

THONDORF

Steier Puch Freundeskreis



ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR



**KÄFIG
STEYR PUCH**



GURTPOLSTER



SICHERHEITSGURTE

RACING WITH STEYR PUCH



**SICHERHEITS
TANKS**



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



DREHZAHLMESSER

ALLES FÜR DEN MOTORSPORT



ALU-ABSPERRVENTIL



LENKRÄDER



**LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN**



ÖLKÜHLER UND LEITUNGEN

Schutzgebühr
€ 5,-



Kostenlos
für Steyr Puch
Freundeskreis-Mitglieder



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



Noch vor einigen Jahren bekam der, der einen Steyr Puch suchte, unsere Autos fast nachgeworfen, nach denen er sich heute die Finger lecken würde. Der Steyr Puch 700 E

(E= Economic) ist ein Beispiel dafür, wie sich die Zeiten geändert haben. Als mir vor Jahren ein solches Auto Baujahr 1963 – eines von nur 511 gebauten Exemplaren – angeboten wurde, habe ich dieses vielleicht 5 Minuten und nur oberflächlich inspiziert. Auch hielt ich den Preis von 7.500 DM!! für den mittelmäßigen Zustand des Fahrzeuges, als reichlich überzogen... Mal ehrlich, hättet Ihr Ende der neunziger Jahre zu diesem Preis einen 700er Kombi haben wollen? Ich jedenfalls nicht. Noch nicht, obwohl mir damals schon

löst haben, beginnt man den Rest der wenigen Überlebenden mit anderen Augen zu betrachten und zu respektieren. Ja, selbst die merkwürdig anmutenden „Schweinsörchen“ links und rechts an den Seiten des Kombis, werden in den Rückspiegeln betrachtet, plötzlich zum Ausdruck seines eigenständigen Charakters.

Leider kommt diese Erkenntnis dann meistens zu spät. Wenn mir heute ein Steyr Puch-Kombi angeboten würde, er wäre mir mit Sicherheit mehr als nur 5 Minuten der Begutachtung wert. Aber die Wahrscheinlichkeit einer solchen Begegnung ist mittlerweile äußerst gering geworden – ganz abgesehen davon, dass ein solches Auto in sehr gutem Zustand heute nicht mehr unter 13.500,- zu haben sein wird. Ehrlich, ich wüsste gerne, was aus diesem grauen Kombi geworden ist. Hoffentlich hat er jemanden gefunden, der ihn schon damals beehrte und seinen wahren Charakter erkannte...

VON AUTOS MIT CHARAKTER UND DEREN BEGEHRLICHKEIT IM ALTER

bewusst war, dass diese einzigartige Kombination aus zeitlos schöner Form, moderner Konzeption und komfortabler Reisetauglichkeit, dieses Auto einmal zu einem begehrten Liebhaberobjekt machen würden, ging es dem 700er Kombi wie vielen seiner Zeitgenossen; die meisten mussten durch das Tal der Tränen gehen, verspachtelt und verrottet, ja waidwund gefahren und nur selten von seinen ahnungslosen Dritt- bis Zwölftbesitzern „art-gerecht“ gehalten.

Die Zeit heilt ja bekanntlich alle Wunden: Erst, wenn sich diese einst vernachlässigten Exemplare in Rost aufge-

Eine ereignisreiche Oldtimersaison mit euren „Pucherl“ wünscht

Georg Hummel



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



INHALT 2004

TITEL

Steyr Puch in Ungarn 5-11

EDITORIAL

Von Autos 3

LEUTE

Hubert Nenninger 6-7
Sobieslaw Zasada 25-26

START UND ZIEL

Steyr Puch goes EM 28
Hillclimb 29
Coppa Mille 30
Der Alte und der L-Cup 31
Der Fall Eberbach 32-34
Neuffen 1965 42

AUF ACHSE

Ausfahrt Hoher Fläming 15
Honeyball 2005 16
Treffen Weyregg 18

SERVICE

Irrsinn... 40
...Realität 41
Jumble Goodies 44-45
Termine 46

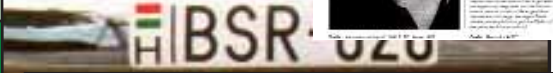
BERICHTE

Linzer Klangwolken 19
Das mechanische Pferd 20-25
Liedl Teilemarkt/Presse 35
Retro Classica 37
Schmidt's Schnaufi 38
Puch Museum gerettet 39
Schleichwerbung 34
Gut gelaufen 35

TECHNIK

Öldruckprobleme III 43
Anzugsdrehmomente 27

Impressum 4



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

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" 30,- €. 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@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
09 51 2 08 72 97
www.art-media.de



2003/12

MEGJELNIK HAVONTA – ÁRA: 700 FT

ELŐFIZETŐKNEK: 600 FT

Veterán

AUTÓ ÉS MOTOR

FINOMÍTOTT KIADÁS

STEYR-PUCH

5000



EURÓPA LEGSZEBBJEI
CONCOURS D'ELEGANCE



**VISSZATÉRŐ
CSALÁDTAG**
IZS PLANÉTA



KIS LEGENDA

Amikor valaki FIAT 500-asként vél beazonosítani egy autócskát, de a jármű orrán túldimenzionált szárnyas embléma díszeleg, akkor nagy valószínűséggel Steyr-Puchot lát. A kisautó történetét egy eredeti, patinás példány fel Csikós Zsolt.

Von Beatles, Nutella und Rolex ist immer das Original das Beste, aber trotzdem gibt es Ausnahmen. So etwas ist der Steyr Puch auch, den jeder, ausser Freaks, für einen umgebauten Fiat 500 halten würde. Aber jeder, der jemals beide Autos in einem ähnlichen Zustand besessen hat, weiß, dass der Puch etwas besonderes ist. Wenn wir uns tiefer mit der Geschichte der österreichischen Auto-Industrie beschäftigen, werden wir feststellen, dass unsere Aussage falsch ist. Denn der Steyr Puch war keine Kopie, sondern eine eigenständige Autokonstruktion, höchstens seine „Oberbekleidung“ war ausgeliehen.

Obwohl die Marke nur ein winzig kleiner Punkt in der Geschichte der Autoindustrie war, können die Erben der Firma auf eine traditionsreiche Geschichte zurückblicken. Der eine Teil der Firma von Johann Puch stellte ab 1899 Fahrräder und ab 1903 Motorräder her. 1906 entstand sein erster Kraftwagen. Der andere Teil war Steyr, der mit dem Namen „Österreichische Waffenfabriksgesellschaft“ der größte Waffenproduzent von Österreich bis zum Ende des ersten Weltkriegs war.



Nach dem Weltkrieg stieg die Firma auf die Herstellung von Automobilen um, deren Hauptkonstrukteur Hans Ledwinka, der Vater der legendären Tatras, war. Immer bessere Groß-, Sport- und Luxuswagen wurden hergestellt. Ledwinkas Nachfolger war Ferdinand Porsche, der Erfinder des Volkswagen. Deswegen wurden bei Steyr die erste Käferprototypen hergestellt. 1935 erfolgte der Zusammenschluss mit Austro-Daimler und kurz danach auch mit Puch. Die Großfirma stellte ab 1949 in Fiat Lizenz Autos her. Aber die Österreicher



Kontyos Puch, Kossuth tér. Kivételes esetekben az Autó-Motor is kapott nyugati tesztautót

störte, dass die Grazer Arbeiter sich mit Lizenzbauten beschäftigen mussten.

Ab 1952 übernahm Erich Ledwinka, der Sohn von Hans Ledwinka, die Konstruktionsabteilung bei Steyr-Daimler-Puch. Er erkannte, dass die Österreicher dringend einen eigenen kleinen Volkswagen brauchten.

Der erste Prototyp wurde im Mai 1955 unter dem Code U1 fertiggestellt. Er wurde noch mit einem Zweitakt-Viertelliter-Motorrad-Motor angetrieben. Er besaß aber schon einige Merkmale vom späteren Steyr-Puch: Schwingachse, große Alu-Bremsen und breite Stahlring-Felgen. Beim moderneren U2 Modell haben sie das Zweitakt-Prinzip verworfen. Der endgültige Steyr-Puch entsprach fast dem 1956-er U3 Modell, mit 4-Takt-luftgekühltem Boxermotor – die Idee der Kraftquelle stammte vom Citroen 2 CV.

Der Radstand des U3 wurde auf 1875 mm verlängert und war eigentlich

serienreif, doch die Firma hatte kein Geld, um eine Karosseriepressefabrik zu errichten.

Die Italiener haben wieder „geholfen“. Erst einmal wurde die Mechanik des U3 im Fiat 600 erprobt, aber die 16 PS bewegten die große Karosserie nur sehr schwer. Dann kam die gute Nachricht: in Turin werden noch kleinere Fiat 500 hergestellt, deren entscheidende Größen – z. B. die 1840 mm Radstand – fast mit denen des U3 übereinstimmten. Der Fiat 500 wurde 1957 in Turin vorgestellt, die Österreicher haben den Steyr Puch im September des gleichen Jahres enthüllt. Der kleine Wagen bekam in der Zwischenzeit einen leistungsstärkeren und langlebigeren Motor, ein modernes Getriebe, ein anderes Fahrgestell und ein leistungsfähigeres Bremssystem. Die Motorleistung wurde auf Autobahn-tauglichkeit erhöht. Die Kurbelwelle des sehr sorgfältig entwickelten Boxermotors wurde dreifach gelagert. In den Luftstrom der Zwangskühlung wurde ein extra Kühler eingesetzt, der Ölfilter wurde auf Patronensystem umgestellt, Kipphebel trieben die in V-Form stehenden Ventile an. Das Starten wurde von einem geräuscharmen Dynastarter mit Doppel-Keilriemen übernommen. Der Weg der Kühlluft war kurz und einfach: das Kühlgebläse saugte die Luft durch eine breite Öffnung im Motorraumdeckel ein, sie wurde um 90 Grad umgeleitet und trat am Boden wieder aus – die unter dem Wagen entstehenden Sogkraft ausnutzend. Wir dürfen heute aussprechen, was Erich Ledwinka bei der Vorstellungszere-monie wegen der Konkurrenz nicht sagen durfte: „Dieser Wagen steht technisch meilenweit über seinen italienischen Verwandten.“ Diese waren mit Reihenmotor, hintereinander lie-



Hátra kell segíteni a vászmat kinyitáskor. Ha csak felbillentjük a keretet, a vász rövid idő alatt elvágja az anyagot, akkor pedig beázik a Puch



Olasz a kormány és a bajuszkapcsoló, de a műszer, s más gombok Bosch-származékok



Egyedi Steyr-Puch jellemző az óramutatóval ellentétes irányban forduló sebességmérő-mutató



Boxermotorból igen sokféle létezett: volt 500-as, 650-es kivétel, s a TR-ek 660-as blokkjait akár 70 lóerőig is feltornázták. Általában egy ékszíj is elegendő volt nyáron az Indításhoz, de téli üzembn szükség volt a kettőre



Ilyen dísz tárcsa csak a luxus kivételhez járt alapáron, de bárki megrendelhetette őket a kocsihoz. Az első futómű a FIAT-tól származott, azonos a keresztlaprugó, a felső háromszög-lengőkar és a függőcsapszeg, csak a kerékcsapágy, a fékdob és a fékszerkezet már. Hátul egyedi lengőtenyelyes megoldást alkalmaztak a Puchnál

Gegensatz dazu stotterte der kleine Fiat, die K lfl ssigkeit wurde zu heiß, er verlangte nach häufigem Einstellen und verbrauchte 1l mehr Benzin. Verbrannte Ventilteller waren keine Seltenheit und seine Leben endete meist bei 100.000 km. Aber der italienische Wagen hatte einen großen Vorteil: Seine Herstellung war rentabler. Denn die Österreicher haben, außer dem vorderen Fahrgestell, dem Lenkgetriebe, den Rückleuchten und den Türgriffen, alles selbst gebaut. Die Elektrik stammte von Bosch, es wurden eigene, tiefere Vordersitze und eine flachere (dadurch mehr Platz) hintere Sitzbank verbaut. Gewölbte Stoßstangen, ein von rechts nach links gehender Tachometer, außer dem ersten und dem Rückwärtsgang



M g k t tem  motorral k pzelt k el az osztr k n paut t, amikor az els , U1-es protot pus elk sz lt (balra fent). De az U2-es protot pusba m r annak a legend s n gy tem  boxernek az  s t szerelt k, amelyik k s bb v gigk s rte a teljes Steyr-Puch sz ri t (jobbra fent). Az U3 (jobbra) l nyeg ben az a Steyr-Puch volt, amit gy rtani kezdtek, saját, osztr k kaross ri val



gab es ein völlig synchronisiertes Getriebe. Kardangelenke am Schaltgestänge, ein mit großen Alutrommeln versehenes Bremssystem, Schwingachsen an der Hinterachse und ein zusammengesetztes Auspuffsystem wurden verbaut. Der kleine Puch war ein wahrhaftiger Mercedes im Vergleich zum Fiat. Das wussten die Italiener nur zu gut, deshalb haben sie im Lizenzvertrag festgehalten, dass die Österreicher ausschließlich in ihrer Heimat, in Deutschland, Finnland und in Grossbritannien mit ihren Autos auf den Markt treten durften. Der Kaufpreis eines Puches war um fast das Einhalbfache höher als der eines Fiat 500.

Als Steyr Puch im erfolgreichsten Jahr 1959 nur 8.334 Autos verkaufen konnte und der Fiat hunderttausende, wurden die Verkaufsbeschränkungen aufgehoben. Zwar war die Herstellung immer noch teuer, jedoch haben die Grazer alles getan, um den kleinen Wagen noch attraktiver zu machen. Im Februar 1959 wurden versenkbare Fenster und Zier-

leiten Standard und am Ende des Jahres waren selbst in Ungarn einige spezielle Puchs zu finden. Sie wurden bei den Ungarischen Autoclub als „s-rga angyal“ benutzt.

1959 sind die 500 D und die DL und DH Modelle erschienen. Diese wurden mit stark veränderter Karosserie hergestellt, da der Boxermotor weniger Platz benötigte. Der Fiat besitzt nämlich eine Wand, die sich zwischen der Kabine und dem Motorraum befindet. Diese wurde beim Steyr Puch leicht nach hinten geschoben, dadurch wurde der Innenraum vergr o ert. Damals wurden die Lüftungsgitter über dem Motorraumdeckel weggelassen, was beim Puch sowieso keine Rolle spielte. Von diesem wurden dann später von 1962 an die stärkeren 19,8 PS 650 T Varianten hergestellt und von 1963 an die ersten TR´s. Diese wurden durch 660 Kubik und 27 PS- Motoren betrieben. In der Zwischenzeit erschienen die 700 C Modelle. Die TR´s hatten sich bei Autorennen gut qualifiziert – der berühmteste Puchfahrer war Sobieslaw Zasada aus Polen, der 1965 und 1966 den Klassensieg bei der Rallye Monte Carlo heraus-



M r a legels , kis embl m s, v gig v szontet s, TR-sz ria el tti Puchokkal is versenyeztek



Nálunk Hollós István lett a leghíresebb Puch-pilóta. Szinte mindig kontyos 650 TR-rel indult

M Ű S Z A K I A D A T O K

Motor. Kéthengeres, négyütemű, fogaskerekes-nyomórudas, ohv-vezérlésű, alublokkos, aluhengerfejes boxermotor, három helyen csapágyazott főtengely, dinastarteres indítómotor, Weber 28 IMBS karburátor. Furat 70 mm, löket 64 mm, lökettérfogat 493 cm³. Legnagyobb teljesítmény 16 LE 4600/min. Négyfokozatú, II-IV. fokozatánál szinkronizált váltómű. **Felépítés.** Keresztlaprugós, fent háromszög-lengőkaros első futómű, lengőtengelyes, csavarrugós hátsó futómű. **Méretek.** Hosszúság 2970 mm. Szélesség 1300 mm. Magasság 1325 mm. Tengelytáv 1840 mm. Saját tömeg 460 kg. Végsebesség 95 km/h. Átlagos tüzelőanyag-fogyasztás 4,5-5,5 l/100 km.



fahren konnte. Bei uns waren Fahrer wie Hollós István, Kondorosi Tihamér, Morvay Tamás, Zima János und noch viele andere erfolgreich. 1966 war Karosserietausch bei Fiat. Damals ging die neue Karosserie des 500 F- in Serie, die natürlich dann auch der Puch bekommen hat. Aus diesen wurden die stärksten Thorndorfer Raketen gebaut, wovon die schwächeren 40, die stärkeren über 60 PS leisteten.

Nach Ungarn wurden viel mehr Puchs importiert als in alle anderen euroäischen Länder. Die mehr als tausend ungarischen Puchs haben schon fast alle mehr als 500.000 bis 1.000.000 km in sich. Wegen der zu geringen Verkaufszahlen wurden ab 1968 keine „echten“ Puchs mehr hergestellt. In die aus Italien kommenden kompletten Fiat 500 wurden die restliche Puch-Motoren eingebaut. Die Rückwände, der Motorraumdeckel, das Auspuffsystem und das Frontemblem wurden natürlich ausgetauscht. Statt die große OEL-, BLINKER- und LADUNGS-Aufschrift im Tacho haben kleine Generat, Luci, Benzina



Bécsben különleges Puchok kommunális feladatokat is elláttak



Talán a legértékesebb Puch ma a tucatnyi példányban készült IMP

und Olio-Lämpchen aufgeleuchtet. Dazu kam ein knirschender Anlasser und das Doppelkuppeln wegen des unsynchronisierten Getriebes. Die Produktion wurde 1973 eingestellt, in diesem Jahr wurden noch 38 Exemplare verkauft, im Vorjahr 437 und bis 1975 wurden noch einige eckige Puch 126 mit Fiat Karosserie ausgeliefert. Nach der Herstellung von 59.940 Steyr Puch wurde die Produktion eingestellt.

*Im Namen des Steyr Puch Freundeskreises bedanke ich mich bei Istvan 1 und Istvan 2 und seinen Helfern für die freundliche Unterstützung bei der Übersetzung dieses Artikels.
Georg Hummel*



Két tucatot sem gyártottak a Liedl-karosseriás Adriából



Nálunk ezt a „kontyos” verziót (1960-65) tartják az igazi Puchnak



HUCH, EIN PUCH!

HUBERT NENNINGER UND SEINE BLAUE RENNSEMMELE

DER PUCH-TIPP ZUM THEMA:

„Och, wie niedlich, der sieht ja aus wie mein erster Fiat“, rutscht es Fotograf Franz Richarz heraus, als er die ersten Blicke in Hubert Nenningers angemietete Scheune wirft.

Der „Puchist“ ist zwar nicht verärgert, aber korrigiert das kleine Missverständnis tunlichst: „Das ist ein Steyr-Puch 650 T, mit 30 PS.“

Seine kleine Rennsemmele fährt 130 Stundenkilometer, war und ist damit also schneller als die vergleichbaren Fiat 500-Modelle aus den 60er Jahren. Die Ähnlichkeit allerdings ist frappierend. Kein Wunder – der österreichische Hersteller baute das italienische Modell nach dem Krieg in Lizenz. Allerdings beließ es Steyr-Puch in Thorndorf bei Graz nicht beim plumpen Nachbau. Die Ösis nahmen wirkungsvolle Verbesserungen an der Karosserie vor, hielten einen Boxermotor und hochwertigere Bremsen ein.

Gut, das haben wir verstanden – ein Puch ist kein Fiat 500 und als Rarität nicht zu vergleichen mit dem „Massenprodukt“ aus Ita-

lien. Zurück zum Zwischenlager dieser zeitlos schönen Kugelblitze eines „Puch Verrückten“, zurück zur Scheune des Hubert Nenninger. Er ist gelernter Molkereilächarbeiter und heute als Schreibtischträger bei der Bundeswehr in München beschäftigt.

Er grinst: „Nicht gerade prädestiniert für einen Puch-Self-made-Automechaniker, was?“ Stimmt. Um so bewundernswerter, dass Hubert Nenninger seine mittlerweile fünf Autos umfassende Sammlung in liebevoller Kleinarbeit von der Karosserie bis zur Elektronik alleine restauriert. In der oberen Reihe stehen zwei so genannte Haflinger in gelb von Steyr-Puch. Einer trägt noch die Aufschrift eines Räum- und Schneedienstes aus Berlin, denn es handelt sich bei Haflingern um kommunal eingesetzte Fahrzeuge, eigentlich für den Geländeeinsatz beim Militär gedacht.

Er lüftet stolz ein zweites Spanntuch und präsentiert sein Prunkstück, einen nagelneu glänzenden 650 TR 1. Es fehlen nur noch die Räder und das komplette Innenleben – Wert nach Fertigstellung: über 20.000 Euro.

WIEDER AUFGELEGT!! "Steyr-Puch Vergaserhandbuch" um 25,- Euro. Nachschlagewerk für die Feinjustierung aller gängigen Vergaser für Steyr-Puch Fahrzeuge. Verfasst vom Vergaser-Experten Roland Heiml für den "Vergaserkurs" 2004 des Steyr Puch Club Salzburg. (Siehe auch "Clubboutique") Anfragen und Bestellungen bei Viktor Allnoch v.allnoch@utanet.at



Gladdys

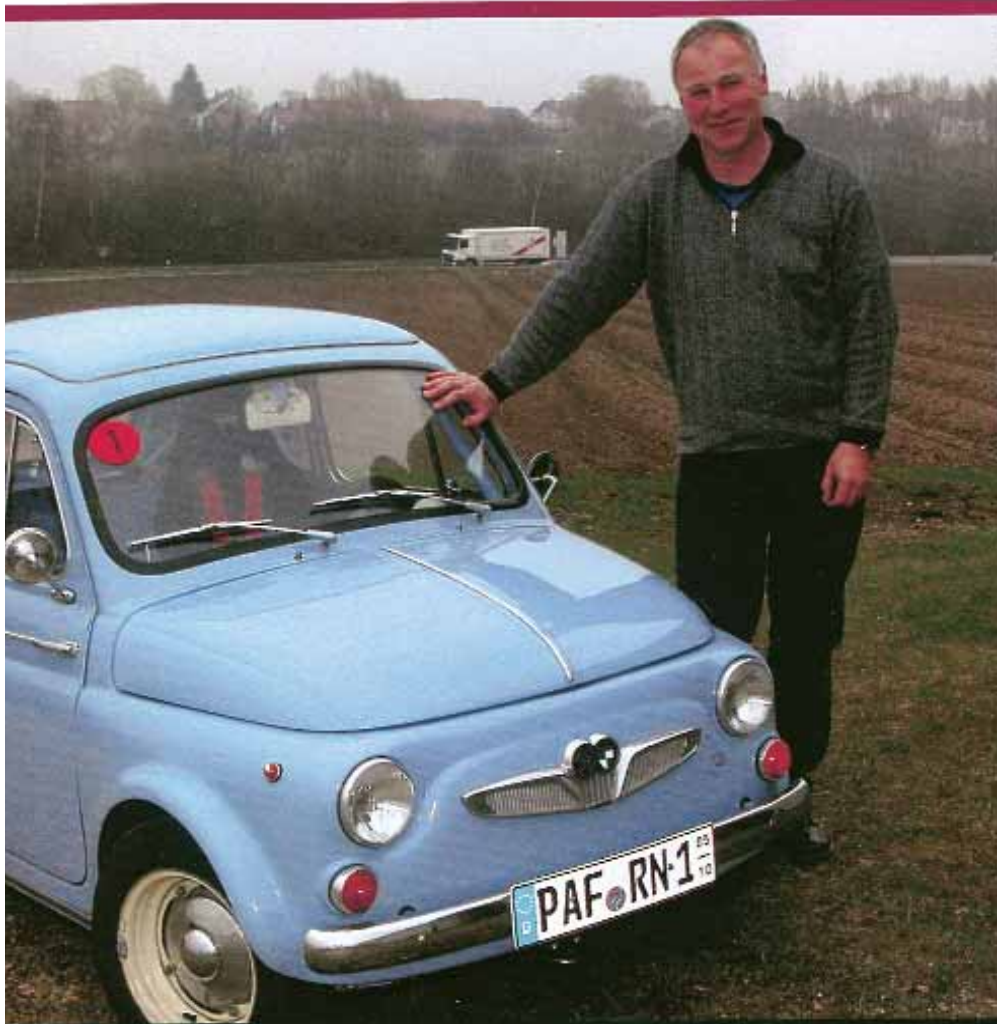
TITELTHEMA



Von 1957 bis 1968 dauerte der Siegeszug des kleinen Kugelblitzes, zunächst nur jenseits der Alpen, dann auch in Deutschland. „Verliebt habe ich mich schon, als ich den Führerschein machte.“ 1993, also erst viele Jahre später, hat Hubert Nenninger dann zugeschlagen und nach seiner Frau Jutta seinem ersten Puch das Ja-Wort gegeben. Eigentlich wollte er ein fahrtüchtiges Auto kaufen gehen und kam mit einem arg ramponierten Puch für satte 2500 Mark zurück. Zweieinhalb Jahre „schraubte er an ihm herum“, bis ihn die Zulassungstelle Ingolstadt zu sehen bekam. Das nächste Auto seiner Frau wird übrigens auch ein Puch. „Sollte er tatsächlich fertig werden, kriege ich den Kombi. Ich denke, er schafft’s bis zur

Rente“, jetzt muss seine Frau grinsen, schließlich steht ihr Kombi schon seit 5 Jahren in der Scheune bei Reichertshofen. „Ja, ja! So schnell geht das nicht“, verteidigt sich Hubert aus der anderen Ecke. Davon abgesehen, sein Hobby ist nicht gerade billig. Allein für das hintere Seitenteil des besagten Kombi - ebenfalls ein sehr seltenes Stück - hat Hubert Nenninger schlappe 500 Euro hingeblickert. Aber es lohnt sich, denn der Mann hat Visionen. Seine Frau werde ihm in nicht all zu ferner Zukunft mit dem Kombi die Bierkästen transportieren. Sie antwortet mit einem eifrigen Nicken – natürlich.

unten: Ein Bild für Götter! Man mag es ja kaum glauben, dass etwas so Großes in so was Kleines passt.





RENN KLEINER PUCH, RENN!

Hubert Nenninger und seine Puchomanie, die ihn mit seinem kleinen Alpen-Porsche auf die bekanntesten Rennstrecken Europas geführt hat.

Heute fährt der Puch aus Spaß an der Freude mit, aber stolz verweisen die Steyr-Puch Freunde zum Beispiel auf so bedeutende Jahre wie 1964 bis 1966. In dieser Zeit dominierte Heinz Leidl aus Regensburg mit seinem Puch die Deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen. Wir können uns die diebische Freude der Puchisten vorstellen, als der kleine „Bergfluh“ es den Großen zeigte und Marken wie BMW einfach stehen ließ. Klein, aber oho!

Nur in äußerster Not würde sich Hubert Nenninger von einem seiner Lieblinge trennen. Ein Puch, ist eben Liebe, Leidenschaft und Emotion – einzigartig, einmalig und unverwundbar schnell unterwegs. Ähnlich wie der Smart ist ein Puch einfach unverwechselbar, nichts könnte ihn ersetzen. ■ (SK)

oben: Hubert Nenninger wohnt leider nicht in Puch, aber immerhin nur 3 km von diesem Schild entfernt.

links & unten: Mit freundlicher Unterstützung der Steyr-Puch Freunde.

„EIN PUCH-SELF-MADE-AUTOMECHANIKER, ODER?“

„Das ist ein ganz besonders seltener Puch, Baujahr März 1964“, er hat recherchiert. Dieses Modell wurde keine 150 Mal gebaut und war ursprünglich für die österreichische Polizei gedacht. Weil aber nun die Polizei mit ihren neuen Alpen-Porsches plötzlich schneller fuhr, als es den Gesetzesflüchtigen lieb sein konnte, wollte jeder, wenn nicht diesen, dann eben einen andern Puch sein eigen nennen.

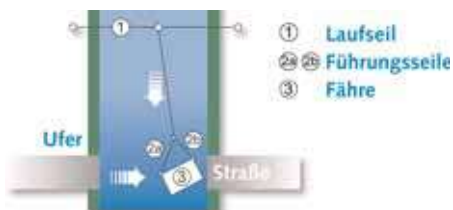




Seit wir vor ein paar Jahren in den Hohen Fläming übersiedelt sind, tragen wir uns mit dem Gedanken, unsere Freunde mit den kleinen Autos dorthin zu locken. Der letzte Sommer war nicht immer ganz schön, im August hat's aber gepasst. Der Ausflug sollte eine Testfahrt für kommende Ereignisse sein, deswegen haben wir gezielt zehn Puchfahrer angeschrieben, von denen wir wussten, dass sie keine Kilometer scheuen, ihren Liebling um schnelle fremde Kurven flitzen zu lassen.



Bis Samstagmittag waren dann doch 7(8) Autos zusammen gekommen. Klaus Kleber und seine Jutta durften mit meiner Barchetta fahren, somit hatten wir ein schönes Ende-der-Kolonnen-Fahrzeug. Das Wetter war traumhaft sommerlich, alle sind brav beisammen geblieben, guter Dinge kamen wir an der Elbfähre in Coswig an. Das Übersetzen auf so einer strömungsbetriebenen Gierseilfähre ist immer ein Abenteuer, Hennes hat da



Schema einer Gierseilfähre

noch Erinnerungen an eine Donaufahrt, die ihn viel Nerven gekostet hatte. Alle kamen aber gleichzeitig und unversehrt rüber. So ein Pulk von Puchs erregt doch



einiges Aufsehen, ein ganz berühmter Fan stieg aus seinem Mercedes und Karl-Heinz sagte ganz trocken „Guten Tag, Herr Carrell“. Der hatte früher natürlich auch so ein Auto und hat sich am Anblick der unsrigen erfreut. Leider hat der Straßenbauer zwischen Elbe und das Wörlitzer Gartenreich ein mörderisches Kopfsteinpflaster gelegt, eine wahre Sonderprüfung!! Danach tat der Spaziergang durch den idyllischen Park richtig gut. Weiter ging's nach Schloss Oranienbaum ganz in der Nähe – endlich Zeit für ein kleines Picknick und ein Nickerchen unter Orangenbäumchen auf dem englischen Rasen. Mathias hatte sich als Highlight noch den Besuch eines Industriedenkmals gewünscht, leider fand dort gerade wieder ein Rockkonzert statt. Die riesigen Bagger im aufgelassenen Tagebau, Ferropolis, die Stadt aus Ei-

sen in der Nähe von Gräfenhainichen, ist dafür eine ideale Kulisse, es war glaube ich sogar AC/DC, die da gastierten. Wir sind dann über Wittenberg wieder nach Klein-Marzehns gedüst. Des Wetters wegen fand das anschließende Essen mit Gelage im Saale statt, der absolute Höhepunkt war aber Treckerfahren durch den Wald. Mit großem Gejohle, Dietmar am Steuer, kamen die Herren völlig verdreht wieder zurück. Nicht nur Klaus musste mit trockenen Klamotten versorgt werden, nach einem Aufwärm-schnäpschen waren alle wieder guter Dinge. Beim Frühstück am nächsten Morgen hat allerdings der Jagdpächter seinen Unmut zum Ausdruck gebracht was unsere Stimmung nur am Rande trüben konnte. In diesem Sommer gibt's bestimmt eine Wiederholung!!!!

Jutta Düsterberg



NIZZA-ÖTZTAL – 2.000 SCHNELLE KILOMETER



Es hat funktioniert. Mit einem Puchauto. Cool!
Honeyball 2005 für 20 schnelle Teams mit Fahrzeugen bis 1975

Honeyball ist natürlich keine „genehmigte“ Rallye, deshalb gibt es auch keine Kriegsbeimaltung in Form von Rallyeschilddern an den Fahrzeugen – das würde nur verstärkt das Augenmerk der Herren mit der blauen Blinkleuchte auf uns lenken, die uns den Spaß verderben wollen.

Aber: blinde Raser sind bei uns fehl am Platz, wir fahren konzentriert und intelligent, schnell aber mit Verantwortung und Rücksicht auf Menschen in den Orten ... und so weiter und so fort; die Ausschreibung. Eigentlich keine richtige, keine 1 1/2 Seiten, und die auch noch bebildert.

„Soll ich? Mit dem Zasada-Puch, ein 1966 werksetunterer Steyr-Puch 650 TR11, restauriert. Kann ich?“ frug ich im Jänner an. Beim Veranstalter in Hamburg, Fahrer eines Alfa GT 1972. Heute. Einst, als er jung war, ist er mit BMW-Isotta und Gitarre die Riviera auf und ab gefahren.

Antwort: „Warum nicht? Hat doch vier Räder und einen Motor oder nicht?“

Hamburger Humor! Der kennt sich aus! Dachte ich mir. Einen Tag später hörte sich Hamburg dann so an: „Nur noch mal vorsichtshalber: vier der Tagesetappen sind lang, 400–450 km auf z.T. engen Passstraßen, insgesamt 2.000 km. Und das wird hoffentlich nicht dem kleinen Puch zuviel? Unsere Fahrt ist keine Kaffeefahrt, aber auch kein Rennen – trotzdem muss schnell gefahren werden, denn die Tagesetappen sind lang. Und: wir fahren nicht (nur) gut ausgebaute Landstraßen, sondern auch schmale alte Passstraßen mit engen Serpentinien und nicht immer optimalem Asphaltbelag, auf denen auch mal Gegegenverkehr zu Ausweichmanövern zwingen kann.“

Meine Antwort kam postwendend: „Hab' ich nicht eh an Unterlagen über den Puch nach Hamburg gemailt? Ich danke ja! Zur Sicherheit noch einmal: 1966 hat genau dieser Puch dem Zasada gereicht, Europameister zu werden, bei den Tourenwagen bis 1100 (!) cm³. Und dass er kaum 40 Jahre später auch Honeyball durchhalten wird, darum werden wir uns bemühen: vorbereitender und fahrender Weise. Davon hab' ich mir von früher noch ein wenig gemerkt. Servus, Mylius“. Wir wurden genommen. Und ernst genommen, von Tag zu Tag mehr. Am Schluss hieß es dann: „Moin Norbert! Es war toll mit Euch, ein echtes Highlight. Hoffe wir sehen uns wieder, irgendwo irgendwann.“ Stand ein Monat später in einem eMail aus Hamburg. Viel reden sie ja nicht, diese Fischköpfe! Entsprechend minimalistisch war auch die ganze Woche organi-



siert. Angenehm, Fahrspaß fördernd, unseren Roadbook-Schreibern für die mickrigsten Rätselrallys ins Stammbuch! Die Durchführungbestimmungen enthielten nicht viel mehr als die nach Tagen geordneten Namen von Hotels und Pässen. Fragen nach charakteristischen Details am Wege ersetzten die Passierkontrollen, die Starts am Morgen die Zeitkontrollen. Wer nicht antrat, galt als ausgefallen. Start war nach dem Frühstück, Frühstück ab 7 Uhr.



Preisverteilung am Schluss der Rallye gab es keine. Jedem, der am letzten Tag ins Ziel kam, egal ob er alle 50 Pässe geschafft hatte oder nicht, drückte der Veranstalter ein Nylon-sackerl mit Erinnerungsplakette in die Hand. Beim Bier, am Parkplatz, zwischen Ankunft und Nachtmahl oder vor dem letzten gemeinsamen Frühstück am nächsten Morgen.

Die Liste derer, die keine Plakette bekamen, liest sich wie ein Auszug aus dem „Who is Who“: Mini Cooper S, Porsche 356, Ford Capri RS, FIAT 130 Pininfarina Coupé, Jensen Healey, Ford Mustang GTA. Sofern ich keinen vergessen habe, denn natürlich gab es in Wirklichkeit keine geschriebene Liste der Ausfälle.

Wir auf Steyr-Puch haben alle Pässe pünktlich geschafft, ohne Wirtshauspausen, ohne Schäden an Motor, Fahrwerk und Karosserie. Nur mit etwas schräg abgehobelten Reifen. An Ersatzutensilien führten wir mit: einen Keil-



riemen, 2 Zündkerzen und 2 winterreifenbereifte Räder – weil schon September war, 25 L Reservebenzin in Kanistern, Wagenheber, Abschleppseil, das so schön verpackte, handliche Motorradwerkzeug aus der BMW R90S, Taschenlampe, Leatherman und Schweizer Messer ergänzten die Vorsorgemaßnahmen für die Maschine. Für die Menschen unterwegs gab's neben den unerlässlichen Warnen in den Hotels reichlich zwei schlapp gefüllte Sporttaschen. Schlapp aus Gewichtsgründen. Pullover und Anorak ersetzten die dem Monte Carlo Auspuff fehlende Heizung. Einmal musste die Kupplung am Pedal nachgestellt werden: Kam wahrscheinlich vom vorher frisch eingebauten, neuen Kupplungsseil. Die Bremsen brauchten wir erst daheim wieder nachzustellen. Apropos Bremsen: wenn ihnen zu heiß wurde, begannen sie vorn zu vibrieren. Eine angenehme Eigenheit. Das Ventilspiel hatte sich rechts nicht, links kaum verändert. Die Reserveflasche mit Motoröl ist noch halb voll. Keine Reparaturen! (Außer einem Zündkerzenkabel. Es scheuerte sich am Gebläseleitblech des Motorraumdeckels wund. Wir merkten es, weil der Motor auf einmal im unteren Drehzahlbereich kräftiger wurde: der an falscher Stelle überspringende Funke bewirkte eine einzylindrige Spätzündung). Ansonsten hatten wir das mit Vollgas nutzbare Drehzahlband in weiser Selbstbeschränkung zwischen 4.000 bis 5.600 U/min festgelegt. Nur das mit dem Vollgas funktionierte oben, in der dünneren Luft, nicht mehr so richtig: ab 1800 Höhenmetern wurde das unbekümmert nutzbare Drehzahlband immer kleiner.

Als wir am fünften Tag noch immer dabei waren, begannen wir, den Puch ernsthaft zu tragen. Wir staunten, wie er auch mit nur 2.000 U/min bei etwas erhöhtem Standgas züglig bergan getrieben werden konnte. Wir, das waren FIS, mit bürgerlichem Namen Fritz Mader, der Navigator der RRR und NG Mylius im originalgetreuen Zasada-Schalensitz.

Halt! Einen hab' ich noch, einen hab' ich noch! Mitunter störte uns ein bis dato ungeklärt gebliebener Technikschaaden: das Eigenleben unseres Blinkerkontrolllamperts: einmal blinkte es richtig mit, einmal leuchtete es ständig und dann wieder gar nicht. „Eure Sorgen möchten wir haben!“, meinte uns gegenüber so mancher Mitbewerber im Kampf mit seiner Technik am Berg – und es wurden ihrer kontinuierlich mehr, je länger der kleine Rote dabei war.

Übrigens: der Karthager Hannibal und seine Elefanten, er brachte gar nur 3 über die Alpen bis vor Rom – damals um 220 v. Chr.

Tja Leute, das war es mal wieder. Lasset unsere Autos in Frieden ruhen.

Frank@coke.at





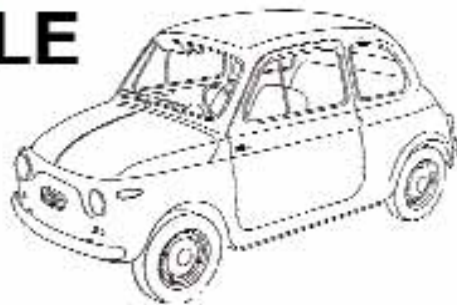
AUTOQUARIAT
Oldtimer und -teile Handelsges.m.b.H.

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

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

Öffnungszeiten:
Montag Freitag 10 12³⁰, 13 18³⁰

Wien, Frühjahr 2006



Liebe Puch - Freunde,

immer mehr Nachfertigungen werden für unser gemeinsames Hobby - das Puchauto, von 500 bis 650TR und natürlich Haflinger - ins Leben gerufen.

Trotzdem haben wir uns entschieden, Österreichs größtes Restbestandslager aufzukaufen: Mit letztem Jahr hat die Wiener Traditionsfirma Czako & Machon den Vertrieb eingestellt. 1988 hat diese Firma den gesamten Ersatzteilstock vom Steyr-Puch Werk in Graz-Thondorf übernommen und im Lauf der Jahre durch viele Rückkäufe von Werkstätten ein Lager geschaffen, von dem wir heute noch zehren können. Nachdem es sich ausschließlich um originale Ersatzteile handelt, sind wir nun noch mehr in der Lage verschiedene Qualitäten anzubieten, denn Gummi ist nicht immer Gummi und Guß muß nicht Guß sein.

Es gibt praktisch keinen Teil, den wir nicht im Programm haben!

Und damit das Thondorf-Magazin heuer eine gute Investition war, haben wir diesmal einen Gutschein angefügt, welcher bei der nächsten Bestellung (im Original) eingelöst werden kann.

Viel Spaß wünscht Dietmar Etzersdorfer und sein Autoquariat Team.

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

seit 1991
0043/1/4095191
www.autoquariat.at

im Wert von **EUR 10,-**

GUTSCHEIN
BUONO

Ein Gutschein pro Kunde ab einem Warenwert von € 70,- pro Kunde.
Eine Barablöse ist nicht möglich.
Gültig bis 23.12.2005.



7. INT. STEYR-PUCH UND FIAT TREFFEN...

...in Weyregg am Attersee
27. August 2005

Es gibt viele Gründe nach Oberösterreich zu fahren – die liebliche Landschaft, das schöne Wetter und natürlich für die eingefleischten Puchfetischisten das bereits zum 7. mal veranstaltete Steyr-Puch/Fiat-treffen in Weyregg am Attersee. Bereits am Freitag kam eine Gruppe der Puch-infizierten Teilnehmer zur kleinen aber feinen Trinkgrotte (Gastrozelt). Alt Hummel hatte es den Österreicher, Schweizer und Ungarn wieder einmal gezeigt wie man zu einer gewinnträchtigen Veranstaltung werden kann!!! (5er Nocken Schnaps)!!! Nach einer sehr sehr kurzen, und nebelreichen Nacht ging es nächsten Morgen um 8 Uhr zur Sache. Der Nebel verzog sich und die Sonne ging fast kitschig auf. Am Vormittag konnte man am Puchteilemarkt von Horninger, Peroutka und natürlich



Europäischer Puch-Gipfel:
H. Taubländer (A), G. Hummel (D), R. Müller (CH)

Prokschi nach Schnäppchen suchen. Bis 12 Uhr füllte sich der Parkplatz und es standen auf einmal 43 Fahrzeuge bereit zur Ausfahrt. Bei einem wunderschönen Wetter ging es von Weyregg entlang des Attersees, nach Mondsee wo wir direkt beim Schloss parkten. Kaum stiegen wir aus unseren Kisten begannen zwei Trachtenmusikkapellen zu spielen. Sie waren nicht von mir bestellt, es war Zufall, dass ein frisch gebackenes Brautpaar in die Kirche geleitet wurde. Der große Kirchenplatz war gesteckt voll mit Pucherl und sie wurden von Fremden, Einheimischen und Hochzeitsgäste mehr



Spalier für das Brautpaar...

bestaunt, als die schöne Braut. Kein Wunder eine Braut sieht man öfters wie ein Pucherl. Nach dem Ortsrundgang und der Kirchenbesichtigung (wir hatten eineinhalb Stunden zur freien Verfügung) starteten wir die Motoren. Ich möchte mich nochmals bei dem Brautpaar entschuldigen, aber es ist nicht leicht bei 43 Puch, davon ca. 50% mit mehr Hub und Monte-Carlo Auspuffanlage, vor einer offenen Kirchentür leise wie Isettas abzutreten. Hoffentlich hat sie das JA-Wort verstanden, denn an einer verpatzten Ehe möchte ich nicht schuld sein.

Zurück zum Ablauf: Nach dem ziemlich ohrenbetäubenden Abgang vom Kirchenplatz ging es am anderen Mondseeufer zurück über Unterach, Nussdorf, Attersee, Seewalchen nach Weyregg, hatten wir beide Seen umrundet. Nach einer kräftigen Stärkung mit Grillkotelett und Grillwürstel wurde die Siegerehrung für den größten Club und die weitest gereisten Teilnehmer abgehalten. Anschliessend wurde wieder, wie am Vortag, bis in den frühen

Morgenstunden gefachsimmzelt. Ich möchte mich nochmals Bedanken, dass trotz der großen August-Überschwemmungen in Teilen Österreichs, Deutschlands, der Schweiz und Italiens, so viele Teilnehmer zu der Veranstaltung gekommen waren. Einige konnten leider nicht dabei sein, da sie bei den Aufräumarbeiten gebraucht wurden. Aber auch Rudolf Müller aus Basel gilt meine Hochachtung, der ca. 500 km Umweg fahren musste, um am Treffen teilnehmen zu können – und das mit einem Beifahrer wie Georg Hummel. Haha Ich wünsche eine unfallfreie Saison 2006, und vielleicht sehen wir uns am 26. August 2006 beim 8. Int. Steyr-Puch/Fiat Treffen mit Bergwertungsfahrt in Weyregg am Attersee.

Veranstalter Wolfgang Kickingier



Ein Traum in Silber...

IMPRESSIONEN EINER AUSSERGEWÖHNLICHEN VERANSTALTUNG



Linzer Klangwolken
1979 - 2005



DAS KÜNSTLERNETZWERK LAWINE TORRÈN, UNTER LEITUNG DES REGISSEURS UND CHOREOGRAPHEN HUBERT LEPKA, SIND DIE „MACHER“ DER VISUALISIERTEN LINZER KLANGWOLKE AM 3. SEPTEMBER 2005. UNTER DEM TITEL „TEILUNG AM FLUSS“ PRÄSENTIEREN SIE EINE „RÜCKWÄRTSGEWANDTE PROPHETIE“ ZU DEN JUBILÄEN DES JAHRES 2005: 60 JAHRE REPUBLIK ÖSTERREICH, 50 JAHRE STAATSVERTRAG UND 10 JAHRE EU-MITGLIEDSCHAFT. HIERZU WAREN AUCH ALLE ÖSTERREICHISCHEN STEYR-PUCH FAHRER EINGELADEN.



Das mechanische Pferd

Der Steyr Puch Haflinger ist ein ganz harter Bursche aus den Bergen

Letztes Jahr feierte außer dem Mini noch ein anderer Kleinwagen Jubiläum, dessen Wiege allerdings in Österreich stand. Auch er erblickte im Jahre 1959 das Licht der Welt, doch war ihm trotz aller Qualitäten kein so langes (Produktions-)Leben beschert: Die Rede ist vom Steyr Puch Haflinger.

Neben dem Jahr ihres Erscheinens gibt es noch eine andere Gemeinsamkeit der beiden ansonsten grundverschiedenen Kleinwagen: Ihre Schöpfer zählen zu der Kategorie von Konstrukteuren, die für gewöhnlich mit dem Adjektiv „genial“ versehen werden. Handelt es sich im Falle des Briten um den 1988 verstorbenen Alec Issigonis, der für seine Verdienste um die englische Automobilindustrie sogar geadelt wurde, so war der Haflinger eine Entwicklung von Erich Ledwinka, seinerzeit Chefingenieur bei Steyr-Daimler-Puch. Erich Ledwinka — Sohn von Hans Ledwinka, der von 1905 bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs Chefkonstrukteur bei Tatra gewesen war — hat-



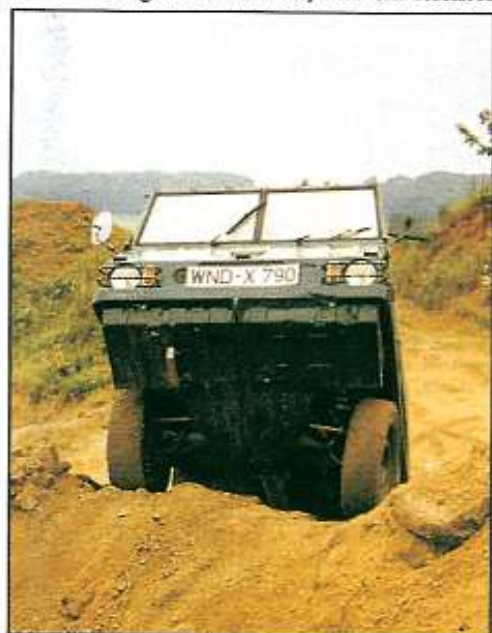
Genial und kompromißlos: Steyr Puch Haflinger. 1974 endete die Produktion dieses urigen Kleintransporters.

te an der Konstruktion des berühmten Tatra 77 maßgeblich mitgearbeitet. Dieses Fahrzeug war 1934, als es in Serie ging, seiner Zeit weit voraus; neben der konsequenten Stromlinienform, die es berühmt gemacht hat, vereinigte seine Konstruktion eine stattliche Zahl zukunftsweisender Lösungen in sich.

Hans Ledwinka hatte zwischen 1916 und 1921 ein Gastspiel als Chefkonstrukteur bei Steyr gegeben und dort die ersten Steyr-Wagen entworfen, die zu ihrer Zeit ebenfalls als sehr fortschrittlich galten.



Auch der bald 40 Jahre später vorgestellte Steyr Puch Haflinger war auf seine Art ein geniales Fahrzeug; kompromißlos auf die ihm zugeordnete Aufgabe zugeschnitten. Wie der Name besagt, sollte der Haflinger nicht weniger und nicht mehr sein als ein motorisiertes Pendant zu den kleinwüchsigen Arbeitspferden des Alpenlandes, die sich durch Ausdauer, Trittsicherheit und Genügsamkeit auszeichnen. Erich Ledwinka selbst beschrieb das Einsatzgebiet des Haflinger folgendermaßen: „Auf Grund ausgedehnter Untersuchungen konnte festgestellt werden, daß ein leichtes



Den Ausrüstern des österreichischen Bundesheers gefiel die Geländegängigkeit des leichten Allradlers.

geländegängiges Transportmittel fehlte, welches durch seine günstigen Abmessungen und niedrigen spezifischen Radbelastungen geeignet ist, einerseits im schwersten Gelände abseits der Fahrwege auf weichem Boden, im Schlamm, Sand und Schnee, andererseits im Gebirge auf felsigen Karren- und Hohlwegen, im weglosen Wald- und Wiesengelände bis in die höchsten Regionen Transporte durchzuführen. Aus diesen Erkenntnissen und Bedürfnissen heraus wurde der Steyr Puch Haflinger, ein allradgetriebener leichter Geländewagen, geschaffen.“



„Klettern und durch Unterholz pirschen kann der Haflinger wie eine Gemse. Man kann ihn zur Jagd verwenden, auf Montage fahren — oder einfach mit sechs Personen einen Geländerritt unternehmen“, dichtete der Werbesprospekt.

Nun soll nicht verschwiegen werden, daß es zuallererst das österreichische Bundesheer war, dem dieses Fahrzeug fehlte, doch hatte man bei Steyr Puch gleichfalls Jäger sowie Beschäftigte der Land- und Forstwirtschaft als Käufer im Auge. Geringes Gewicht, minimale Abmessungen und besonders gute Geländegängigkeit waren also die Hauptforderungen an die Konstruktion des Haflinger. Zu ihrer Verwirklichung wich Ledwinka von der Standardbauweise anderer Geländewagen (Jeep, Land-Rover, DKW Munga) vollkommen ab; er verzichtete auf den schweren separaten Rahmen und wählte als tragendes Element ein Zentralrohr, an dessen Enden die Antriebsgehäuse für Vorder- und Hinterachse angeflanscht waren. Die mit den Gehäusen verschraubten kastenförmigen Querträger dienten einerseits der Abstützung der dar-



Gelegentlich spielte der Haflinger auch „Gipfel-Taxi“. Zwei Differentialsperren halfen in Extremfällen weiter.



Dank des Allradantriebs ging's problemlos durch tiefen Schnee, was den Einsatz als Räumfahrzeug begünstigte.

unterliegenden Schraubcnfedern und andererseits — durch oben angebrachte Gummielemente — der Auflage und Befestigung des Aufbaus. Hierbei handelte es sich um eine Plattform aus profilgepreßten, stark versickten Stahlblechen und Längsträgern mit rundumlaufender Randverstärkung. Am vorderen Ende der Plattform war eine Stirnwand angebracht, die Armaturen, Scheinwerfer und eine klappbare Windschutzscheibe trug.

Eine vor der Vorderachse gelegene Mulde nahm Pedale und Lenkgetriebe auf, die Sitze selbst wurden auf der Plattform ver-



Neben der Grundversion mit offenem Führerhaus und Einfachpritsche gab's Ausführungen mit Bordwänden, Planenverdeck, festem Polyesterführerhaus und Kasten-aufbau. Links ein Ambulanzwagen auf Formosa.

schiebbar montiert. Zwei zusätzliche, aufklappbare Sitze verbargen sich in mit Deckeln verschließbaren Kästen unter der Ladefläche. Kraftstofftank, Reserverad, Batterie und Werkzeugkästen waren an der Unterseite der Plattform angebracht; an deren hinterem Ende befand sich ein Deckel, durch den der Motor zugänglich war. Die Grundausstattung des Haflinger beschränkte sich auf ein absolut notwendiges Minimum: Selbst das Planenverdeck mit vier (ebenfalls aus Tuch bestehenden) Türen war nur als Extra — und natürlich gegen Aufpreis — lieferbar.

Auch beim Fahrwerk ging Ledwinka eigene Wege. Statt der üblichen — meist durch Blattfedern geführten — Starrachsen besaß der Haflinger vier einzeln aufgehängte Räder, an rohrförmigen Stahlblechkörpern befestigt (den Pendel- oder Schwingachsen), in denen sich die Antriebswellen befanden. Die Welle zum Vorderachs-antrieb lief ebenfalls geschützt in dem kräftigen Zentralrohr, welches quasi das Rückgrat des Haflinger bildete.

Ziel dieser Konstruktionsweise war nicht nur ein möglichst geringes Gewicht — die Grundausrüstung wog gerade 600 kg —, sondern auch der durch die großen Federwege ermöglichte ständige Bodenkontakt aller Räder selbst auf unwegsamstem Untergrund.

Und hier lag ganz unzweifelhaft die Domäne des Haflinger. Die Steyr-Daimler-Puch AG, die ja seit einigen Jahren Fahrzeughersteller der ganzen Welt mit Vierrad-Antriebstechnik versorgt, hatte beim Haflinger alle Register gezogen und mit ihm sozusagen die Visitenkarte abgegeben. So waren die Leistungen des Haflinger im Gelände dann auch fast atemberaubend.

Kamen die Hinterräder des normalerweise nur mit Heckantrieb gefahrenen Haflinger an ihre (Haft-)Grenzen, konnte man durch Herausziehen eines zwischen den Vordersitzen liegenden Griffs den Vorderradantrieb während der Fahrt zuschalten. War noch mehr Traktion gefordert, ließen sich die Differenziale der Vorder- und Hinterachse sperren, und zwar einzeln und ebenfalls oh-





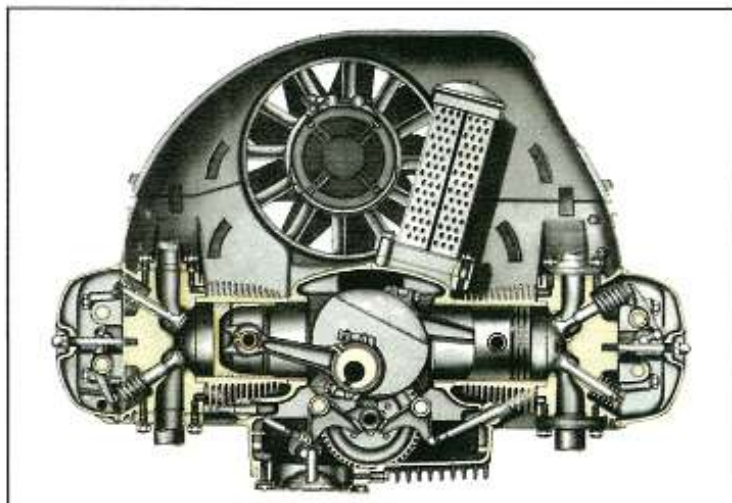
ne anzuhalten. Solcherart gerüstet, besaß der Haflinger eine Steigfähigkeit von (je nach Übersetzung) 50 bis 58 Prozent, mit dem später angebotenen Kriechgang bis zu 65 Prozent.

Erscheinen diese vom Werk angegebenen Werte, die sich auf das vollbeladene Fahrzeug beziehen, schon eindrucksvoll genug, so wußten Insider von Steigleistungen bis zu 100 Prozent (= 45 Grad) zu berichten! Da der Haflinger darüber hinaus Schräglagen von bis zu 50 Prozent verkraftete, ohne zu kippen, steht zu vermuten, daß in der Regel eher mangelnder Mut des Fahrers als mangelndes Klettervermögen des Haflinger seinem Einsatz Grenzen setzte. Ermöglicht wurden diese extremen Leistungen auch durch die Übersetzung des Antriebs: Je nach Ausführung lag die Mindestgeschwindigkeit bei 3,3 bis 4 km/h, die Höchstgeschwindigkeit bei rund 50 bis 75 km/h. Daraus läßt sich ersehen, daß der Haflinger kein sonderlich attraktives Langstrecken-

vergaser sollte die Benzinzufuhr auch bei extremer Schräglage garantieren.

Für eine lange Lebensdauer des hart beanspruchten Motors sorgten die hartnitrierte Kurbelwelle, widerstandsfähige Dreistoff-Kurbelwellenlager, gepanzerte Auslaßventile, verchromte Ventilschäfte und nicht zuletzt die durch einen mechanischen Fliehkraftregler auf 4500 U/min (ab

und der enge Wendekreis ergaben eine fast unglaubliche Wendigkeit und prädestinierten den Haflinger für den Einsatz in tropischen Regenwäldern und an steilen Waldhängen. Ganz erheblichen Anteil an seiner vielseitigen Verwendbarkeit hatte der wahlweise lieferbare Nebenantrieb vom Motor. So ließen sich per Seilwinde Gewichte von bis zu 1500 kg ziehen; zum Pflügen, Eggen



Zweizylinder-Boxermotor mit 643 ccm und 27 PS, gekühlt durch ein Axialgebläse. Spiralkegelräder und Kegeldifferential leiten die Kraft über die Antriebswellen zu den Stirnradnabenantrieben.



Die beiden Antriebsgruppen bildeten mit dem Zentralrohr das verwindungssteife Fahrgestell.

fahrzeug war. Dazu trug neben den geringen Fahrleistungen der infernalische Lärm des Motors bei. Es handelte sich hierbei um den Zwizylinder-Boxer aus dem Steyr Puch 500, jenem in Lizenz gebauten Kleinwagen, der — bis auf den in Eigenregie konstruierten Motor — fast aufs Haar dem Fiat 500 glich. Die Österreicher brauchten also nur einen Griff ins Regal zu tun; doch wurde die Maschine durch einige Änderungen der neuen Aufgabe angepaßt. Als wichtigste wäre hier die Vergrößerung des Hubraums auf 643 ccm zu nennen. Die Leistung stieg dadurch von 19 auf 22 PS, später waren es 24 — dazu wurde die Verdichtung von 6,7 auf 7,5:1 angehoben — und zuletzt gar 27 PS, das Verdichtungsverhältnis betrug nunmehr 7,8:1. Wichtiger noch war der Gewinn an Drehmoment, das im Laufe der Zeit von 4 mkg auf 4,5 mkg stieg, absolut gesehen natürlich immer noch ein eher bescheidener Wert. Ein spezieller Gelände-

1967 auf 4800 U/min) begrenzte Höchstdrehzahl.

Was in der ausgesprochen kurzhubig ausgelegten Maschine steckte, konnte sie lange Zeit auf Rennstrecken unter Beweis stellen: Dort rangelten die kleinen Steyr-Puch 650 TR mit den BMW 700 und den in der größeren Klasse startenden DKW Junior und NSU 1000 und schnitten dabei sehr gut ab. Und wenn sie sich bei der Platzierung geschlagen geben mußten, so führten sie in einer Disziplin ganz unangefochten: Sie begeisterten das Publikum mit dem schönsten Motorsound!

Doch zurück zum Haflinger: Ein Vorzug, vor allem für den Einsatz fernab jeglicher Zivilisation, war der geringe Benzinverbrauch. Bei gemütlicher Langstreckenfahrt begnügte er sich mit rund acht Litern auf 100 Kilometer, in schwerstem Gelände überstieg der Konsum kaum die 15-Liter-Marke.

In bezug auf seine Einsatzmöglichkeiten dagegen erwies sich der Kleine aus Graz als wahre Größe. Die winzigen Außenmaße

und für andere landwirtschaftliche Arbeiten an Steilhängen war er bestens geeignet. In Obstkulturen trieb das kleine Multitalent Sprüheräte sowie Pumpen an, und natürlich wußte die Feuerwehr diese Möglichkeit ebenfalls zu nutzen.

Auch die Kommunen bedienten sich gerne des Haflinger — so zum Beispiel die Stadt München: Sie setzte ihn als Streufahrzeug, Schneepflug oder als Kehrmaschine ein. Speziell für diese Aufgaben lieferte Steyr Puch eine Ausführung mit geschlossener Kabine aus glasfaserverstärktem Polyesterharz.

Eine verlängerte Version mit erhöhter Zuladung erweiterte nochmals die Verwendungsmöglichkeiten; in dieser Form diente der Haflinger, mit Sonderaufbauten versehen, etwa zum Krankentransport in der Dritten Welt.

Gerade in Gebieten, deren Straßen in der Regenzeit häufig durch eingestürzte oder weggespülte Brücken unterbrochen sind, wußte man zu schätzen, daß der Haflinger Wasserliefen von bis zu 50 cm kurzzeitig durchfahren konnte. Als Steyr Puch die Produktion des Haflinger 1974 auslaufen ließ, hatten 16.647 Exemplare die Werkshallen in Graz verlassen; nicht schlecht für ein Fahrzeug derart extremen Zuschnitts, allerdings kaum erheblich im Vergleich zum englischen Altersgenossen; der Mini, noch immer in Produktion, hat die Fünfmillionen-Grenze schon seit längerem hinter sich gelassen.

Martin Eberstaller

Nach 20 Rallye-Dienstjahren wurde Sobieslaw Zasada zum dritten Mal Europameister. Dank Ausdauer und taktischen Geschicks gehört der 41jährige noch immer zur Weltklasse bei Langstrecken-Prüfungen.



**RALLYE/EUROPA/
CHAMPION 1966**



Mercedes-Benz in Polen

Ein rallyeerprobter Steuermann bei Mercedes-Benz in Warschau ist Sobieslaw Zasada. Dreimal, 1966, 1967 und 1971 war er Rallye-Europameister für Serientourenwagen, heute führt er als Leiter die Generalvertretung von Mercedes-Benz auf Erfolgskurs. Die Zusammenarbeit ist bereits „Härtefall“ erprobt: 1978 startete Zasada im Zeichen des Sterns bei der „East African Safari“ in Kenia und der „Vuelta a la América Sud“, einer Südamerika-Rallye über eine Strecke von 30.000 Kilometern, bei der er mit einem 450 SLC auf Platz zwei fuhr. Direkt im Zentrum von Warschau, am Krakowskie Przedmiescie, dem sogenannten Königsweg, der vom Königspalast in Lazienki bis zum in der Altstadt gelegenen Schloß führt, eröffnete Zasada am 17. Mai 1991 den ersten Showroom von Mercedes-Benz in der polnischen Hauptstadt. Seit Januar 1991 ist Mercedes-Benz im jungen demokratischen Polen aktiv. Neben der Generalvertretung in Warschau, wurden bis heute landesweit 11 Niederlassungen und 30 Vertragswerkstätten gegründet.



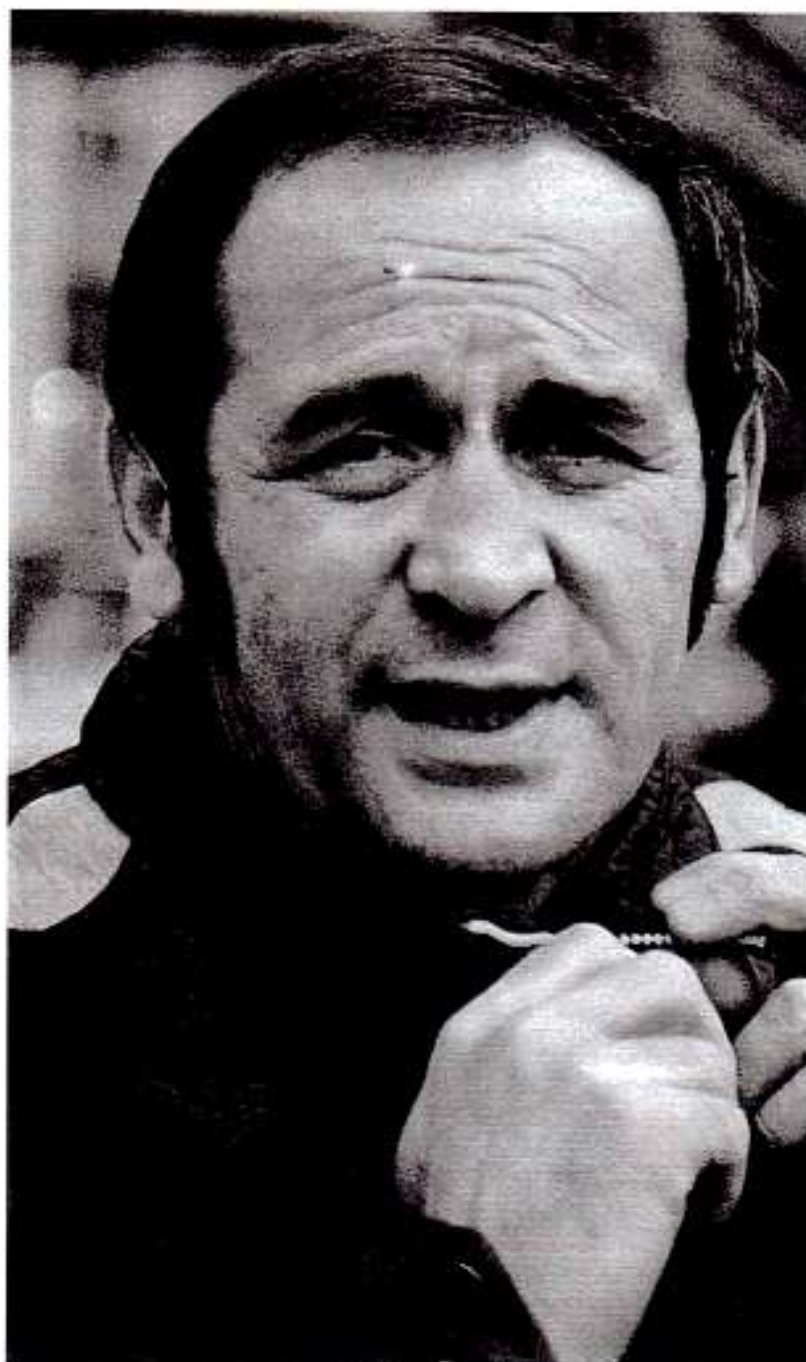
Ex-Rallye-As Sobieslaw Zasada



Mercedes-Präsenz am „Königsweg“

Über 2000 Neuwagen, davon 500 Nutzfahrzeuge, kamen im ersten Jahr auf die Straßen. Die instabile Lage des polnischen Marktes erschwert jedoch den Ablauf der Handelsbeziehungen: Zollgebühren und Einfuhrsteuer ändern sich mehrmals monatlich. Kommunikation und Public Relations werden großgeschrieben in Warschau. Herausgegeben wird eine monatliche Informationsschrift für Kunden, die S-Klasse wurde präsentiert und momentan laufen die Vorbereitungen zur Wahl einer „Miß Mercedes“, – bereits 100 Bewerberinnen haben sich gemeldet. Daß die Autos mit dem Stern in Polen längst beliebt und begehrt sind, belegt leider auch die Kriminalstatistik: Mehr als 10.000 im Westen gestohlene Mercedes-Benz Fahrzeuge, überwiegend Diesel-Modelle, tauchen jährlich als gesuchte Objekte auf dem polnischen Schattenmarkt auf.

Pluspole





1971 war im europäischen Automobilsport das Jahr der Blumenkinder. Erst etablierte sich der Stuttgarter Dieter Glemser, im Privatberuf Stütze der auf Schnittblumen spezialisierten Familiengärtnerei, als Tourenwagen-Europameister. Dann blühte bei der letzten Entscheidung der Saison, jener in der Rallye-Europameisterschaft der Fahrer, noch einmal der Weizen des schon 41-jährigen Sobieslaw Zasada, der im heimatischen Krakau mit Frau und Freund Blumen und Gemüse züchtet – auf zwei Hektar Freiland und in Gewächshäusern, die 3000 Quadratmeter überdecken. Ehe Zasada vor 20 Jahren mit einem BMW 328 Rallyes zu fahren begann und 1958 erstmals polnischer Meister wurde, hatte er bereits eine – zwangsläufig abgebrochene – Sportkarriere hinter sich. Er galt als Zehnkampf-Talent und war bereits mit 17 Jahren Dritter der polnischen Meisterschaft im Speerwerfen. Daneben konnte er seiner Leidenschaft Skilaufen nicht widerstehen: Nach zwei Stürzen und Brüchen in einem Jahr trug er zwölf Monate lang Gips und befand, seine Beine wären danach nur noch zum Treten der Pedale im Auto tauglich. 20 Jahre Rallyefahren ohne Verletzung bestätigten ihm, daß er sich mit diesem Schritt einem für ihn ungefährlichen Metier zugewandt hat. Zu einer Zeit, da die Rallye-Europameisterschaft der Fahrer noch in höherem Ansehen stand als heute, begründete der polnische Privatfahrer seinen Ruf als Schreckgespenst westlicher Werksprofis: 1966 gelang es Zasada mit einem Gruppe 2-Steyr Puch, dem damals im Mini Furore machenden Finnen Timo Makinen den Europatitel abspenstig zu machen. Mit kargem finanziellen Rückhalt, doch großem Beharrungsvermögen erschien er nach Saisonende bei Huschke von Hanstein, um sich für das folgende Jahr mit einem Porsche 912 zu rüsten. Alle Liebesmüh' des Porsche-Feldherrn in Rallyeschlachten, Zasada zum weit aussichtsreicheren 911 zu überreden, waren vergebens. Zum Nettopreis erstand Sobieslaw Zasada jenen Wagen, mit dem er 1967 zum zweiten Mal Euro-

pameister wurde, diesmal bei den Spezial-Tourenwagen. Den dritten Streich hintereinander vereitelte der Finne Pauli Tolvonen, der 1968 Zasada auf Platz zwei verwies. Schon auf diesem Höhepunkt seiner Karriere wandte sich Sobieslaw Zasada jener Sparte des Rallyesports zu, die Dauerhaftigkeit des Glücks auf Rädern, und zwar westlich des Eisernen Vorhangs, versprach: Langstreckenfahrten, je länger, desto lieber. Ohne Werksunterstützung seitens Porsche und ohne Mechaniker stellte Zasada als Sieger des Gran Premio Argentina 1967 mit einem 150 km/h-Schnitt Kondition und Improvisationsvermögen unter Beweis. Die Mammutfahrt London–Sidney brachte er in einem Escort als Sechster hinter sich, wobei er den Wagen ebenso ohne Kratzer ließ wie jene, mit denen er sich dreimal durch das Abenteuer der East African Safari Rallye schlug: Zweimal wurde er, den Sieg greifbar nahe, von maßlosem Pech gestoppt. Die Safari 1971 hatte den Polen zudem ins Kreuzfeuer der Kritik gebracht. Vergeblich blieben nämlich die Versuche des Porsche-Luftaufklärers Steinemann, Zasada aus dem Begleitfahrzeug über Funk auf den zum Überholen ansatzenden und auf dem Siegespfad rollenden Waldegaard aufmerksam zu machen. Als der Schwede endlich vorbeizukommen suchte und dabei seinen Wagen zu Bruch fuhr, lastete man Zasada mancherorts die Zerstörung der Porsche-Hoffnungen an. „Ich hatte den Funk abgestellt, weil man mir nicht zumuten konnte, daß ich gleichzeitig fahre und mich unterhalte. Da mein Beifahrer Bien aber weder ausreichend englisch noch deutsch sprach, blieb der ganze Sprechfunkverkehr an mir hängen“, erklärt Zasada sein Verhalten; er beschränkte die Funkkontakte auf jene Fälle, da der weiße Porsche 911 S mit der breiten Aufschrift „Poland“ Hilfe nötig hatte. Auch diese Aufschrift hatte Ärger gebracht. Dabei ist sie Teil jener Art von Diplomatie, die Sobieslaw Zasada zu eigen ist und seine Erfolge garantiert. „Es gibt 32 Millionen Polen, sechs bis sieben Millionen leben im Ausland, in der

ganzen Welt. Wo immer ich auftauche, bringt mir dieses Wort ‚Poland‘ die Unterstützung meiner Landsleute. Gerade bei der Safari malen die Afrikaner aus dem gleichen Grund groß ihr ‚Kenia‘ oder ‚Uganda‘ auf den Wagen. Die Einheimischen wissen, wie eine Safari vorzubereiten, zu fahren und zu gewinnen ist. Mir ist jedes ihrer Mittel recht.“ Taktisches Geschick ist die große Stärke Zasadas. Gegen Vortage von Vereinbarungen mit Porsche oder BMW ist er Dauerabonnent für die im Ostblock raren Ganzjahres-Visa nach Deutschland und Österreich und kennt Visa-Schwierigkeiten nur von anderer Seite: „Drei Monate wartete ich auf die Einreiseerlaubnis nach Kenia, mein Co-Pilot Bien hatte die Bestätigung seines gleichzeitig abgeschickten Antrags nach sechs Wochen.“ Zasadas Auftritte im Westen sind gekennzeichnet von häufig wechselnden Partnern. Nur bei der Polenrallye sitzt Jahr für Jahr Frau Ewa auf dem heißen Stuhl des Co-Piloten, sonst wechseln die Zasada-Beifahrer spätestens nach zwei bis drei gemeinsamen Fahrten. „Der Automobil Club Polaki erteilt als Oberste Nationale Sportbehörde vier bis fünf Fahrern Erlaubnis, ein ganzes Jahr im Ausland zu starten. Aber 40 bis 50 sind es insgesamt, die – voll auf Kosten des AC – gelegentliche Auslandserfahrung sammeln.“ Und für die besten ist Sobieslaw Zasada Eintänzer auf internationalem Parkett. Daß einer dieser gelegentlichen Beifahrer Jaroszewicz heißt und zufällig Sohn des polnischen Ministerpräsidenten ist, fügt sich lückenlos ins Erfolgsrezept des polnischen Nationalheros, für den sich Schlagbäume ohne Formalitäten heben – und der für sozial Entgegenkommen Gegenleistungen bietet. Seit 1960 startet Sobieslaw Zasada mit seinen wechselnden Partnern zur Rallye Monte Carlo in Warschau, und er trug damit zu jener Rallyebegeisterung in der polnischen Hauptstadt bei, die den Startort Warschau zu einem der beliebtesten bei der „Monte“ werden ließ. Weil diese Renommier-rallye ganz auf Schnelligkeit aufgebaut ist und so ohnehin

kaum den Qualitäten des zähen, ausdauernden Zasada entspricht, ist sie für ihn zugleich eine günstige Gelegenheit, dabei Polens wenig aussichtsreiches Nationalgefährt Polaki Fiat zu steuern. Mit einer geringfügigen Rücksicht freilich auf den guten internationalen Klang des Namens Zasada: Durch ein „Versehen“ des Veranstalters schlich sich im Januar 1971 neben den Namen der Beifahrerin Ewa Zasada zufällig Sobieslaws Pseudonym Sobek. Man akzeptiert es, wenn Zasada die World Cup Rallye London–Mexiko City als Spazierfahrt abwertet, man nimmt es ernst, wenn er bei der Safari angibt, er starte, um zu gewinnen. Um freilich für die europäische Rallyemeisterschaft der Fahrer einen Werks-BMW zu bekommen, bedurfte es des Durchsetzungsvermögens von BMW-Sportleiter Härle gegenüber dem Rallyeochef Helmut Bein, dem Zasada schon zu sehr an Schnelligkeit eingebüßt hatte. Geschickte Konzentration auf die Ostblock-Veranstaltungen im Meisterschaftsprogramm und zwei Siege in Polen und der DDR legten den Grundstock für Zasadas dritten Titel, der mangels namhafter Konkurrenz freilich nicht mehr an den Glanz der beiden ersten heranreicht. Um das Gelingen des dritten Streichs bei der abschließenden Tour de Belgique endgültig abzuschließen, packte man gar eine durchaus legale Schlitzohrigkeit aus, über die sich abgehängte Rivalen mokierten: Als Partner für die Schlußprüfung gewann BMW den Luxemburger Koob, der seine profunde Streckenkenntnis vornehmlich am Steuer des Zasada-BMW verwertete und so den Polen quasi per Chauffeur zur Europameisterschaft beförderte. Welt Diplomatie häufig bedeutet, daß eine Hand die andere wäscht, so darf man mit einiger Sicherheit Zasadas Gegenleistung hierfür schon im kommenden Jahr erwarten, wenn Achim Warmbold für BMW die Fahrer-Europameisterschaft sichern soll: Bei den Ostblockrallyes kann der beste deutsche Rallyepilot auf einen mit allen Wassern gewaschenen Chauffeur bauen, auf Sobieslaw Zasada. *hl*



ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

BEZEICHNUNG	DIMENSION	WERKSTOFF	DREHMOMENT
Auspuffkrümmer	Mutter M 8	DIN 934 MS	1,0
Gebläserad	Schraube M 12x1,5	MnSi 5	5,5
Riemenscheibe	Schraube M 22x1,5	MnSi 5	14,0 - 15,0
Schwungscheibe	Schraube M 24x1,5	3850 Cr. V 4	34,0 - 37,0
Zylinderkopf	Mutter M 8	DIN 934 MS / 10	2,5 - 3,0
Zylinderkopfdeckel	Hutmutter M 8	DIN 1587 / 6	1,5
Gehäuse	Hauptmutter M 10	DIN 934 / 6	3,5 - 4,0
Pleuel	Schraube M8x1,0	DIN 934 / 12.9	3,0 - 3,5
Ölkühler	Mutter M 8	DIN 934 / 5	1,0
Schaltgabel	Mutter M 7	DIN 934 / 5	1,5 - 1,7

Für die Steyr Puch Freunde der gepflegten Zeitverschwendung

TERMINKALENDER FÜR EILIGE ARBEITEN						
DIE	MI	DO	FR	FR	FR	RESERVE
8	7	6	5	4	3	2
16	15	14	12	11	10	9
23	22	21	20	19	18	17
30	29	28	27	26	25	24
37	36	35	34	33	32	31

Er bietet, nicht nur für unsere "Tuner", folgende Vorteile:

1. Bekanntlich lautet der Termin für alle eiligen Arbeiten " Gestern. Mit Hilfe dieses Kalenders kann z. B. ein Auftrag am 7. Tag angenommen werden und am 6. Tag fertiggestellt sein.
2. Die meisten Arbeiten sollen Freitags zum Wochenende fertig sein, deshalb hat jede Woche 3 Freitage.
3. Um ausreichend Zeit für die sich am Monatsende überschlagenden Termine zu haben, erhält jeder Monat 6 Tage zusätzlich.
4. Es gibt keinen "Ersten" im Monat mehr. Dadurch können Terminarbeiten nicht mehr vom Monatsende auf den "Ersten" des Folgemonats verschleppt werden.
5. Der 13. eines Monats wurde gestrichen, da dieser auf einen Freitag fallen würde
6. Der blaue Montag wurde ebenso abgeschafft, wie die unproduktiven Samstage und Sonntage.
7. Neu ist der Reservetag. Mit seiner Hilfe kann zukünftig vermieden werden, daß bei Erledigung ganz besonders eiliger Aufträge eine Panik ausbricht.





STEYR PUCH GOES TO EM...



Ca. 16.000 km An- und Abreise, 1000 km auf den Rennstrecken, wobei es ca. 500km echte Rennkilometer sind, ca. 1.500 l Diesel für das Zugfahrzeug, Treibstoff für das Pucherl?,



Nach 39 Jahren wurde es vollbracht – Günther Kremel auf seinem roten Steyr Puch 650TR gewann nach dem Polen Sobek Zasada (1966) die internationale historische automobile Bergmeister-

und last but not least, 37 Urlaubstage. Das stärkste Starterfeld und somit auch die meisten Mitstreiter waren in Italien zu finden, wo es oft heiße Duelle zwischen der gesamten Fiatpalette und



schaft der CAT. 1 und holte sich damit Europameisterschaftstitel und den FIA Zonentitel (FIA CEZ).

Die Rennserie der Europameisterschaft fand dieses Jahr in fünf Ländern statt, wobei es insgesamt 12 Rennläufe zu bestreiten galt.

Alles begann im Frühjahr in Sevnica (SLO), nachdem 2005 der Rechberg in Österreich leider nicht mehr als EM – Rennen ausgeschrieben war. Gemeinsam mit meinem Freund Heinrich Taubländer, bei dem ich mich gleich an dieser Stelle für die Unterstützung recht herzlich bedanken möchte, bestritten wir teilweise gemeinsam Rennen für Rennen, wobei sich zu Jahresmitte schon herausstellte, dass der EM-Titel in greifbarer Nähe wäre.

Ab nun galt es, das Pucherl etwas zu schonen, um nicht durch einen Ausfall am Ende der Saison als Zweiter oder gar Dritter durchs Ziel zu fahren.

Um zu veranschaulichen, was es heißt, eine Saison EM zu fahren, ein paar Daten:

den Pucherln gab. Leider schafften wir es nicht immer, diese hinter uns zu lassen. Der Grund dafür war meistens die fehlende Streckenkenntnis.

Ein durchschnittliches historisches Starterfeld bewegt sich in Italien bei ca. 120 Startern, das bekannte Rennen Coppa del Chianti Classico sogar über 400 Starter, und dies nur historisch!

Fazit dieser Saison ist, ein tolles und ereignisreiches Jahr in den verschiedensten Ländern und auf traumhaften engen und breiten Bergstrecken bis zu 17,2 km Streckenlänge, ohne nennenswerte Reparaturen am Pucherl durchgeführt zu haben.

Einen besonderen Dank möchte ich an dieser Stelle auch der Fam. Prokschi aussprechen, welche mein Pucherl mit exzellenten Ersatzteilen versorgte.

Ich möchte an dieser Stelle allen Puchfahrer/Innen und denen, die es noch werden möchten, eine erfolgreiche Oldtimersaison 2006 wünschen.

Euer Günther





2005 Calendar

14. - 15.05.2005	Petrol Sevnica	(SLO)
27. - 29.05.2005	Ustecka 21	(CZ)
04. - 05.06.2005	Ecce Homo Sternberk	(CZ)
24. - 26.06.2005	Trofeo Valle Camonica	(I)
16. - 17.07.2005	Trento Bondone	(SLO)
23. - 24.07.2005	Slovakia Matador	(SK)
29. - 31.07.2005	Petrol Ferrari	(SLO)
20. - 21.08.2005	Trofeo Luigi Fagioli	(I)
03. - 04.09.2005	Piancamuno-Montecampione	(I)
10. - 11.09.2005	Pedavena-Croce d'Aune	(I)
17. - 18.09.2005	Buzetski dani	(HR)
01. - 02.10.2005	Coppa del Chianti Classico	(I)



FIA Historic Hill Climb Championship

Championship Classification

1		Günther KREMEL (A)	STEYR PUCH 650 TR	57
2		Frantisek CECIL (CZ)	HAKAR	48
3		Luciano REBASTI (I)	ABARTH 1000 TC	38
4		Heinrich TAUBLANDER (A)	STEYR PUCH 500 DH	32
5		Arnost NEUBAUER (CZ)	PORSCHE 911 S	29
6		Ciro BERTOLINI (I)	FIAT 850 COUPE	24
=		Giovanni SAMBO (I)	ALFA ROMEO GTA	24
8		Lars SIEGMANN (D)	TRIUMPF C	23
9		Andrea BELLI (I)	AUSTIN COOPER S	20
=		Italo PAIN (I)	LOTUS ELAN S 2	20
11		Jürgen PACHTEU (A)	STEYR PUCH 650 TR	16
=		Marco FRENGUELLOTTI (I)	ABARTH 1000 TC	16
=		Stefano DESANTI (I)	R. ALPINE A 110	16
=		Andrea BURINI (I)	MORRIS COOPER S	16
15		Angelo DE ANGELIS	FIAT 1100/103	15



DER ALTE UND DER L-CUP



Hallo Puch-Leute,
das Langstreckenteam 2005 – Jörg, Thomas,
Klaus, George und Helmut – meldet sich. Nach
einer guten Saison 2004 folgt eine dramatische
Saison 2005.

Rennen 1: 500-km-Rennen im Rahmen des 24-
Std-Rennens.

1. Training lief problemlos – nein,
nicht ganz: Bremsexenter v.r. total
ausgerissen. Ölverlust am Ölkühler.
War alles reparabel. Diese Probleme
waren bisher unbekannt, sprich:
noch nie aufgetreten.

2. Training Oh Gott – mit dem fahren
wir auch – plötzlicher Leistungsver-
lust. Ins Fahrerlager, Motor raus,
Kopfdeckel runter: Kipphebelscha-
den. Repariert, Motor eingebaut, lau-
fen lassen – oh, Entsetzen! Kompres-
sion drückt ins Ausgangsrohr. Motor
raus, Köpfe runter: E-Ventil krumm,
Ventilteller und Sitz beschädigt.

Es ist 19:00 h. Ersatzventil passt nicht
ganz, es wird geschliffen was das
Zeug hält. Motor rein, laufen lassen und...
Kompression drückt in den Vergaser. Motor
raus, Köpfe runter, Ventile raus. Es ist 20:30 h
Leute, das müsst ihr mal erleben. Wir, das sind
Jörg, Thomas, Christoph und ich,
beschließen, für heute aufzuhören.
Samstagmorgen, 6:30 h, ich rufe die
Bohlmänner an: Ventil vorrätig. Tho-
mas aus Koblenz fährt über Neuwied
und bringt es zum Ring. In der Zwi-
schenzeit fräst und schleift Jörg mit
Akku-Schrauber den Ventilsitz. Es ist
9:00 h, Jörg schleift immer noch. Die
Zeit im Nacken, die Nerven blank,
das Rennen ist um 12:00 h. An die-
ser Stelle bedanke ich mich bei Jörg
im Besonderen und bei der ganzen
Crew für ihren Einsatz. Es ist 11:00
h, Jörg schleift immer noch. 1. Auf-
ruf zum Rennen. Die Nervosität
steigt. Wir montieren Ventile und
Kopf. Ich mache den Rest zu Ende.

Jörg muss sich fertig machen. Wir beschließen,
aus der Boxengasse zu starten. Zeitaufschub 35
Minuten. Das alles geschieht im LKW, da es dau-
erregnet. Es ist 12:00, Christoph, ein Freund
von Thomas, gibt mir jeden Schlüssel in die
Hand. Leute... und in 15 Min. ist der Motor
drin und läuft und läuft. Gut, Thomas, mein Co,
fährt den Start. Ich bin nass geschwitzt und fast
am Ende. Ein Ur-Schrei geht durchs Fahrerlager
und setzt meinen Stress und Frust frei (mache
ich immer so). Und der Puch steht am Start. Jörg
fährt ein Super-Rennen und liegt in Runde 5 eine
Minute vorn. Thomas hält sich zurück und
kommt zum Fahrerwechsel in Runde 6 rein. Bis

zur 12. Runde läuft er ordentlich, der
Puch...da...ein leichter Knall ausgangs Berg-
werks-Kurve. Lenkung blockiert. Setze den
Puch gerade und er läuft normal geradeaus.
Auffahrt zum Karussell war dann Schluss: linkes
Radlager gebrochen. Frust total!!! Doch dann –
Freude kommt auf: in Wertung und 2. Platz.
Ich muss das schildern, damit ihr das miterlebt

Null Sicht. Wischer spinnt. Fahre an die Box,
um zu warten. Ich sehe Jörg und freue mich,
dass er dabei ist. Und der Kerl jagt mich in den
Regen raus. Zum Glück kamen 3 Safety-Car-Pha-
sen und alle schleichen um den Kurs. Zeiten
3:30 min. In der letzten Stunde trocknet es ab
und ich fahre meine persönlich schnellste Zeit
3:18 min. Ich sehe die Zielflagge und alle sind
happy. Dieses Rennen widme ich
unserem ersten Enkelkind Timon.

Rennen 3: Der AvD Marathon His-
torik im Rahmen des AvD Oldtimer-Grand-Prix.
Ein MUSS für einen Puch- Fahrer. Aber es sollte anders
kommen.

Training: Wetter mal trocken. Gute
Zeiten. Wir sind zufrieden, George,
der Engländer, Klaus Edel und ich.
Rennen: Klaus fährt den Start. Er-
ster Fahrerwechsel in Runde 5. Ge-
orge übernimmt. „Geht das gut?“
Ich bin sehr nervös. Plötzlich Aufre-
gung in der Box. Der Puch schleicht
heran und qualmt. Das bedeutet
nichts Gutes! An der
Antoniusbuche ist der Keilriemen

gerissen und George ist bis zur Box gefahren
und gerollt, ca. 1,5 km. Keilriemenscheibe oben
gebrochen, Motor total überhitzt. Wir wechseln
beide Zündkerzen und Motor
springt an. Weiterfahrt nur bis zur
Hatzenbach...Aus.

Wir sind noch gewertet worden und
einen Pokal gab es auch.

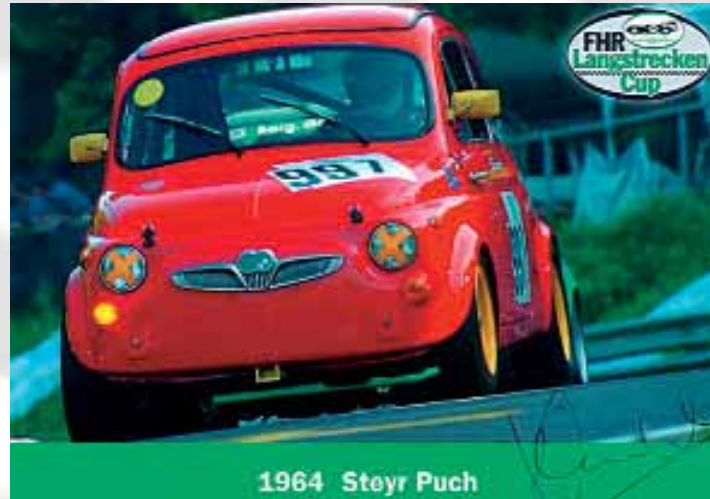
Nach Motor-Ausbau in der Werkstatt
das blanke Entsetzen: Gehäusebol-
zen vom Kurbelwellenlager rausge-
brochen, Zylinder gerissen, Kolben
beschädigt, Pleuel blau...das
reicht!!! Ich mache das Licht aus und
trinke ein Bier.

Rennen 4: Die „Legende“ lebt
(früher Eifelklassik) und ich nenne.
Ein 12-Runden-Rennen Nürbur-
gring total.

Training: Es regnet schon wieder
und ich überstehe Training 1 und 2
und bin zufrieden. Zeit 16:51.

Rennen: Am Start – ich bin nicht der Letzte!
Puch läuft gut. In Runde 2, Eingang Hatzen-
bach: Kann nicht mehr zurückschalten. Ich ru-
dere quer zur Bahn und rolle auf dem Grün-
streifen aus. Bekomme keine Gänge geschaltet
(Kupplungsschaden). Am Drückring vom Kupp-
lungsautomat sind die Halteklammern gebro-
chen (schöne Sch... , noch nie gehabt). Bin sehr
enttäuscht und hänge in den Seilen. So kurz wie
mein Rennen, so kurz ist mein Ende.
Auf ein Neues in 2006. Man sieht und hört sich.

Der Alte



1964 Steyr Puch



und nachempfinden könnt. Nur so kann man
ermessen, was Motorsport bedeutet. „Geht
nicht, gibt's nicht!“

Rennen 2: Das Oldtimer-Festival steht an. Ein
3:15-Std.-Rennen auf GP-Kurs.

Training läuft super. Wetter heiß, null Probleme.
Fahre leider alleine in der Klasse, Jörg kann
nicht.

Rennen: Den Start fährt Schorsch vom Derichs-
Rennwagen-Team. Nach einer Stunde Fahrer-
wechsel. Puch läuft sauber. Freude kommt auf.
Dann setzt Regen ein. Aber kein normaler Re-
gen: es sind orkanartige Sturmböen mit Regen.



DER FALL EBERBACH,

Deutsche Automobil Bergmeisterschaft 1964 – Vorkommnisse beim letzten und entscheidenden Lauf in Eberbach.

Bergrennen waren in den 60er Jahren eine äußerst beliebte Möglichkeit Automobilsport zu betreiben. Bekannte Fahrer der damaligen Zeit – wie Stommelen, Mitter, Maas u.a. – kamen über Bergrennen zum großen Rennsport auf der Rundstrecke. Teilweise nutzten sie auch noch als bekannte Profis immer wieder Möglichkeiten, am Berg zu starten.

Ungehindert von Konkurrenten kann man sich bei Bergrennen seine Ideallinie selber suchen. Auch der Fahrzeugverschleiß hält sich in der Regel in Grenzen. Die Startgelder waren bezahlbar, und so konnte ein Veranstalter damals sicher sein, genügend Starter für eine wirtschaftliche Abwicklung seiner Veranstaltung zu finden.

Der Start eines Bergrennens lag sehr oft in einer Steigung. Es war dann für das Publikum ein besonderes Erlebnis, hier den Start zu verfolgen. Wer je eine Meute Steyr Puchs, ausgerüstet mit traditioneller Berg-Auspuffanlage oder Flammrohr, in kurzem Abstand hintereinander starten gesehen und gehört hat, weiß, wovon ich spreche. Zehn hochverdichtete Puchs, aber auch 700er BMWs mit Rennauspuff, veranstalteten einen solchen Höllenschrei, dem sich keiner entziehen konnte und der vom Publikum regelrecht genossen wurde!

Die Zuschauer konnten bei Bergrennen das Geschehen hautnah verfolgen. Es wurden damals, neben den vielen gängigen Tourenwagen und GTs, auch ausgesprochene Pretiosen an den Start gebracht. Mercedes 300 SL, Ferrari 250 GT oder 275 GTB und sogar BMW 507 – solange noch homologiert – waren öfter am Start bei Bergrennen zu bewundern. Zu bedeutenderen Rennen scheuten sich die Werke nicht, „verkappte“ Werkswagen über Haustuner an den Start zu brin-

gen. Starterfelder von 15 und mehr Wagen in der 700er Klasse waren keine Seltenheit. Mit dem Auslaufen der Homologation für die 700er BMWs 1968 wurden die Felder kleiner.

Die Deutsche Bergmeisterschaft hatte einen hohen Stellenwert. Sie genoss großes Ansehen in der Öffentlichkeit. Ergebnisse von Meisterschaftsläufen wurden in der Tagespresse veröffentlicht und die Fachpresse nahm regen Anteil an den

Heinz LIEDL Regensburg-Graßlitzing
auf
STEYR-PUCH 650 TR
zum dritten Male
**Deutscher
BERGMEISTER**
sämtlicher Tourenwagen
Mit drei deutschen Bergmeisterschaften in ununterbrochener Folge - 1964, 1965 und 1966 - sind LIEDL und STEYR-PUCH unübertroffen
In den Bergen geboren -
in den Bergen bewährt!
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT

Geschehnissen im Bergrennsport. So war es nicht weiter verwunderlich, dass das BMW-Werk 1964 die Chance nutzte und einen 1800 ti in der Klasse bis zwei Liter der verbesserten Tourenwagen (als Gruppe 2) bei den Läufen zur Deutschen Bergmeisterschaft mit dem Werksingenieur Epplein als Fahrer einsetzte. Eine bessere und billigere Reklame konnte es für BMW damals nicht geben. Die Erinnerung der Bergmeisterschaft war sicher-

lich eingeplant und hätte werbemäßig damals gut ins Konzept von BMW gepasst. Die neue Klasse der 1800er BMW-Limousinen, welche die großen V8-Barockengel und die 700er Kleinwagen ablösen sollte, konnte jede werbemäßige Unterstützung gebrauchen. Der Wagen selbst dominierte im Rennsport als 1800 ti zu diesem Zeitpunkt die 2 Liter-Klasse nach Belieben. Mit seinem Erscheinen auf der Rennstrecke konnte der bis dahin siegreiche VOLVO nur noch Achtungserfolge in der 2 Liter-Klasse erringen.

Die 700er Klasse der Bergmeisterschaft 64 glaubte das BMW-Werk in besten Händen. Hier tummelten sich viele, gute und engagiert agierende Privatfahrer, aber auch professionelle Tuner mit dem 700er BMW-Sportcoupé. Dem von Heinz Liedl immer öfter eingesetzten Steyr-Puch 650 TR hatte man bei BMW in der Meisterschaftsplanung zunächst nicht genügend Beachtung geschenkt. Dies ist umso unverständlicher, da doch Heinz Liedl im Vorjahr die 700er Klasse beim letzten Bergmeisterschaftslauf in Eberbach gewonnen hatte und obendrein noch hier Tourenwagen-Gesamtsieger geworden war. Hannes Hering gewann übrigens in diesem Jahr 63 in Eberbach mit dem 500er Puch die Klasse bis 600 ccm gegen die damals sehr starken NSU-Prinz.

Zum 700er BMW muß gesagt werden, dass dieser Wagen Anfang der 60er Jahre in der kleinen Klasse das Maß aller Dinge war. Mit einem phantastischen Fahrwerk und „Super“-Bremsen ausgerüstet war z.B. auf der Nordschleife gegen den BMW „kein Kraut gewachsen“. Ein Martini-BMW 700 von einem guten Fahrer pilotiert – und davon gab es damals genug – war von einem 650er Puch kaum zu schlagen. In wie weit dieses evtl. Heinz Liedl doch einmal gelungen ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Am Berg sah die Sache ganz anders aus. Hier konnte der Steyr Puch nach Belieben seinen Leistungsvorteil aus-



spielen. Aber die 54 bis 58 PS, die schnelle BMWs damals geleistet haben sollen, waren – insbesondere mit dem überlegenen Fahrwerk – immer noch ein Wort und mussten erst einmal geschlagen werden.

BERGRENKEN EBERBACH

Erst im letzten Wertungslauf um die deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen in Eberbach entschied sich, wem die ÖNS den Titel zuerkennen wird. Aussichtsreicher Kandidat war der Regensburger Steyr-Puch-Fahrer Heinz Liedl. Mit knappem Punktrückstand konnte sich noch BMW-Ingenieur und Fahrwerkspezialist aus München, Heinz Eppelein, Hoffnung machen. Allerdings war für ihn nur dann die Meisterschaft zu gewinnen, wenn Liedl nicht zu gewinnen würde. Und das war unwahrscheinlich. In München ließ man sich einen Ausweg einfallen: Man kaufte einen kleinen Steyr-Puch, richtete ihn her und meldete Hubert Hahne in der Klasse Liedls, der Tourenwagenklasse bis 600 ccm. Es gab wegen dieser Manipulation viel Wirbel: In anonymen Briefen wurden wir von dieser Tatsache in Kenntnis gesetzt, um „in Eberbach den Kampf- oder Krampf richtig beurteilen zu können“. In der Tat sprach man in Eberbach von nichts anderem, BMW war Ziel massiver Fahrerkritik. Man muß freilich erwähnen, daß zwar bei einem Sieg Hahnes Eppelein Bergmeister geworden wäre – aber ex aequo mit Liedl. Dem Regensburger wäre also auch mit einem zweiten Platz der Titel sicher gewesen. Liedl löste das Problem auf die einfachste Art: er gewann trotz Hahne seine Klasse und ist damit alleiniger Punktbester, das heißt, er wird von der ÖNS den Titel eines deutschen Bergmeisters zugesprochen bekommen, ohne ihn teilen zu müssen.

Das Regelement der Bergmeisterschaft gestattete bis einschließlich 1964 Doppelstarts. Ab 1965 wurden Doppelstarts bei Meisterschaftsläufen wegen der Vorkommnisse in Eberbach von 1964 nicht mehr erlaubt. Diese Möglichkeit des Doppelstarts ermöglichte es Heinz Liedl, sowohl mit dem 500er Wagen in der 500er bzw. 600er Klasse zu starten und

zusätzlich mit dem 650 TR in der 700er Klasse. Vor dem ersten Rennlauf musste der Fahrer entscheiden, in welcher Klasse er in der Bergmeisterschaft in diesem Rennen gewertet werden wollte. Bei der nächsten Veranstaltung konnte er durchaus in einer anderen Klasse starten und gewertet werden.

Wie Heinz Liedl mir erzählte, wurde von ihm in der Meisterschaftssaison 1964 von dieser Möglichkeit des Doppelstarts Gebrauch gemacht und je nach Streckenbeschaffenheit und Konkurrenz erst nach dem Training die Wertungskategorie festgelegt.

Was sich nun in Eberbach beim letzten Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft 1964 abgespielt hat, schildern die beiden nachfolgenden Artikel sehr anschaulich: BMW hatte sich in Eberbach total verkalkuliert! Wie konnte es möglich sein, dass ein BMW-Werksfahrer – Hubert Hahne galt zur damaligen Zeit als einer der stärksten deutschen Tourenwagenfahrer – gegen einen doch zu diesem Zeitpunkt nur Insidern bekannten Heinz Liedl nicht gewinnen konnte? Wie war es möglich, dass ein werksvorbereiteter BMW-Puch gegen die „Garagisten“ aus Regensburg chancenlos blieb? Immerhin hatte der österreichische Motorkonstrukteur Apfelbeck an der Vorbereitung dieses Wagens großen Anteil gehabt. Er hatte nicht nur sein Wissen sondern auch seine Beziehungen zur

österreichischen Szene einbringen können. Dem von BMW getunten Puchmotor wurde allgemein eine höhere Leistung nachgesagt als dem Aggregat, welches Heinz Liedl an den Start brachte. Wieso konnte dieser Wagen, von einem Spitzenfahrer pilotiert, hier nicht gewinnen? Heinz Liedl meint hierzu, es hätte an seiner „ausgefuchsten“ Getriebeübersetzung gelegen, welche Hahne nicht zu Verfügung stand. Da er schon

früher in Eberbach gefahren war, kannte er die Streckencharakteristik genau und wusste deshalb, wo er anzusetzen hatte! Er montierte einen extrem langen 1. Gang und konnte so mit dem dann eng abgestuften Getriebe den 500er Motor immer im optimalen Drehzahlbereich halten. Die Bergrennstrecke von Eberbach besteht aus einer Aneinanderreihung von Spitzkehren mit dazwischenliegenden Beschleunigungsgeraden. Der Belag galt damals, vor allem bei Nässe, als äußerst tückisch. Heinz Liedl schaltete vor den Spitzkehren immer in den 1. Gang zurück, um dann auf der folgenden Geraden die gute Getriebeabstufung auszunutzen zu können. Die Problematik, bei extremem Anbremsen einer Spitzkehre mit Zwischengas noch in den 1. Gang zurückzuschalten, ist jedem Steyr Puch-Fahrer bekannt. Außerdem ist ein Keilriemenschaden durch unsauberes Zurückschalten in den 1. Gang bei Renntempo vorprogrammiert. Allein die überlegene Getriebeübersetzung wird den Sieg nicht ausgemacht haben! Heinz Liedl übergeht in seiner Bescheidenheit, dass er Hubert Hahne auf einem Steyr Puch wahrscheinlich auch fahrerisch zumindest ebenbürtig war. Denn hier in Eberbach wurden die Rennen auch auf dem letzten Kilometer kurz vor dem Ziel gewonnen. Wer dort auf diesem schnellen Streckenabschnitt mit seinen langgezogenen Kurven vom Gas ging, konnte hier nicht gewinnen! Als später öfter BMW-Fahrer, nach dem Auslaufen der Homologation des BMWs, versuchten, auf Steyr Puch zu wechseln, zeigte sich, dass auch gute Fahrer mit dem Fahrverhalten des Puchs nicht zurechtkamen. Auch Hubert Hahne – verwöhnt vom 700er Coupé und dem 1800 ti – hatte sicherlich seine Probleme mit der Fahrmaschine Steyr Puch 500!

Dies betraf nicht nur die gewöhnungs-



bedürftige Straßenlage sondern auch das Bremsverhalten, welches hier in Eberbach beim Anbremsen der Spitzkehren wesentlich zu einer guten Zeit beitrug! Hubert Hahne war in beiden Rennläufen deutlich langsamer als Heinz Liedl. Zu dieser Überlegenheit des Steyr Puch-Fahrers hat sicherlich auch die Vertrautheit mit dem Sportgerät beigetragen!

Über sportliches bzw. faires Verhalten kann man bekanntlich lange diskutieren, und selten wird man zu einem einheitlichen Ergebnis kommen. Ob das Verhalten des BMW-Werks im oben geschilderten Fall sportlich und fair war, muß jeder selber entscheiden.

Kommerzielle Gesichtspunkte und unsportliches Denken führten zu dem damaligen Verhalten des Autobauers.

Die Fahrer, auch die BMW-Fahrer, standen voll hinter Heinz Liedl. Sogar BMW-Rennmonteure beglückwünschten ihn zu seiner ersten Meisterschaft und entschuldigten sich für die Unsportlichkeit ihres Arbeitgebers. Die Geschichte war aber mit diesem letzten Meisterschaftslauf und der Erringung der deutschen Bergmeisterschaft durch Heinz Liedl noch nicht zu Ende. Einige Zeit später wurde der BMW-getunte Puch zum Verkauf angeboten, wobei die überlegene Leistung und der geringe Kilometerstand hervorgehoben wurden. Der Wagen war tatsächlich nur ein Bergrennen gelaufen. Zum Frühjahr 1965 erschien dann folgendes Inserat in „auto, motor und sport“:

Hiernach habe ich nichts mehr über dieses Unikat gehört. Doch die Gerüchteküche brodelte und Sagenentwick-

lung – diesen Fall betreffend – setzte ein. Als das Fahrzeug, nicht mehr im Rennsport auftauchte, wurde immer wieder behauptet, dass der von BMW vorbereitete Motor, vor allem die Nockenwelle (Apfelbeck!), als Muster für die späteren schnellen 650er Puchs gedient hätte. Tatsache jedoch ist, dass in der Regensburger PS-Schmiede der Fa. Liedl ausschließlich „Haering-Nockenwellen“ verwendet

EINMALIG
BMW - Eberbach STEYR-PUCH 500 D
 mit garant. 42 PS durch einzige und
 schärfste Nockenwelle, schnellster der
 600er Klasse. Zwei Getriebe u. v. a.
 Teile. Seit Eberbach nicht mehr gelaufen.
 Rennfertig für „Hansa-Pokal“ am
 9. Mai, für DM 7500,- zu verk. Eil.
 angebote unter Nr. 5683. 7952

wurden. Diese von Hannes Haering eigenständig entwickelten Nockenwellen, vor allem die RS 65 und RS 66, waren die Basis der Siegermotoren der Fa. Liedl ab 1965. Heinz Liedl konnte zu dem BMW-Puch Motor keine Auskunft geben. Ihm ist der weitere Verbleib des „BMW-Eberbach Steyr Puch 500 D“ Motors mit angeblichen 42 PS unbekannt. Vielleicht erinnert sich ein Leser dieser Zeiten an die Angelegenheit und kann die aufgeworfenen Fragen klärend beantworten!

Ulrich Körner



Hallo, wie geht's?

Der Berg-Floh

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

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

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

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

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

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



Liedl 1966: So brav, so schnell ...



2001: Noch immer echter Bayer



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



Anziehend: „Kleine Göttinnen“

Steyr-Puch-Fans kamen bis aus Portugal nach Graßling / Auch Zweiräder

GRASSLING (Ija). Die kleinen roten „Göttinnen“ lockten aus dem Ausland viele Fans nach Graßling. Heiner Liedl, mehrfacher deutscher Slalommeister und Sieger Puch 1000, hatte zum Jahresbeginn die Fans der Freunde dieser kleinen wendigen Lifter eingeladen.

Auf die Ladung ging diese Mal bis nach Portugal. Luis Patrício aus Espinho war ebenfalls

mit dabei und brachte ein neues kleines Puch zweirädriges Modell mit sich. Eine neue Hochverkle für den 650 TT machte er zum Thema dieser Fahrten. Mit dem Teil, geprüfter Heiner Liedl, konnte die Ladung besser geladert werden. An Stelle der üblichen 20 PS hat das Puch jetzt über 40 PS und mehr.

Ausgestellt hatte Manfred Spatz, süddeutscher Slalommeister, mehrfacher Gewinner des Tausch des Tages, dessen Interesse auch mit einem Puch



Pinzgauer war der Star

Exotische Kurserie: Ein Panzer von vierzehnhalf Tonnen

GRASSLING (Ija). Der Star beim diesjährigen Steyr-Puch-Treffen in Graßling war ein ungewöhnlicher vierzehnhalf Tonnen schwerer Pinzgauer. Ursprünglich für die Armee der sandstabilen Kriegszonen gebaut, war die Fahrzeug mehr anderen für die AWD während der Kriege im Kosovo im Einsatz.

Das 1996 gebaute Fahrzeug mit dem Motorblock aus Österreich 115 PS und einer Vollbremsung war über die Jahre hinweg in Österreich, Spanien und bei regelmäßigen Schritten

in verschiedenen Ländern und wurde auch in den 90er Jahren in Italien bei der Produktion von Pinzgauer, Wolfgang fuhr aus Südtirol nach Nürnberg.

Der Schwerpunkt der ungewöhnlichen Fahrt war der 1000-Motor. 1000 PS hat im die, Standardwert 81000 km im Einsatz. Zu dem Detail mit dem Pinzgauerblock. Was nicht nur das getriebene Fahrzeug mehr er sich über, sondern auch die Fahrer. Alexi Tino und sein, Heiner Liedl und Klaus Müller (Puch) hatten eine tolle Zeit. Heiner Liedl und Klaus Müller (Puch) hatten eine tolle Zeit. Heiner Liedl und Klaus Müller (Puch) hatten eine tolle Zeit.



Reihe der „kleinen Göttinnen“ anlässlich der Fahrt in Lauchitz zum Quartier gleich mit.

Foto: Eder



Nostalgie-Treffen der Puch-Fans

GRASSLING (Ija). Mehrere hundert Besucher kamen zum Puchtreffen nach Graßling. Fans der österreichischen Auto- und Motorradmarke aus dem In- und Ausland schwebten gemeinsam in Erinnerungen und deckten sich praktischweise auch gleich mit Ersatzteilen ein. Die Attraktion war ein Puchmotorrad mit 500-ccm bei 14 PS. Der Fahrer hatte die 200 Kilometer lange Strecke von Hof aus angetreten. Schienenwagenmaschinen, Motorräder aus dem Jahre 1912 und natürlich die kleinen roten Pflizer umrahmten die Veranstaltung. Altmeister Heiner Liedl und seine damaligen Konkurrenten sind sich heute wie damals freundschaftlich verbunden. Nächstes Jahr im Mai wird der Treff wieder durchgeführt. Foto: Eder



Graßling wird Mekka der Puch-Fans

GRASSLING (Ija). Am Samstag steht Graßling wieder ganz im Zeichen der roten Pflizer. Nicht der Mythos Ferrari, sondern die kleinen wendigen Steyr Puch sind es, die Rennsportfreunde aus ganz Europa anlocken. Heiner Liedl, mehrfacher Deutscher Meister auf diesen kleinen Boliden, hat wieder ehemalige Meister und auch die jungen und jung geliebten, die heute

nach mit diesen Partys Rallyes und Rennen fahren nach Graßling eingeladen. Dort gibt es auch eine Ersatzteil- und Meinungsbörse für Tuner und Bastler. Manfred Spiegel, mehrfacher Süddeutscher Slalommeister und Sieger vieler Wettbewerbe, stellt seinen Puch 650 TT, Baujahr 1963, aus (Foto); außerdem werden Puch-Motorräder präsentiert. Foto: Eder





Neuffen 1965...



...Günther Lehmann versucht vergeblich...



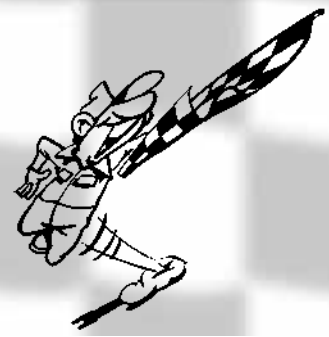
...seinen Steyr-Puch...



...in Querrolle...



...den Berg hinaufzubringen...





OLDIE SCHEUNE DORNBIRN

Veranstaltungen und Ausfahrten mit klassischen Automobilen

Die ganze Welt der Oldtimer - von Alfa bis Zastava -

Burkhard Fussenegger, Gutenbergstr. 10, A-6850 Dornbirn
Tel./Fax: 0043-5572-23009 Mobil: 0043-664-4413531



Auch unser Freundeskreismitglied Josef Weschenfelder hatte seinen Puch dabei und ihn auf seinem Modellautostand präsentiert, so dass wir auf der

Anfang März trifft sich die Oldie-Gemeinde zur ersten großen Veranstaltung in Stuttgart. Der Steyr Puch Freundeskreis war 2005 zu Gast auf dem Stand der Oldie Scheune Dornbirn mit dem 650 TR2 von Michael Stöbel. Auf einem von Organisator Burkhardt Fussenegger liebevoll dekorierten Stand war die Rennsammel ein Dauerziehungspunkt. Zwischen Fahrerlager für Wohltätigkeitsrundfahrten, einer schönen Ausstellung von historischen Waschmaschinen und einem Samba Bus war das ehemalige Rally-Monte-Carlo-Auto mit offenen Hauben zu betrachten. Viele Häse waren fast zu kurz.

Messe gleich zweimal auf die Marke Steyr Puch aufmerksam machen konnten. Natürlich durften die Hinweise auf unseren Freundeskreis per Informationsblatt nicht fehlen. Einige Freundeskreiser wurden beim Rundgang durch die Messehallen gesichtet. Neben allgemeinem Teileverkauf, Präsentation verschiedener Markenclubs, Privatauto Börse und Versteigerung ist die Retro Classic bei familiärer Atmosphäre ein schöner Einstieg in die beginnende Oldtimersaison. Im folgenden Jahr werden wir erstmals mit einem eigenen Stand vertreten sein.

Michael Stöbel

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





Skurrielles Mini-Schnauferl auf vier Speichenrädern feiert Geburtstag – zum Jubiläum winkt Konstrukteur Nikolaus Schmidt ein Fernsehauftritt:

Von Ofenblech bis Luftschutzkoffer ein automobilistisches Sammelsurium

Mofa und Rasenmäher standen Pate bei der Geburt des Getriebes / Aus mehreren hundert Einzelteilen von Paris bis Polen gefertigt

Seesener. (md) Was tun, wenn den Junior auf der Rückfahrt vom Freizeitpark ein Gedanke nicht mehr losläßt: »Papi, kannst Du mir nicht so einen Co-Carl bauen?«, quengelte der Achtjährige, und sein Vater, als Maschinenschlosser dieser Hastel-Idee nicht unbedingt abgeneigt, stürzte sich sogleich in die Planung eines ungewöhnlichen Unikats aus tausendundeinem Einzelteil von Paris bis Polen. »Schnaufi«, der 1981 fertiggestellte und inzwischen mehrmals umgebaute Mini-Oldtimer des Seeseners Nikolaus Schmidt, ist in der Tat einzigartig: Aus zwei Fahrrädern, Küchenstuhl, Ofenblech und Luftschutzespothekenkoffer zusammengebaut, kommt das tuckerbare Töff-Töff durch einen 0,81 PS starken Mofa-Motor mit Rasenmäher-Starter mühelos auf 25 Stundenkilometer. Zum 10jährigen Geburtstag des »feinsten Spiel-Mobils« steht nun demnächst sogar ein Fernsehauftritt in Aussicht.

Mit Schweißgerät, Präsmaschine und Schraubenzieher war der innovative Fahrzeugkonstrukteur monatelang im Keller seines Hauses tätig – tausend Stunden reichen da nicht, resümiert er. Kein Wunder: Rund 80 »Lieferanten« trugen auf seine Anfrage zur Ausstellung des Speichenrad-Schnauferls bei, so daß zu guter letzt alle Kfz-Fabrikate unter dem Lkw-Flässen-Verdeck vereinigt waren – Gas-, Brems- und Kupplungspedal ei-

nes Renault R4, die Fahreratz-Mechanik vom Audi 80, Allradbremse von Fiat, Schürtenippel von Mercedes, Kettenrad von Zündapp.

Bis zuletzt fehlten die Scheinwerfer: »Es war so schwierig, zwei baugleiche Lampen zu finden«. Die bekam der eiförsreiche Heimwerker schließlich aus Baden-Württemberg. Den rechtslaufenden Rasenmäher-Motor konnte Nikolaus Schmidt jedoch erst integrieren, als er diesen auf-

einige entgegengesetzte Umdrehungen umgerüstet hatte. Ein »Drehkörper«, der auf den Mofamotor paßt, treibt den zugstarken Zockel-Zwerg allein über das linke Hinterrad an und folgt in dieser Antriebsart dem bekannten Ford-T-Modell.

Manches war aber einfach nicht zu bekommen, wie die Zwei-Gang-Schaltung, die er selbst bauen mußte – dafür ist sie etwas besonderes: in beiden Gängen kann das Mini-Mobil rückwärts brausen. Das klar gestylte Armaturenbrett im »Cockpit« entstand kurzerhand aus Material einer beimischen Blechwarenfabrik. Ballhornhupe und Feuerlöcher, Fährchen ringsherum und – ein winziges Väschen (vom Gandersheimer Flohmarkt) mit frischen Blümchen zur Dekoration komplizieren das ansprechende Styling.

Das in Form und Oldtime-Flair gefällige Gefährt besitzt durch seine geräumige Fahrgastzelle, das Gepäckvolumen zweier in des Wortes wahren Sinne Koffer-Räume gestattete Kurzreisen mit allerhand »Zubehör«. »Schnaufi hat mich schon bis Lamspringe und Störy gebracht«, berichtet der Seesener über die Fahrleistung des 50-Kubikzentimeter-Motors, der zwei Motorradketten in Gang setzt, die wiederum »über sieben Zahnräder gehen müssen«. Ergebnis: »Steigungen bis zu elf Prozent schafft man damit mühelos«. Ohne Mucken, so der Kfz-Designer, erklimm die Schmidt'sche Eigenkonstruktion auf diese Art den Sonnenberg.

Beim Blättern in der über hundert

Seiten starken Akte mit Skizzen Marke Michelangelo, diffizilen Berechnungen und langen Lieferantenlisten räumt der Bastler die Fahrzeugtechnische Entwicklungsphase ein: »Ehe alles wie gewünscht funktionierte, mußten wir viel experimentieren«. Furwahr: Die Räder des Bonanza-Fahrrades gaben nach schlappen 600 Kilometern Testfahrten auch über den Parkplatz des V-Marktes den Geist auf – da hieß es andere Speichen aufziehen. Vom ursprünglichen Juwa-Motor galt es ebenso Abschied zu nehmen; jetzt verwertet ein Puch-Erzeugnis das 1:25-Benzingemisch.

Das vom Durchmesser zu große Kleinlastler-Lenkrad wurde ausgetauscht gegen ein eigens kreisrund gebogenes Wasserruhr. Aus mindestens hundert zum Teil extra angefertigten Einzelteilen (Schrauben nicht mitgerechnet) setzte Schmidt das neue Wechselgetriebe zusammen. Tatkraftig ging ihm der Sohnemann mit der Verfügung stiftlicher Kabel im Fahrzeug zur Hand – logisch, daß der Junior diese Kenntnisse nicht brachliegen lassen wollte: Nach Vaters Heispiel lernte er das Maschinenschlosser-Handwerk.

Zur Demonstration der Künste des kleinen Kraftpaketes legt Nikolaus Schmidt Ledermtütze und Fahrerbrille an, reißt den Starterzug an und läßt sich auf der velourüberzogenen Koffersitzuhlmutter nieder. Über die Probleme der Mittelklassewagenfahrer kann er nur stiftant schmunzeln: Schlaglöcher und Parkplatztrot sind für ihn am Steuer von »Schnaufi« kein Thema: Robust stoßgedämpft und extrem schmal schlüpft das schnuckelige Schnauferl zwischen gestauten PS-Riesen hindurch wie ein Aal im (Verkehrs-)Fluß.

Zweifellos eine Attraktion für den Fernschgarten des ZDF, dessen Redaktion vor Monaten Interesse bekundete. Im Frühsommer erwartet der Hersteller eine entsprechende Einladung zur bundesweiten optischen Präsentation des roten Mini-Flüsters vor einem Millionenpublikum.



Nikolaus Schmidt bei der Übergabe von Schnaufi an den Präsidenten des Steyr Puch Freundeskreises



Überhaupt mal mit dem Museumsmann des Steyr Puch Museums Konstanz Nollhuber in Graz



Reze
Alle
ligen
Ang
Frei
Ab 0
18.00
Sam
08.00
08.00
10.00
12.00
15.00
18.30
Son
09.00
10.00
13.00
ab 15

MUSEUM ZUR JUBILÄUMSVERANSTALTUNG GERETTET



Das Eigenbaumobil „Schnaufi“ mit Puch-Motor, erdacht und erbaut vom begnadeten Konstrukteur und Tüftler Nikolaus Schmidt, fand eine würdige Heimat in den Räumen des Steyr Puch-Museums in Graz. Herr Schmidt trennte sich wegen Umzugs und damit verbundenem Platzmangel von dem skurrilen Gefährt und spendete es dem Steyr Puch Freundeskreis Deutschland. Dieser wiederum, vertreten durch Georg Hummel, suchte und fand in Karlheinz Rathkolb einen Menschen, der das Vehikel als museumswürdig erachtete und den entsprechenden Platz im Museum Graz zur Verfügung stellte, wo es nach 1.280 Kilometern auf dem Trailer unbeschadet übergeben werden konnte.

Auch in den neuen Räumen wird es im Jubiläumsjahr 2007 ein interessanter Blickfang für die Museumsbesucher sein. Zum 50-jährigen Jubiläum ist eine Sternfahrt des Steyr Puch Freundeskreises mit den Schweizer Steyr Puch Freunden geplant. Interessenten mögen sich bitte baldmöglichst bei mir melden.

Georg Hummel

50 Jahre Steyr Puch 500

Vom Euch jetzt schon den Termin für die Großveranstaltung in Graz:

Freitag 28. September - Sonntag 30. 9.

und aufpassen, die Veranstaltung zu genießen. Wenn ihr klein seid, ist es keine Frage, was dazu beitragen könnt, dann macht mir das bitte.

Sachli und diskutiert wird folgendes Veranstaltungsprogramm:

- 08:00 Eintreffen und Anmelden der Teilnehmer, ganzer Tag möglich.
- 09:00 Möglichkeit zum Werkbesuch in Magna gefällig, es stehen 3 Produktbereichen zur Verfügung (jede Führung dauert ca. 1,5 Stunden)
- 10:00 Freitagabend touristische Ausflüge ins Umland von Graz, wer teilnehmen will Freitagabend wöchentliche Veranstaltung im Freizeit beim Museum.
- 11:00 (Sonnabend) Anmelden und Anmelden der Teilnehmer
- 12:00 Beginn im Freizeit, im Nennfeld sollte ein Begrüßungs-Empfang stattfinden, wenn Magna Teetische, die Teilnehmer sollen die Besucher entweder selbst hinbringen oder mit Shuttle Bus gefüllt werden.
- 13:00 Auf der Festliche Rahmenprogramm der schmalen Puch-ehemalige und noch aktive Fahrer - Autoklub Club.
- 14:00 Hier wird verabschiedet, dass die Fahrer sinnliche Teilnehmer auf eine schmale Runde mitfahren und die Abschlussschein mindestens 10 Stunden dauern. Außerdem besteht die Möglichkeit in Magna Teetische mitzuführen.
- 15:00 Mittagsbuffet entweder im Festgelände oder wieder im Freizeit beim Museum.
- 16:00 Stadtrundfahrt durch Graz mit Einplanung, Oppositionen abschaffen von der Teilnehmerzahl teilweise Abendveranstaltung im Freizeit am Museumgelände, wenn will Landessportplatz
- 17:00 Fahrzeug Wäsche im Park ferns oder an einem geeigneten Ort.
- 18:00 Fahrt nach Leoben zum DAMI C. (Freizeit) und Landessportplatz, Möglichkeit des Zeitraums eines Hundekisses oder eines Geschicklichkeitskurses für alle Teilnehmer
- 19:00 Mitgehen in einer Buchenschonke
- 20:00 Hinfahrt zum Museumgelände und Ausklang der Veranstaltung

Klasnic rettet Puch-Museum fünf m

Nach mehrfach angesprochener Räumung: Ist dem Puch-Museum die Heimstätte in der Puchstraße vorerst bis Ende 2005 sicher. Bis dahin wird an endgültiger Rettung gefeilt.



Rathkolb kann offen haben

GRATZ

Schon reichlich war Karlheinz Rathkolb kurz davor, das Leber nicht zu machen. Puch-Schmiede, Motors und Gebührens von der „Schnaufi“ zu holen und die Exponate an die private Lagerhalle zurückzugeben. Immer wenn der Obmann des Puch-

wannens, „Dann wird diese Sammlung verschlagen und die letzte Gelegenheit, sie zu retten, ist im Puch-Museum verlorene.“

Ein Warnung, die bei der Puch-Interaktion durch nicht auf auch Obmann gestanden ist. Denn (fast) nach zwei - nach mehrfach angesprochener Räumung durch die Vertreter Innenausschuss Graz (IAG) - im Landessportplatz

„Wir verfolgen das Konzept für große Puch-Museum weiter und stehen nun Sponsorern.“

Karlheinz Rathkolb, Obmann des Puch-Vereins

trifft Klasnic gegen die Rettung des Vereins vertritt. Bis Ende 2005 will er mit 29.000 Euro aus den für den Verkauf zur Verfügung stehenden Landessportplatz sicher, dass die Sammlung auf dem Gelände des alten Puchwerks erhalten kann. Dabei sind die Motor- und Metallarbeiten jedoch, was 1900-er Jahre Puch-Museum, Beibehaltung von von der Zweigvereinigung überleben.

Für Klasnic ist diese Sache nur ein Schritt, heißt es in einem Brief, der wie ein Memorandum aus dem Innenausschuss der Stadt Graz und jetzt über die Rettung des Puch-Museums nachdenkt. „Wir sind ein Schritt, ohne Finanzierung nicht unterbreiten zu erhalten.“

Im Jahr Innenausschuss übertrug er zum Jubiläum zu werden. Rathkolb ist die Kosten für den Aufbau eines großen Puch-Museums in der denkmalgeschützten „Klasnic-Halle“ des alten Werks durch mit 29.000 Euro, Geld, das wieder durch noch durch die Stiftung zu werden.

Obmann Rathkolb hat die Idee vom Museum, aber von der Überlieferung nicht erfüllt. „Wir werden nun die Konzept weiter verfolgen und Sponsorern suchen.“ Allerdings ist das von der Kultur-Minister, speziell wurde das Museum auch für 2000 einen Zeitraum für 2007 könnte es im Rahmen einer Sanierung der Anlage wieder möglich gemacht werden. Rathkolb: „Das war mir aber von Magna Steyr.“ In soll es bei einer Landesausschuss eine Sicht über die Erfolgsgeschichte des Autoklubs und die Historie des kleinen Alpen-Peaks geschichteter werden.



Die Sammlung des Puch-Beibehaltung im alten Halle bis Ende 2005 will er

Trotz „Millionen“-Stunde wird die Ausstellung noch am Leben erhalten

LH Klasnic leistet Puchmuseum mit 29.000 Euro „Pannenhilfe“!

Eigentlich war das Thema „Puchmuseum für Graz“ seit Vorliegen des Innenausschusses Anfang März erledigt. Am Freitag hätte die Ausstellung abgebaut und die Halle in der Puchstraße

geräumt werden sollen, in letzter Sekunde erhielt der Betriebs-Verein aber „Pannenhilfe“ - Landeshauptmann Waldemar Klasnic zahlt bis Jahresende die Miete in Höhe von 29.000 Euro.

Das Innenausschuss-Konzept war für das Puchmuseum wie ein Kapital „Motorschaden“. Wie berichtet, er rechnete die Museums-Experten Ausflüge von 10,8 Millionen Euro, am Ende der dreijährigen Ausstellung in der Puchstraße - einem Hecht aus dem Kalender 2003 - ein „ausstehendes“ Automobilmuseum von mindestens 29.000 Euro.

VON WALTER MÖCKER UND SIBILLA TAUERER

Bedeutung zu machen. Selbst dann würden laut Studie jährlich mindestens 200.000 Besucher anfallen.

Zu viel, wie man sich quer durch alle Fraktionen angeordnet nennt. Am Freitag, so dass die Ausstellung mangels Mittel für die monatliche Miete - eigentlich aus der Halle hätte ausbleiben müssen, sprang auf Veranlassung von Bürgermeister Siegfried Nagl aber plötzlich LH Klasnic um 29.000 Euro sichern. Die dem Obmann des Vereins „Johann Puch Museum Graz“, Karlheinz Rathkolb, schriftlich an, damit dieser bis zum Jahresende die vom Eigentümer IAG als Europäerfirma bereits fast halbierte Miete für die 1000 Quadratmeter große Halle zahlen kann.

„Wir freuen uns, dass wir weitermachen können“, begrüßte Rathkolb die „Sanktionen“ nach Klauwits-Zusatz: treibers. Lichter ist die Museumsgeheimnisse dann aber noch nicht. Wissenschaftler wäre weiter die große Lösung, mit dem Landesausschuss Innenausschuss als Betreiber, so Rathkolb.



„Licht“ für Puch-Museum

Stadtmuseum arbeitet an neuem Konzept.

Endlich ist „Licht“ in der leidigen Sache um den Weiterbestand des Puch-Museums in Graz in Sicht. Kulturstadtrat Werner Miedl hat das Grazer Stadtmuseum beauftragt, ein „schlankes Konzept“ für das Wienerbeispielen auszuarbeiten, das dann - eventuell unter Einbeziehung des Innenausschuss - verwirklicht werden soll. Derzeit ist das Museum für Besucher nicht zugänglich. Nach der Übersiedlung der Exponate in eine andere Halle auf dem Gelände des alten Puchwerks in der

Puchstraße soll es laut Karlheinz Rathkolb vom Puch-Museum Mitte bis Ende Februar wieder geöffnet werden - zumindest an Wochenenden.

Das als Gemeinschaftsprojekt der Bezirke Liebenau und Pantigam zum Kulturhauptstadtjahr 2003 entstandene Museum hatte seit dem Auslaufen von Graz 2003 ständig mit dem Überleben zu kämpfen. Mehrmals wurde vom Halleneigentümer mit der Deklaration jedoch, weil das Geld für



Karlheinz Rathkolb ist jetzt vorsichtiger





IRRSINN...



...und der Irrsinn geht weiter...

mobile.de

ein eBay Unternehmen

Hilfe | Übersicht | Kontakt

- HOME
- ANBIETEN
- SUCHEN
- HÄNDLER
- MAGAZIN
- UNTERNEHMEN
- EBAYMOTORS

- PKW suchen
- Wohnmobile & -wagen suchen
- Motorräder suchen
- Lkw & Nutzfahrzeuge suchen
- Suchauftrag
- Parkplatz
- Finanzierung
- Leasing
- Versicherung
- Händlersuche
- Anbieterliste
- Modellverzeichnis
- Mein Inserat
- Sicherheit
- Impressum
- Jobs

[Suchergebnisliste](#) [Suche verändern](#) [Suchauftrag speichern](#)

andere Steyr Puch "Rennwagen"

Kategorie: Sportwagen/Coupe

EUR 35.000

Daten:
Gebrauchtfahrzeug, - Oldtimer,

Beschreibung:
orig Rennwagen mit Historie, Dieses Jahr erfolgreich beim Bergrennen, in der Schweiz "AROSA" eingesetzt

Händler:
Oliver Mayer GmbH & Co. KG
Münchener Strasse 289
D-85051 Ingolstadt
1.Tel.: +49 - (0)172 / 8638077
2.Tel.: +49 - (0)172 / 8272733
Fax: +49 - (0)841 / 9316941
[eMail an den Anbieter](#)



Service

- [Fahrzeug parken](#)
- [Druckansicht](#)
- [Weiterempfehlen](#)
- [Inserat beanstanden](#)
- [Glossar](#)
- [Kaufberatung](#)
- Partner**
- [Finanzierung](#)
- [Leasing](#)
- [Versicherung](#)

Unser gesamtes Fahrzeugangebot finden Sie unter:
<http://home.mobile.de/Mayer-Classic-Cars>

Schicken Sie dieses Formular ab, der Anbieter kann sich dann mit Ihnen in Verbindung setzen.
Die orange gekennzeichneten Felder müssen ausgefüllt werden!





PREISSPIEGEL 2006

MODELL	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126	73 - 75	6.000.-	5.000.-	2.500.-	1.500.-	1.000.-
500 S	69 - 73	8.500.-	6.500.-	4.000.-	2.000.-	1.000.-
500 D / DL	57 - 68	9.000.-	7.000.-	5.500.-	2.500.-	1.500.-
650 T	63 - 66	11.500.-	8.500.-	6.000.-	3.000.-	2.000.-
650 T	67 - 69	13.000.-	10.000.-	7.500.-	3.500.-	2.000.-
650 TR	64 - 66	16.500.-	12.500.-	8.000.-	6.000.-	3.500.-
650 TR II	66 - 69	19.000.-	15.000.-	11.500.-	7.000.-	4.500.-
700 Combi	60 - 68	13.500.-	9.500.-	7.500.-	4.500.-	2.000.-

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.

Note 5

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt.



Es ist zu empfehlen, Schrott aufzuheben!!

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 2006.

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.





Stockfinstere Nacht – angewidert erwacht der Boxer im Heck zum Leben. Er hustet, spuckt, schüttelt sich unwillig; braucht zusätzlich einen Schuss „Stoff“, damit sich seine Gliedmaßen bewegen. Ich habe vorhin auch erst ein Mehr an Kaffee gebraucht, bis ich mich vor die Tür gewagt habe.

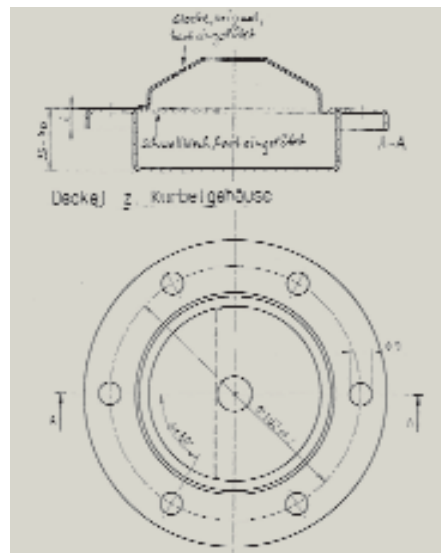
Die ersten Kilometer lasse ich es langsam angehen, in meinem Fiat-Puch 126. Der Motor braucht bei diesen Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt seine fünfzehn Meilen, bis er richtig durchgewärmt ist. Aber die Autobahn Richtung Hockenheim ist um diese Tageszeit noch kaum befahren. Da kann ich mir Zeit lassen. Öltemperatur 95 °C, Öldruck 4,5 atü und stabil auch bei längeren Abschnitten mit Drehzahlen über 6000. Der Ölstand stimmt also. Denn sonst würde der Druck schwanken oder zusammenbrechen. Der TR-Motor, der hinter mir beruhigend brummt, kündigt nun schon seit 15.000 km den zunehmenden Verschleiß am Nockenwellenantriebsrad an, durch Aufschäumen des Öles bei höheren Drehzahlen oder zu viel Öl im Gehäuse an. Höchstens „halb gefüllt“ darf der Peilstab anzeigen, dann kann ich sorglos Gas geben. Bei höherem Niveau muss ich mich eben zügeln, bis der normale Ölverbrauch für weniger Schmierstoff in der Wanne gesorgt hat. Alles bestens also. Problemlos erreiche ich Hockenheim-Motodrom, treffe Freunde, kann herumschauen, plaudern. Rede über das, was die Sportfahrer so an ihren Fahrzeugen gemacht haben, schaue zu, wie die Herren Rennfahrer sich in den Kurven beharken. Zugegeben, in meinem TR hatte es mir letztes Jahr mehr Spaß gemacht.

Nachdem die Start- und Zielgerade schon im Schatten liegt, mache ich mich wieder auf den Rückweg. Der Ölstand ist kontrolliert und mit einem guten „Schluck“ ergänzt. Dann brauche ich unterwegs nicht mehr nachzuschauen. Der übliche Stau bis Heilbronn konnte auch wohlbehalten überstanden werden. Die Autobahn ist wieder frei und ich kann etwas forciert unterwegs sein. In den Steigungen geht die Temperatur am Geber auf 100 °C hoch. Nicht nur in der kalten Jahreszeit habe ich den kleinen Ölkühler montiert. Der hält wenigstens. Von den großen Tropenölkühlern hat bei mir noch keiner mehr als 40.000 km überdauert. Dann wurden sie an allen möglichen Stellen undicht. Das Lötten beim Kühlerbauer meines Vertrauens hielt auch nur höchstens 10.000 km. Also lieber doch nur den kurzen Kühler. Für Haflinger-Motoren habe ich vor Jahren auf einem Teilemarkt in Österreich Ölkühler gesehen, die waren an den Seiten mit schmalen Bändern verstrebt, um so die Belastungen durch Schwingungen aufzufangen. Dieses leidige Problem scheint also öfters vorgekommen zu sein und wohl auch dem Werk bekannt. Warum sonst gab es solche Ausführungen, die in keiner mir bekannten Ersatzteilliste abgebildet sind. Der durch Undichtigkeit entstandene Ölmangel manifestiert sich ja immer dann, wenn

man sich die Sache am wenigsten wünscht: Nachts im Regen irgendwo im Oberpfälzer Wald fernab der Zivilisation, auf der Autobahn ganz links beim Überholen oder bei nebligem Wetter, wenn man den Qualm im Rückspiegel nicht sehen kann, der dann entsteht, wenn das austretende Öl auf das Hosenrohr tropft und verdampft. Wer kennt so etwas nicht?

Alles bestens! Der Reisedurchschnitt erhöht sich deutlich. Öltemperatur 105 °C gleichmäßig statt 100 °C! Das darf nicht sein. Denn nach meinen Erfahrungen auf langer Strecke ist unter diesen Bedingungen nun der erlaubte Minimalölstand erreicht. Also beim nächsten Tankstopp 20W-50 nachfüllen. Kein Grund zur Beunruhigung. Aber leichte Zweifel keimen in mir. Ich verabreiche unverändert den Zylindern volle Füllung, die der Motor dumpf grollend in sich hineinzieht.

Alles bestens? Nein! Öltemperatur 65 °C!



Das habe ich schon lange nicht mehr gehabt. Damals, auf einer Fahrt nach Italien, war in dieser Situation nur noch knapp ein halber Liter Öl im Motor. Der Fahrtwind konnte die Temperatur an der sauberen Ölwanne und dem wenigen Schmierstoff darin wohl soweit herabsetzen, obwohl der Sommer warm lachte. Auch der Ölkonsum – 1,5 Liter auf 180 km – stieg stark an. Ursache: ein gebrochener Kolbenring, der diesen in schwindelerregende Höhe trieb. Allerdings nur bei größerer Geschwindigkeit. Bei Reisetempo 90 war es nur ein halber Liter pro 500 km mit dem defekten Ring. Nein! Nicht schon wieder! Am nächsten Parkplatz nichts wie raus. Öl prüfen mit zittrigen Händen: An Bord befindet sich nur noch ein dreiviertel Liter Reserve. Was ist das? Der Peilstab zeigt volle Füllung an. Steht das Auto gerade? Schieben. Wieder Prüfen: Das Ergebnis ist das gleiche. Jetzt stehe ich etwas betreten da in der Nacht. Eigentlich ist es schon ganz schön kalt. An den Grashalmen glitzert es wieder. Alles klar! Niedrige Außentemperatur und hohe Leistung des Gebläses ergeben eine effektive Kühlung. Vielleicht ist es

das. Also lasse ich den Motor wieder an. Und neuer Start! Nun bin ich aber doch etwas verunsichert. Nach den Beobachtungen am Thermometer dürfte fast kein Öl mehr im Motor sein. Die Prüfung des Ölvorrates ergab aber Über-Maximalstand und damit hätte schon längst der Öldruck zusammengebrochen sein müssen, denn dafür sorgen die Grate am Nockenwellenantriebsrad. Wie dem auch sei! Ich fahre erst einmal weiter, denn es müsste alles in Ordnung sein. Dabei falle ich etwas ins Grübeln. Was hatte ich vor einiger Zeit geändert? Beim letzten Ölwechsel hatte ich den tieferen, empfindlichen Aluölsumpf durch einen ehemals originalen TR-Sumpf ersetzt, der bei meinem Rennauto als Ersatzteil dabei war und vielleicht schon vom Erstbesitzer Dr. Musäus und auch von mir modifiziert worden war. Die Art der Änderungen zeige ich an der abgewandelten Zeichnung von Heiko Kober. Wieso ist dieses Teil aber in der Lage, den Ölschaum unschädlich zu machen und den Öldruck zu sichern? Ich kann nur vermuten, dass der lange Weg vom hochgelegten Sieb bis zum Ansaugschnorchel das weitgehende Ausgasen des aufgeschäumten Öles herbeiführt. Die Glocke über dem Siebblech im Sumpfdeckel der letzten Ausführung des 126er Puch- und 27 PS Haflinger Motors könnte einen ähnlichen Effekt haben und dafür sprechen. Auf Dauer allerdings dürfte sich der Effekt der Grate am Alu-Nockenwellenrad damit nicht übertünchen lassen. Ich persönlich kann also auf Grund der gemachten Erfahrungen bei den bisher beschriebenen Problemen mit dem Öldruck nur empfehlen, das Sieb in der angegebenen Weise nach Zeichnung anzubringen und darunter ein Schwallblech waagrecht einzusetzen mit einer Form, wie ich es ähnlich bei „Öldruckproblem Nummer zwei“ in der letzten THONDORF beschrieben habe. Das ist wenig spektakulär, aber recht wirkungsvoll.

Falls es jemand genau und besser weiß, möge er sich doch lautstark bemerkbar machen. Bis jetzt haben mich nur sehr wenige Reaktionen erreicht in diesen Fragen. Gerade die Renn- und Sportfahrer könnten aus ihrem sicherlich sehr konzentrierten Wissensschatz da Einiges beitragen. Ich gehöre ja mehr zu den Vielfahrern, die ihre Freude am Reisen übers Land haben. Dabei kann ich mich des Eindruckes nicht erwehren, dass sich manche Erkenntnisse nur durch Beobachtung auf langer Strecke gewinnen lassen. Mir geht es auch eher darum, Material zu schonen und zu erhalten als es durch Unkenntnis zu verschrotten.

Wir sollten nicht vergessen, dass vor fast 50 Jahren der erste Steyr Puch 500 auf den Straßen erschien. Für 2007 habe ich deshalb als Ziel einer Fernreise mit einem meiner Puchs die Kulturhauptstadt Graz und Thondorf ins Auge gefasst, ohne Motorschaden auf Grund von Öldruckproblemen. Wir sehen uns hoffentlich dort.



Mit Toni Wildenauer ist im letzten Jahr einer aus der „alten Garde“ der Steyr Puch Freundeskreis-Mitglieder leider verstorben. Toni, der in der Düsseldorfer Innenstadt eine größere Fiat-Vertretung besaß und sich auch um die Marke Steyr Puch und Haflinger kümmerte, war stets auf allen Treffen und Messen ein geachteter und gern gesehener Gesprächspartner. Stets bemüht den Jüngeren mit seinem großen Erfahrungsschatz in speziellen Fragen zu helfen, wird er in unserem Kreis, auch wegen seiner freundlichen, humorvollen und ausgleichenden Art, sehr fehlen. Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren.

*Georg Hummel
Steyr Puch Freundeskreis Deutschland*



www.strada.at

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

Tel.: +43-676-610 40 69

Fax: +43-676-610 40 68

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

eMail: office@strada.at



ANSAUGROHRE

- für Zenith-Doppelvergaser
- für Weber-Doppelvergaser

auch für Puch mit Fiat-Getriebe lieferbar!



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)



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)



DYNOSTARTER mit Auslassch

€ 125,-

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

Qualitätsprodukt mit 2 Jahren Garantie!

9er-TRIEBLING inkl. Tellerrad

€ 500,-

für Puch 500-650 bis 1968

Festbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENPLEUEL für 22mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis x 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 _____

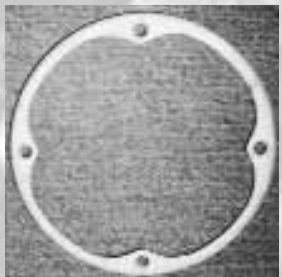
Fahrzeug (Bj.) _____

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



BIETE/VERKAUFE

Günther Lehmann bietet an:
Blattfedervorspann- und Einbauvorrichtung wie Werksempfehlung Blattfederstabi aus V2A einstellbar, keine



Schweißarbeit am Fahrzeug erforderlich, Rennstabilisator hinten, Felgenaufnahme Puch Lochkreis (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
Grüntenweg 5
87657 Görtsried

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 500 D, Bj. 61, stillgel. 83. 2. Hand. Für Coppa Mille 05 neu aufgebaut. Fzg. wurde komplett zerlegt u. mit Blechneuteilen aufw. aufgebaut. Neue Bodenbleche, Außen- Mittel- und Innenschweller aufwändig angepasst. Alle Schweissnähte wg. Renneinsatz durchgeschweißt. Silber. Keine HZg. Verbundgl. 650 TR-Schriftzug. Anderen Scheiben von Macroraceline, Macrolon 5 mm, Nummer FIA-Std. Scheinw. vo. in



Kunststoffglas, FIA. OMP-Käfig, Facet Benzinpumpe, Tilton Bremskraftregler zur HA, Alu-Absperrventil für Handbr., Starterkn. Bosch, Hauptstromsch. 6-polig FIA, 8 x Sich.-Automaten, Starthilfest., Kippsch. Ein/Aus. Stack-Drehzahlm. und Öltemp./Öldruckanz. Scheibenbr. mit Zweikreis-Hauptbremszyl., Blattfeder, Umlenkhebel, Spurst., Blattfederstabi V2A. Alle Teile neu. Zus. Teile: Stabis vo. u. hi. neu, hint. Federn mit Ausgleichsteller in Alu, orig. Getr. in Bestzust., Motor 500 D, kompl. RS 65Nocke, Winkelhebel pol. und erl., Schwungsch. erl., Lima neu gelagert, neue Kohlen usw. Ansehen lohnt sich! 12.000.-€

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 gebraucht. Motore, Felgen, Reifen. Ein 650 T zum Restaurieren mit Blechteilen, komplett. Diverse Ersatzteile für 500 S zu verkaufen: Schwungräder mit Adapterplatten für S-Getriebe, ein 500 S-Getriebe mit kurzem 3. und 4. Gang. Ein Fiat 126 Bis-Getriebe. Liedl-Ansaugrohr 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

Verkaufe Steyr - Puch 650T
Bj.1966 in Teilen!

Habe das Fzg. komplett und fahrbereit

gekauft und jetzt fehlt mir leider die Zeit zum restaurieren. Mit Garantie alle Teile bis zur letzten Schraube und Papiere vorhanden!! Karosserie teilweise sandgestrahlt und noch gute Substanz! Dazu einen 500D Bj. 66 mit Hardtop und Selbstmördertüren. War ein Rennfahrzeug! Also keine Innenausstattung und ohne Motor mit deutschem Typenschein!

Alles Komplett: VB. 2350.-

0676/848807851
aus Deutschland:
0043/676/848807851

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

Transportanhänger

(z.B. für Steyr-Puch):

1-achsig mit Rampen eingebaut, 1000kg, 330cm lang, 160cm breit. Typisierungsgewicht 750kg – 1.300kg.

- Gebremster Anhänger, 1300kg
Gesamtgewicht: 1.800,- Euro

- Ungebremster Anhänger, 750kg
Gesamtgewicht: 1.450,- Euro

SAMBO GmbH, Fahrzeugbau
9433 St. Andrä / Lavanttal, Framrach 34
Tel. 04358 / 28172

Steyr Puch 650 TR, Baujahr 1965, mit Papieren
Rohkarosse mit Bügel und allen Teilen.
Zum Fertigstellen: 10.000,-
Hennes Hiltrop, Tel. 0 23 61 / 15 85 5

SUCHE

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

INTERESSANTES

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

Steyr Puch Verkaufsvermittlung, laufend mehrere Fahrzeuge im Angebot
G. Hummel Tel: 07 217 / 2 38 67

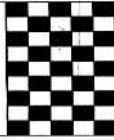
Monte-Carlo-Auspuffanlagen, beste Qualität, einbaufertig, erstellt:
Hubert Nenninger,
Tel: 0 84 53 / 86 56

WIEDER AUFGELEGT! „Dokumentation über den Steyr Puch 650 TR“, Teil 1 und Teil 2 sowie Sonderkarosserien. 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-Kolben-Alubremssattel BREMBO
- 3-teilige 12" Alufelgen, verschiedenste Breiten und ET möglich
- Stahlfelgenbetten, 4,5x12", neu, schlauchlos, eventuell auch 5"x12
- Synchronringe, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- Yokohama-Reifen, z.B. 165/60 12 weiteres Projekt: Stahlpleuel, 120 mm Achsabstand

FIAT 500
hey tec
elaborazione

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



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

www.fiat500-tuning.de

www.steyr-puch-tuning.de



MAC

Werkstatt für Automobile

Mathias Duesterberg

Spezialist für Steyr Puch

Leistungsprüfstand für Motorenoptimierung

TÜV-Abnahmen im Hause

13507 Berlin - Tegel

Veitstraße 26 • ☎ 030 - 433 90 10

Winfried Knobloch

Technical Departement

H. Knobloch + Sohn KG

Werner-Hilpert-Straße 17

D - 34117 Kassel

Telefon : 0561 / 10 29 67

Fax : 0561 / 10 29 68

Mobil : 0160 15 14 777



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh



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

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725

Fax: 069-693099





April

06. bis 09. 09.	Steyr Puch Freundeskreis VFV	TECHNO-CLASSICA, Messestand Einstellfahrten Motopark	Essen
13. bis 14. 15.	Freie Fahrer Gemeinschaft Abarth Coppa Mille	Frühjahrstraining Motopark	Oschersleben Oschersleben
21. bis 23. 28.	Youngtimer e.V. im ADAC Bad. Motorsport Club	16.vcb Börde-Sprint, 1. + 2. WL Classic Trophy, 3 Std. Rennen	Oschersleben Hockenheim Hockenheim
29.	Steyr Puch Freundeskreis	Internal Historic Grand Prix TEILEMARKT bei Heinz Liedl	Regensburg

Mai

12. bis 14. 13. bis 14. 20.	Youngtimer e.V. im ADAC FFG Günter u. Friedel Lehmann	Classic Trophy, 3 Std. Rennen 1. Wertungslauf Motopark Fahren u. Testen, Flugplatz	Zolder/B. Oschersleben Kaufbeuren
27. bis 28. 27. bis 28. 27. bis 28.	ACM VFV FFG	DMV Classic Weekend 3. WL DMV Classic Weekend 2. WL 2. Wertungslauf	Hockenheimring Hockenheimring Sachsenring

Juni

05. 09. bis 11. 09. bis 11. 15. bis 17. 17. bis 18. 17. bis 18. 17. bis 18. 23. bis 25. 23. bis 25. 23. bis 25.	ACM Fahrer Histor. Rennsport VFV Youngtimer ACM VFV Stadt Karlsruhe ACM VFV FHR	Abarth-Treffen, Demoläufe 4 Std. Langstreckenrennen GTP Weekend, 3.WL „Chevy Egons“ 500 km Rennen ADAC Bergprüfung, 4. bis 6. WL ADAC Bergprüfung, 4. WL Tribut an Carl Benz, Oldi-Treffen Oldtimerfestival, 7. + 8. WL GTP Weekend, 5.WL Oldt. Festival, 3,5 Std. G.P. Strecke	Circuit Assen/NL. Salzburgring/A. Nürburgring Nürburgring Schotten Schotten Karlsruhe Nürburgring Lausitzring Nürburgring
---	--	--	--

Juli

01. bis 02. 28. bis 30. Termin ???	FFG VFV VFV	Eurospeedway, 3. WL Hist. Börde Grand Prix 6.+ 7. WL MSC Schleiz, Demoläufe	Lausitzring Oschersleben Schleizer Dreieck
------------------------------------	-------------------	---	--

August

04. bis 06. 05. bis 06. 11. bis 12. 12. bis 13. 26. 26.	Youngtimer VFV FHR FFG ADAC Südbayern Wolfgang Kickinger	ADAC Race Spa, 3 Std. Rennen Frankenwald Bergprüfung, 8. WL Oldtimer G. Prix, 400 km NS. Autodromo, 4. Wertungslauf „Sounds of Speed“, freies Fahren Steyr Puch - Treffen am Attersee	Spa Francor./B. Stadtsteinach Nürburgring Most/CZ. Salzburgring/A. Weyregg/A.
---	---	--	--

September

02. bis 03. 02. bis 03. Termin ??? 16. 16. bis 17. 22. bis 24. 23. bis 24. 29. bis 30.	Media Direct Werbeges. FHR VFV ACM FFG Youngtimer VFV FHR	Stadtpark Revival 2006, Demoläufe Autodromo, 6 Std. Rennen Rundkurs Norisring, 9. WL Börde-Sprint, Motopark 9.+ 10. WL Eurospeedway, 5. WL. Nürburgring Classic, 300 o. 500 km Hockenheim Classic 2006, 10. WL 6 Std. Rennen Spa	Hamburg Most/CZ. Nürnberg Oschersleben Lausitzring Nürburgring Hockenheimring Spa-Francor./B.
--	--	---	--

Oktober

20. bis 21. 20. bis 21.	FHR ACM	500 km Hockenheim ADAC Westf. Trophy 11. + 12. WL	Hockenheimring Nürburgring
-------------------------	------------	--	-------------------------------

November

04. 26.	British Car Trophy Steyr Puch Freundeskreis	Akad. Motorsport St'gart, BCT Finale Jahresabschlussfeier 2006	Hockenheimring s. Oldtimer Markt
---------	--	---	-------------------------------------

Infos:

ABARTH COPPA MILLE	ACM, Klaus Kleber	Tel.: 0 21 51/31 67 92
FAHRER HISTORISCHER RENNSPORT	FHR, Reinhard Halbgewachs	Tel.: 0 71 46/86 01 47
FREIE FAHRERGEMEINSCHAFT	FFG, Willi Budzynski	Tel.: 0 25 43/27 05 88
FAHRZEUG VETERANEN VERBAND	VFV, Klaus Löppert	Tel.: 0 92 21/8 74 00
YOUNGTIMER HISTOR. MOTORSPORT	Youngtimer	Tel.: 0 21 83 / 44 17 52
STEYR PUCH FREUNDESKREIS	ST.P.F. Ulla Kahl	Tel.: 0 61 92/2 55 20

PUCH 500/650/700 - FIAT 500 - FIAT 126 - HAFLINGER - HEIJWENDER



www.prokschi.at
Tel. 02622/42417 & 06899/17 500 650

ROBERT PROKSCHI

Kleinwagenerersatzteihandel

Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge



Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf
email: office@prokschi.at



**Nachfertigung seltener und komplexer Ersatzteile, wie z.B.
Synchronringe, (siehe Bilder)**
Durch weltweiten Einkauf können wir selbst Produkte liefern, die
anderswo nicht erhältlich sind. Hier finden Sie einen kleinen Auszug
aus meinem Programm.



Synchronring, 3./4.Gang



Lagerbüchse



Passlagerbüchse



Schaltstifte



Motordichtsatz



Raduntersetzung 75 km/h



Panhardstab für
Vorderachse (rostfr. Stahl)



761 ccm geschmiedete
Kolben + Zylinder



Einzelradaufhängung,
einstellb. Schraubenfahrw.



Exzenter für
Bremsträgerplatte



Metallechromspritzdüse



Progressive Schraubenfeder
für Fiat 500 / 126

