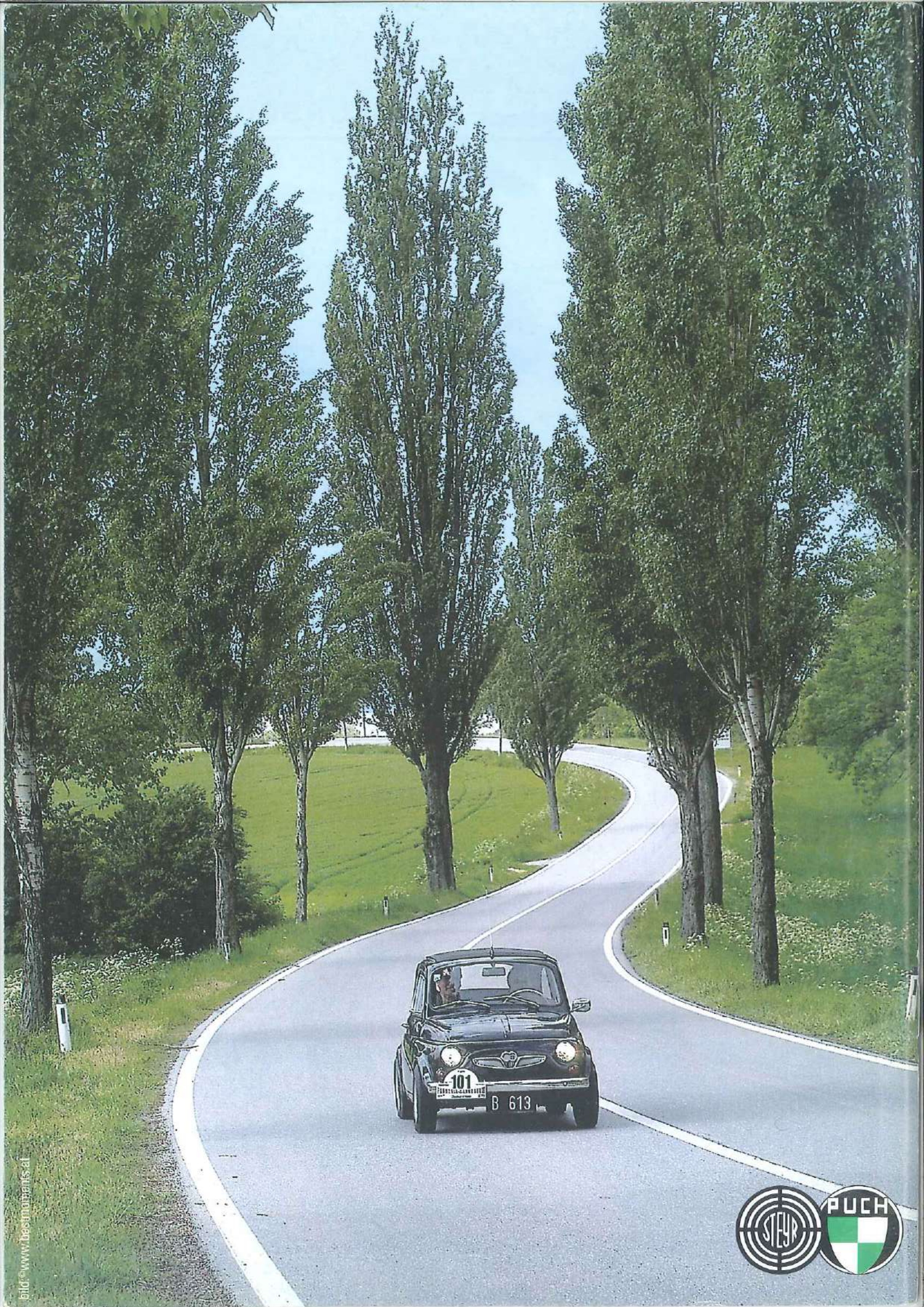


bild © www.beckmourents.at

