



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



50
JAHRE
PUCH500





ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR



**KÄFIG
STEYR PUCH**



GURTPOLSTER



SICHERHEITSGURTE

RACING WITH STEYR PUCH



SICHERHEITSTANKS



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



DREHZAHLMESSER

ALLES FÜR DEN MOTORSPORT



ALU-ABSPERRVENTIL



**LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN**



LENKRÄDER



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

Editorial



Liebe Steyr Puch Freunde,
es gilt für uns einen runden Geburtstag zu feiern. Ja, 50 Jahre ist es her, was da ab 1957 im Werk, in Graz/Thondorf, durch das mit Fiat geschlossene As-

sembly-Abkommen entstand. 50 Jahre nach seiner Geburtsstunde gilt der Steyr Puch 500 heute unter den Oldtimern als absolute Rarität. Es gibt wohl kaum ein Fahrzeug, bei dem die Design- und Techniklinie so lange konsequent durchgehalten wurde wie bei ihm. Von seinen vielen Anhängern auch liebevoll Hütte, Knutschkugel oder Pucherl genannt, war er ein typisches Nachkriegskind. Spartanisch in der Ausstattung, Sparsam im Verbrauch, den damals widrigen Umständen trotzend und für seine Zuverlässigkeit schnell bekannt, setzte sich unser Steyr Puch 500, dank dieser Konzeption und von allen Experten damals höchste Anerkennung erntend, auf dem österreichischen Markt sofort durch. Auch im Export wurde er schnell ein ausgesprochener Bestseller.

Früher war alles besser, denken jetzt bestimmt wieder einige von euch. Nein – entgegen der landläufigen Erklärung mancher Steyr-Puch-Fahrer – früher war eben nicht alles besser und doch, es gibt Autos und Namen, die man bei aller Nüchternheit ins Feld führen muss. Namen wie Bugatti oder Borgward, Porsche oder Glas und auch Steyr Daimler Puch. Hinter diesen Namen standen Chefs und Mitarbeiter, zum Teil illustre Typen, die eine Marke durch ihre Kreativität und Schaffenskraft mit ihren Visionen zu erfüllen vermochten und zwar so, dass die Strahlkraft dieser Marke bis heute anhält, egal ob sie heute noch auf den Straßen zu bewundern ist oder das Zeitliche bereits gesegnet hat.

Manche Chefs bei Steyr Daimler Puch mochten mitunter manchmal unwirsch, ja meistens Tyrannen und

strategisch auch nicht immer richtig orientiert gewesen sein, aber, wo gibt es heute noch ein Schild an der Tür eines Chefbüros, auf dem geschrieben steht: „Werksangehörige bitte eintreten ohne zu klopfen“ und das bei 17.000 Mitarbeitern in den 60er Jahren? Ob sich wirklich einer traute, ohne Anzuklopfen einzutreten, sei dahin gestellt; entscheidend war die Haltung der damaligen Chefs: „Wir gehören zusammen, gemeinsam schaffen wir es, wir machen das Unmögliche möglich!“ war das Signal. Und heute? Heute braucht ein Unternehmen kostspielige Motivations- und Visions-Seminare mit einem Heer von Personalberatern, um dann bestenfalls das zu erreichen, was damals ein einfaches Schild an der Tür in Graz/Thondorf bewirkte. Jetzt werden wieder einige von euch sagen: „Die Zeiten haben sich geändert, die Globalisierung ist schuld, die Mentalität von Chefs und Mitarbeitern ist eine andere geworden und...und...und“. Insofern habt ihr Recht. Ein solches Verhalten ist in der heutigen Zeit nicht mehr drin. Aber ihr werdet mir auch zugestehen, dass man sich heute wunderbar von der damaligen Geradlinigkeit, der Schaffenskraft und der Kreativität jener Chefs inspirieren lassen kann.

In diesem Sinne, wünsche ich euch eine ereignisreiche und unfallfreie Fahrt durch die kommende Oldtimer-Saison.

Georg Hummel



Bitte gebt mir doch wegen besserem Informationsfluss Euere Email-Adressen auf steyr-puch-hummel@online.de durch



Generaldirektor Richard Ryznar



INHALT 2006

TITEL

50 Jahre Puch 500 5-23

EDITORIAL

50 Jahre 3

LEUTE

Einblicke bei Liedls 6-7
Faible 25

START UND ZIEL

Wenn der Berg ruft 30-31
Der ewig Erste 32
Der immerjunge „Alte“ 33
Rasselsteiner 34

AUF ACHSE

Im Westen 28

SERVICE

Preisspiegel 47
Jumble Goodies 48
Termine 50

HISTORISCHES

Einst bei Liedls 11
Prospekte 14
Aus alten Publikationen 15
Historische Werbung 18-20

TEST/BERICHTE

Steyr-Puch 650 TR2 8-10
Steyr-Puch 500S/650T 12-13
Steyr-Puch 650T 16-17
Suche erfolgreich 22-23
Messe Stuttgart 27
Puch-Museum 46

TECHNIK

Anzugsdrehmomente 35
Karosserie 36-37
Handarbeit 38
Prüfungsarbeit 39
Kopfarbeit 40-43
Öldruckprobleme IV 44-45
Impressum 4



Wir sind dabei!
Steyr Puch
Clubstand.
Halle 6.1.

Impressum -Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch Freundeskreises Deutschland. Gegründet 1983 eingetragene Mitglieder 220. 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 Bohmann
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
Hauptstraße 10
14823 Klein-Marzehns
Tel. u. Fax: 0 33 84 / 89 00 55

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



50 JAHRE STEYR-PUCH 500

SIND WIRKLICH SCHON 50 JAHRE VERGANGEN?



Viele von uns sind mit dem Puchel groß geworden. So auch eines unserer ältesten Mitglieder Dr. Holger Zeidler. Neben seinem wunderschönen TR hegt und pflegt er ein riesiges Archiv mit zeitgenössischem Textmaterial, Photos, Leserbriefen und Testberichten.

Er hat sich aufgrund des Jubiläums die Mühe gemacht, unserem

Thondorf-Magazin einen Querschnitt davon zur Verfügung zu stellen, wofür sich die Macher ganz herzlich bedanken und hoffen, dass das Engagement von Dr. Holger Zeidler Nachahmer finden möge! Er ist ein Zeitzeuge vergangener Tage und ging im Hause Liedl ein und aus. Die Firma Liedl KG war damals wie heute eine wichtige und unentbehrliche Anlaufstelle für den schnellen Steyr-Puch-Fahrer. Ihre Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft waren die Argumente für den damaligen Steyr-Puch-Besitzer in Grasslfing vorbeizuschauen. Man scheute keine Mühen und selbst die weitesten Anreisewege waren und sind bis heute kein Hindernis, auch mal nur „Hallo“ zu sagen. 50 Jahre Puch 500 in Deutschland, ohne die Familie Liedl in Grasslfing einfach undenkbar!

Nun viel Freude beim Schmökern und Schwelgen in längst vergangenen Tagen...

...wünscht das Team der Thondorf-Macher



EINIGE EINBLICKE RUND UM DIE STEYR-PUCH-SCHMIEDE LIEDL IN GRASSLFING

Über Liedl in Graßlfing ist schon viel Lobendes in den einzelnen Thondorf-Ausgaben (und nicht nur dort!!) berichtet worden. Wiederholungen sollen daher an dieser Stelle weitgehend vermieden werden – eines aber ist klar: Ohne Liedl wäre die Steyr-Puch-Geschichte in Deutschland nicht so nachhaltig und so erfolgsorientiert geschrieben worden !

In Thondorf 2, 4 und 6 ist unter "Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt" nachzulesen, wie der Werdegang eines Steyr-Puch-Fahrers abgelaufen ist. Vielen wird es ähnlich ergangen sein. Anlässlich "50 Jahre Steyr-Puch-PKW" wird dazu nun ergänzend ein Fotoarchiv geöffnet, mit dem veranschaulicht werden soll, wie interessant sich jedes Mal der Besuch bei Liedls gestaltete. Während drinnen in der Werkstatt mit Akribie die Inspektionen oder Reparaturarbeiten durchgeführt wurden, konnten rund um die Werkstatt die vielfältigsten Eindrücke gesammelt werden. Die nachfolgenden Bilder aus den Jahren 1967, 1969 und 1974 sprechen schon fast für sich! Alle Generationen der Puchwagen (Basis 500) sind vertreten und dem aufmerksamen Betrachter entgeht nicht der bevorstehende Einschnitt, der sich mit dem Auftauchen des Testfahrzeugs R-T 430 ankündigt: Weg vom typischen Steyr-Puch – nur noch der Motor stammt vom Hersteller mit dem traditionsreichen Namen! Der Bericht über den Steyr-Puch 500 S/650 T in mot 10/1969 geht auf diesen gravierenden Kurswechsel und seine Hintergründe, aber auch die zu befürchtenden Konsequenzen näher ein. Zugleich wird die bestens funktionierende Ersatzteilversorgung und der hervorragende Service durch die Steyr-Puch-Generalvertretung Liedl hervorgehoben. Die Resonanz auf diesen Artikel spiegelt sich in zahlreichen Leserzuschriften wider, eine davon ist in mot 12/1969 abgedruckt und kann als absolut repräsentativ gelten.

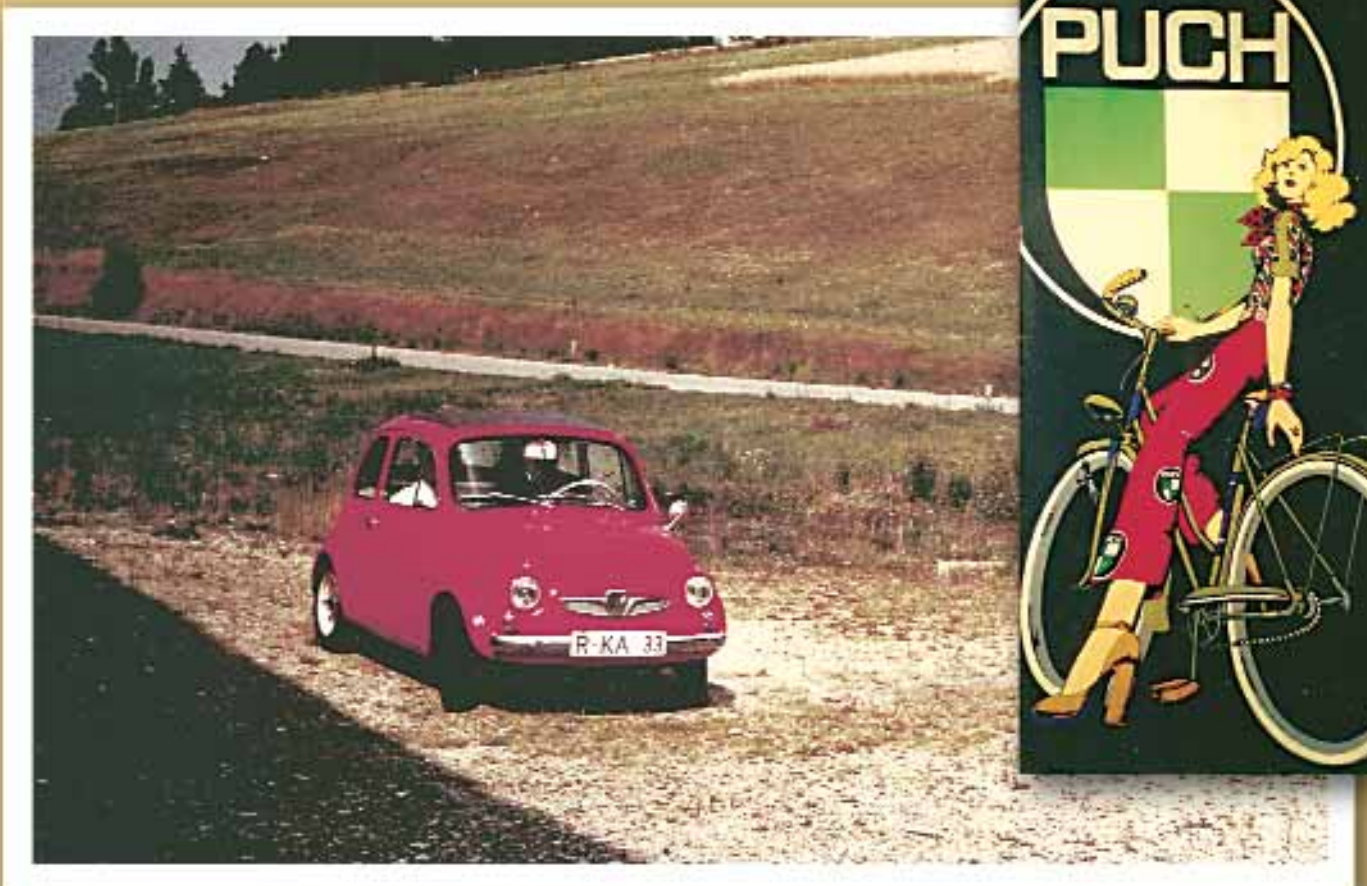
Liedl reagierte schon 1967 auf die schleppende Auslieferung der Puch-Wagen nach Deutschland und warb mit Handzetteln u.a. für den Umbau von Fiat 500 auf Steyr-Puch 650 T bis hin zum TR II, und natürlich für die legendäre Bären-Batterie! Ein Freund von mir, durch den Handzettel auf die Umrüstung aufmerksam geworden, durch den Testbericht in mot 10/1969 angeregt und von meinen besten Erfahrungen mit der Liedl-Mannschaft überzeugt, entschloss sich zum Umrüsten seines Fiat 500. Sein Erfahrungsbericht wurde von der mot-Redaktion mit großem Interesse aufgenommen und in mot 24/1969 veröffentlicht.

Da in Deutschland das Interesse am Steyr-Puch-PKW nach wie vor ungebrochen schien, entschloss man sich noch im gleichen Jahr zu einem weiteren, etwas ausführlicheren Test, der in mot 21/1969 ("Test Steyr-Puch 650 T") nachzulesen ist. Es war wohl der letzte aktuelle Test über einen fabrikneu angebotenen Steyr-Puch Modell Fiat 500. Der Nachfolger Steyr-Puch 126 (siehe Testbericht in Thondorf Nr. 18) tat sich sehr schwer und konnte in keiner Hinsicht an seinen erfolgreichen Vorgänger anknüpfen. Glücklicherweise jeder, der noch einen "echten" Steyr-Puch sein Eigen nennen kann!

Den Anfang dieses Rückblicks macht zunächst die deutsche Fachzeitschrift ams mit dem ersten Test des Steyr-Puch 650 TR 2 Europa, dem gewaltigen Zwerg und feuerroten Ampelschreck, mit dem Meister Ludwig Liedl vor Abgabe an die Testredakteure zu einer ausgiebigen Probefahrt startete. ►



Vater Liedl startet zu einer intensiven Probefahrt...



...mit dem „feuerroten Ampelschreck“, bevor er den Testwagen der auto, motor und sport-Redaktion übergibt. Der Bericht erscheint bald darauf in Heft 10/1967.



auto
motor
sport

KRITIK

WIR FUHREN:

STEYR-PUCH 650 TR 2 EUROPA

Der gewaltige Zwerg

Die Firma Steyr baut in Österreich seit Jahren die wichtigsten Fiat-Typen in Lizenz, unter weitgehender Verwendung angelieferter Originalteile. Die sogenannten Steyr-Fiat unterscheiden sich darum von den Produkten des Stammhauses nur unwesentlich. Nur beim Fiat 500, dem kleinsten und preiswertesten Automobil des Fiat-Programms, entwickelte man in Graz eine erstaunliche Eigeninitiative. Die Firma Steyr-Puch baute für diesen Wagen einen neuen Motor, ein neues Getriebe und eine komplett neue Hinterachse. Alle übrigen Bauteile, wie z. B. Karosserie, Vorderachse usw. wurden vom Originalmodell übernommen.

Die meisten Leute werden aus diesem Grund einen Steyr-Puch von einem normalen Fiat 500 kaum unterscheiden können. Diese Unterscheidung fällt inzwischen noch schwerer, da man das ehemals etwas eigenwillige nach hinten gezogene Dach aufgegeben hat und die Karosserie des Fiat 500 fast unverändert verbaut. Als einzige äußere Unterscheidungsmerkmale sind nur noch ein Steyr-Puch-Emblem an der Wagenfront und der Kühlluft Eintritt in der Motorhaube geblieben.

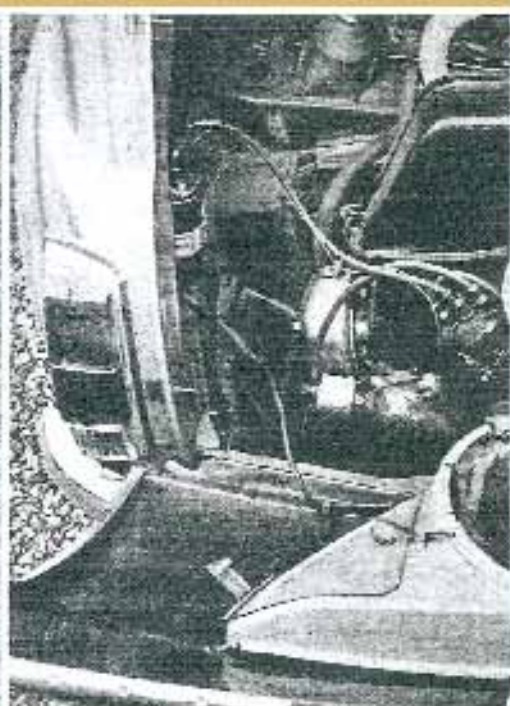
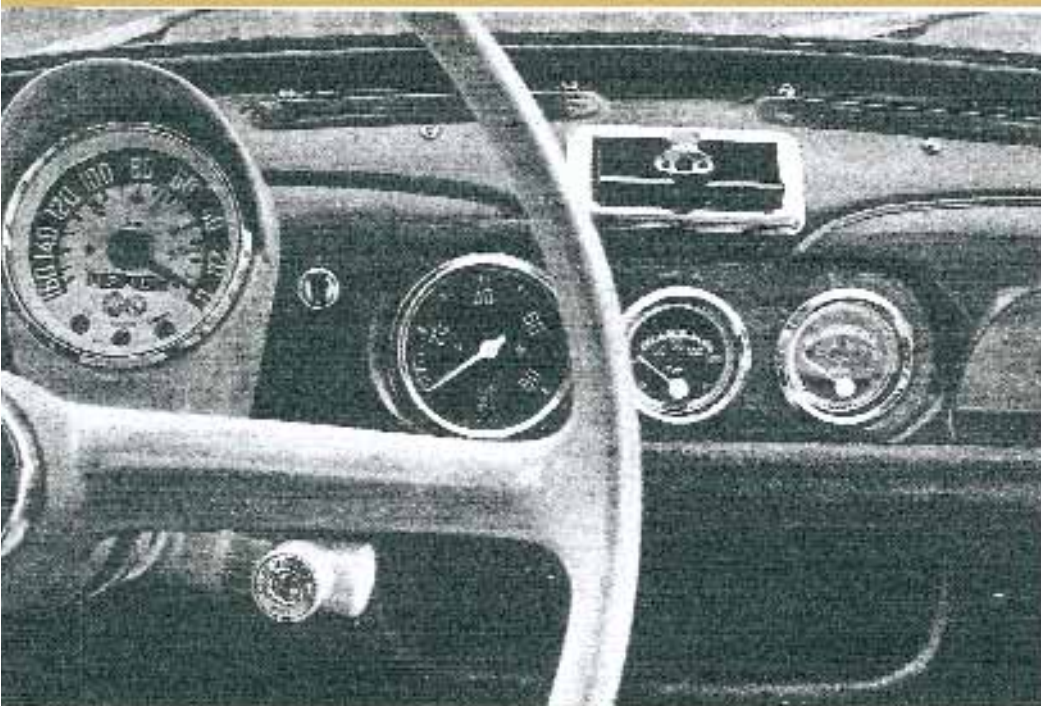
Unter dieser Motorhaube jedoch geht es wesentlich höher her, als im relativ leistungsschwachen italienischen Fiat 500, dessen Zweizylinder-Twin nur magere 18 PS entwickelt. Der modern konzipierte luftgekühlte Puch-Motor, ein Zweizylinder-Boxer mit zentraler Nockenwelle und V-förmig hängenden Ventilen, läßt in seinen verschiedenen Versionen höhere Leistungen zu. Es gibt ihn im Steyr-Puch 500 D mit 493 ccm und 18,9 PS, als 650 T mit 643 ccm und 22,8 PS und als 650 TR Europa mit 660 ccm und 30 PS. Im Steyr-Puch 650 TR 2 Europa schließlich leistet derselbe Motor etwas überarbeitet mit 660 ccm Doppelvergaser, höherer Verdichtung und Sportnockenwelle 34 PS, mit einer Sportauspuffanlage sogar 40 PS.

Naturngemäß reizte uns diese für einen Kleinstwagen doch beachtliche Leistung am meisten, weshalb wir die 40 PS-Ausführung für unseren Fahrbericht auswählten. Zudem hat dieser Wagen dem Hause Steyr-Puch schon außerordentliche Sporterfolge eingebracht; bei internationalen Rallyes oder Rennen ist der Steyr-Puch 650 TR 2 kein Unbekannter. Unter dem Polen Zsassa gewann dieses winzige Auto

die hartkämpfte Rallye-Europameisterschaft für Tourenwagen, und in Deutschland verhalf es Heinz Liedl drei Jahre in ununterbrochener Reihenfolge zum Titel des Deutschen Tourenwagen-Bergmeisters.

Der feuerrote Ampelschreck

Was 40 PS mit diesem nur etwa 500 kg wiegenden Miniaturauto anfangen, kann man sich vorstellen, wenn man bedenkt, daß ein VW 1200 ein annähernd doppelt so hohes Leistungsgewicht hat. In der Tat rächt sich der Steyr-Puch beim Ampelstarr an so manchem zunächst mitleidigen Lächler, ganz gleich in welcher Art von Auto dieser sitzt — ausgesprochene Raketten natürlich ausgenommen. Der Spaß in der Stadt ist überhaupt beträchtlich, da man mit diesem winzigen Flitzer Lücken sowohl stehend wie fahrend ausnutzen kann, die man normalerweise gar nicht registriert. Wir können uns kaum ein Auto vorstellen, mit dem man sich flinker und behender durch den oft zähen Stadtverkehr bewegen kann. Wenn das Auto dann noch, wie in unserem Fall, in einem auffallend knalligen Rot lackiert ist, läuft man auch keine Ge-



Gegen einen Aufpreis von ca. 250 Mark erhält man als Zusatzinstrumente einen Drehzahlmesser, Ölthermometer und einen Öldruckmesser (Bild oben links). Diese Instrumentenkombination ist für den Steyr-Puch 650 TR 2 unbedingt empfehlenswert. Gut aufgeräumt ist der Motorraum des Steyr-Puch, an alle wichtigen Aggregate kommt man heran; das Gebläsegehäuse ist nach Lösen zweier Schnappverschlüsse abnehmbar (Bild oben rechts).

fahr, übersehen zu werden, was bei der geringen Größe des Wagens sonst durchaus möglich wäre.

Auch auf Landstraßen kann man so manchem Zeitgenossen den Auspuff zeigen, denn die Beschleunigung ist bis ca. 110 km/h — soweit reicht übrigens auch der III. Gang — noch beträchtlich. Darüber wird es dann etwas langsamer, was natürlich auch eine Frage der Übersetzung ist. Bei unserem Testwagen wurde ein relativ langer IV. Gang gewählt, der eine hohe Autobahn-Dauergeschwindigkeit bei vernünftigen Drehzahlen zuläßt. Die jeweils passenden Übersetzungsverhältnisse kann man sich beim Steyr-Puch wie bei kaum einem anderen Auto individuell aussuchen, denn hinsichtlich der Getriebevariationen dürfte dieses Auto Rekordhalter sein. Es gibt drei verschiedene I. Gänge, drei II. Gänge und jeweils fünf III. und IV. Gänge. Außerdem stehen für den Achsantrieb noch drei verschiedene Übersetzungen zur Wahl.

Im Gegensatz zum unsynchronisierten Fiat 500 weist das Steyr-Puch-Getriebe nur einen unsynchronisierten I. Gang auf. Es schaltet sich leicht und ausreichend exakt, doch machte bei unserem Testwagen die Synchronisation des IV. Ganges nicht immer mit. Bei einer angemessenen Schaltpause oder durch Doppelt-Kuppeln, ließen sich Kratzgeräusche vermeiden.

Der Motor läuft trotz einer Literleistung von über 60 PS/Liter noch recht kultiviert und elastisch, wenn er auch ein kräftiges, für Zweizylinder-Boxermotoren typisches Geräusch von sich gibt. Der Leerlauf ist absolut gleichmäßig und alcher (ca. 1000 U/min), was bei einem so kleinen Zweizylinder keineswegs selbstverständlich ist. Ab 3000 U/min zieht der Motor kräftig durch, seine beste Leistung liegt zwischen 5800 und 6000 U/min, die maximale Drehzahl bei über 7000 U/min, ohne einen Protest der Ventile hervorzurufen. Bei Steyr-Rennmotoren, die ca. 55 PS leisten, spricht man von Drehzahlen, die über 8000 U/min liegen, was für die Unempfindlichkeit und

Güte des Ventiltriebes dieses Stoßstangenmotors spricht. Überhaupt macht der Motor, der dem Vernehmen nach auch äußerst zuverlässig sein soll, mit Abstand den besten Eindruck bei diesem Auto.

Für harte Männer

Wenn englische Sportwagen harte Männer erfordern, so verlangt der Steyr-Puch nach den härtesten unter diesen. Bei streifer Dämpfung und hartem Luftdruck der Gürtelreifen ist von dem Komfort des ohnehin nicht üppig gefederten Wagens nicht viel übriggeblieben. Freilich erwartet man von einem solchen Auto auch alles andere als einen guten Federungskomfort, der schon auf Grund der ganzen Konzeption nicht möglich ist. Bei längeren Strecken stört außerdem das etwas aufdringlich ballernde Ansauggeräusch, das jedoch nur unter Volllast unangenehme Formen annimmt. Wie unsere Phonmessungen zeigen, hält sich das Innengeräusch im Teillastbereich in Grenzen.

Die Fahreigenschaften des Steyr-Puch zu beurteilen, ist eine heikle Sache. Offenbar läßt sich das Auto sehr schnell um Kurven fahren, wie auch die Sportfolge beweisen. Dennoch können wir ihn nicht zu den besonders gut liegenden Autos zählen, da er beim Fahren im Grenzbereich Feingefühl und Eingewöhnung verlangt. Zwar ist das Eigenlenkverhalten des Wagens eindeutig überstuernd, wenn er auch in schnell gefahrenen Kurven ein Vorderrad hebt, doch ist das subjektive Fahrgefühl etwas ungewiß und schwammig. Zu einem Teil mag daran die pucheigene Pendelachse schuld sein, die mit ihrer schmalen Anlenkbasis nur eine relativ ungenaue Radführung bietet. Auch die unexakte und teilgige Lenkung erschwert etwas die Kontrolle.

Hinzu kommt eine allerdings nur in außergewöhnlichen Situationen auftretende Aufstützneigung, die unter ungünstigen Umständen zum Kippen des Fahrzeugs führen

STEYR-PUCH 650 TR 2 EUROPA

FORTSETZUNG

FOTOS: WEITMANN





TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

STEYR-PUCH 650 TR 2 EUROPA

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung \times Hub 61 \times 84 mm, Hubraum 680 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Leistung 40 PS bei 5800 U/min, spezifische Leistung 59,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 5,0 mkg bei 3700 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800 U/min) 12,4 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 4525 U/min) 9,8 m/s, 3fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hin- und rückgehende Ventile, Luftkühlung, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 1,75 Liter, 1 Zenith Doppel-Fallstromvergaser 32 NDIX, mechanische Kraftstoffpumpe, 24 Liter-Tank im Bug, Batterie 12 V 32 Ah, Lichtmaschine 240 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Flaschen-Trockenkupplung, teilweise synchronisiertes (I. Gang nicht) Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,08 (15,015), II. 1,79 (8,728), III. 1,30 (6,330), IV. 0,89 (4,339), R. 3,72 (18,136), Achsantrieb 1,675, Ölinhalt Getriebe und Differential 1,5 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Dreieck-Querlenker und Quersattelfeder, hinten Pandolfiachse mit Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, Trommelbremse an allen vier Rädern, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder, Felgen 4 \times 12, Reifen Pirelli Cinturato 135 \times 12 (Äußere Umfang 1590 mm), Reifendruck 1,2/1,8 atü mit voller Belastung 1,5/2,2 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 1640 mm, Spur 1120/1135 mm, Außenmaße 2665 \times 1920 \times 1370 mm, Innenbreite vorn 1095 mm, hinten 1000 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 980 mm, hinten 820 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 450 mm, Knieraum hinten 65—160 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis links 6,95 m, rechts 6,45 m, 3,5 Lenkkrümmungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 518 kg (davon Vorderachse 223 kg, Hinterachse 295 kg), Ge-

wichtsverteilung 43:57, zulässiges Gesamtgewicht 800 kg, Zuladung 282 kg, Personenindexzahl 3,3, Leistungsgewicht vollgetankt 12,95 kg/PS, mit 170 kg Beladung (2 Personen mit Gepäck) 17,2 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 137,5 km/h
(entsprechende Drehzahl 6225 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,3 s
0 bis 60 km/h	6,3 s
0 bis 80 km/h	10,6 s
0 bis 100 km/h	17,8 s
0 bis 120 km/h	22,1 s
1 km mit stehendem Start	38,4 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 41 km/h
II. Gang	26 bis 86 km/h
III. Gang	35 bis 116 km/h
IV. Gang	ab 49 km/h

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Ausob. Schnitt ca. 100 km/h	8,6 Ltr./100 km
Ausob. Schnitt ca. 120 km/h	10,1 Ltr./100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	8,8 Ltr./100 km
Kurzstrecke	9,5—11,0 Ltr./100 km
Testverbrauch	9,5 Ltr./100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	59 Phon
Bei 50 km/h	74 Phon
Bei 80 km/h	78 Phon
Bei 100 km/h	81 Phon
Bei 120 km/h	83 Phon

PREIS

Limousine 650 TR 2 DM 5750.—

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Kontrolldienst	alle 5 000 km
Ölwechsel	alle 2 500 km

Hersteller:

Steyr-Daimler-Puch AG, Wien, Österreich

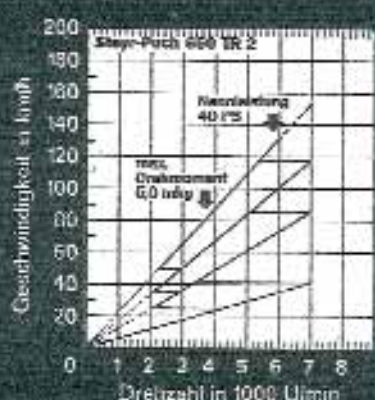
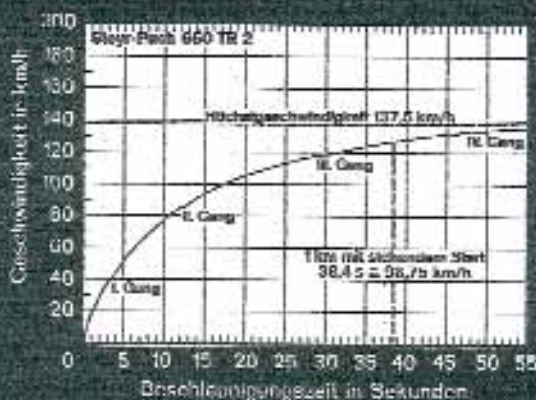
Hauptimporteur:

Ludwig Liedl, Grafing/Roggenburg

kann. Auf zwei Rädern fahrende oder gar umkippende Steyr-Puche sind darum bei Rennveranstaltungen kein allzu seltener Anblick und immer eine beliebte Publikumsattraktion. Immerhin müssen wir zugeben, daß wir sowohl nie gekommen sind und uns trotzdem keineswegs langsam bewegt haben. Festzuhalten ist, daß man mit dem Steyr-Puch einen sehr exakten und sauberen Fahrstil pflegen muß, um damit optimal schnell zu fahren. Die vier Trommelbremsen zeigten sich unserer Fahrweise durchaus gewachsen, doch erforderten sie eine sehr hohe Pedalkraft und zogen gelegentlich schlief.

Der Steyr-Puch 650 TR 2 ist kein Auto für nüchtern rechnende Leute, denn für rund 6000 Mark bekommt man anderswo schon ausgewachsene Autos. Keineswegs langsame und dabei komfortablere Kleinwagen sind sogar für weniger Geld zu haben. Auch die schwächeren Modelle, wie z. B. 500 D oder 650 T sind mit DM 4500.— (bzw. 4875.—) bei uns noch zu teuer, um bei Kleinwagen-Interessenten die Kauflust zu wecken. Für Individualisten jedoch oder für Leute mit einem speziellen Autotick, die einen originellen Zweitwagen als Spaßmacher suchen, ist der Steyr-Puch ein interessantes Objekt. Auch für Sportfahrer mit schmalen Geldbeutel ist dieses Auto ein lohnendes Ziel, denn hat man erst einmal den hohen Anschaffungspreis verschmorzt, ist der Unterhalt relativ billig, und die Chancen sind gut. Bei den Testfahrern der Redaktion war der Steyr-Puch ziemlich beliebt, wenn es galt, kürzere Strecken zurückzulegen. Nur bei längeren Entfernungen war der Andrang zurückhaltend. Insgesamt zählt der Steyr-Puch zu den erfreulichen Erscheinungen in dieser Kategorie Auto, an der man viel Spaß haben kann, wenn man mit der richtigen Einstellung an die Sache herangeht.

G. H.





Liedls Hof 1974: Ob aus dem Fiat ein Puch wird?
(siehe Bericht mot 10/1969)



Die Steyr-Puchs von F.Eichhammer (207) und J. Siebert (3), 1969 auf Liedls Werkstatthof



Der rote Testwagen R-T 430 für die mot-Redaktion (siehe Heft 10/1969) wartet neben einem Vorgänger (Bj. 1962) auf seinen Einsatz



Fiat-Abarth-Karosserie mit Steyr-Puch-Motor...
(in der Tür steht Mutter Liedl)



...als Vorbild für Kotflügelverbreiterungen am Steyr-Puch 650 TR (1969)...



...auf Liedls Hof



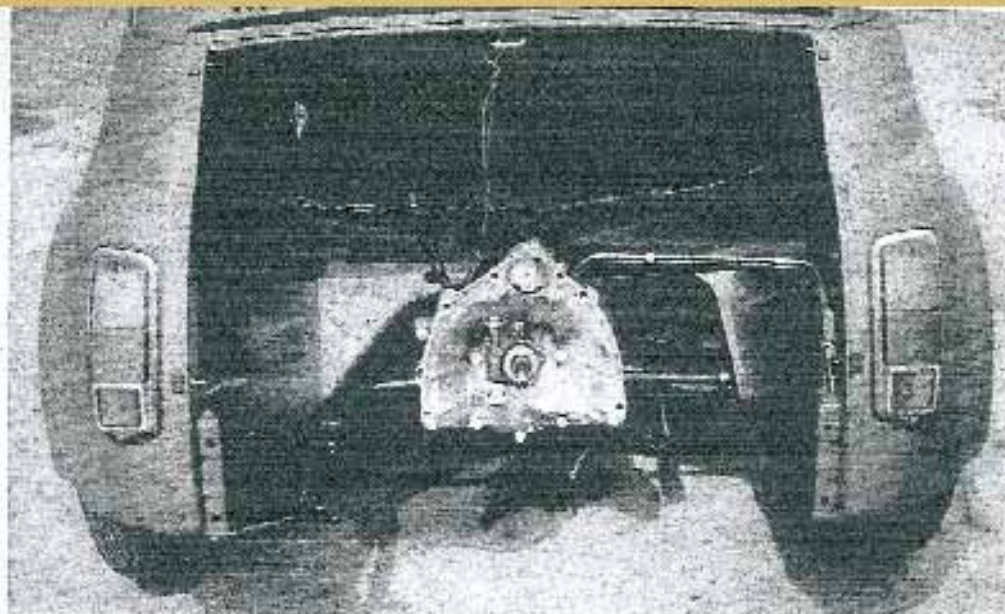
Sieberts Renn-TR jetzt mit der rot-weißen Werbetafel für „Liedl-tuning“ (1969)



40 PS sind mir lieber als 30!
Steyr Puch 650 TR

Steyr-Puch

500 S/650 T



Die Steyr-Daimler-Puch AG ist ein österreichischer Industriekonzern, der Zweirad- und Nutzfahrzeuge, Walzlager etc. produziert. Die Personwagenproduktion der Marke Steyr hatte vor dem Krieg einen sehr guten Ruf, kam aber in der Nachkriegszeit nicht wieder in Gang, und die Marke Austro-Daimler hat nur noch historische Bedeutung. Nur Puch in Graz wurde nach dem Krieg wieder international durch Motorradfahrer bekannt. Statt eigenem Automobilbau begann die Steyr-Daimler-Puch AG in den frühen fünfziger Jahren eine Zusammenarbeit mit Fiat. Als Steyr-Fiat kamen Versionen der Fiat-Modelle 1400 B und 1900 mit stärkeren Steyr-Motoren, später nur noch Import von Fiat-Modellen ohne technische Veränderung, mit einer Ausnahme: Unter dem Namen Steyr-Puch entstand eine ganz eigenständige Version des Fiat 500; Rahmenserie und Vorderradfederung vom Fiat 500, eigener 500 ccm-Boxer-Motor und Pendelachse, eigene Bremsen, Reifen, Felgen, Ausrustung, das Dach mit leichter Erhöhung über den Rücksitzen für mehr Kopfhöhe hatten.

Der Motor kam zunächst mit 500 ccm, später auch mit 650 ccm und in verschiedenen Leistungsstufen. Für den Export war der Steyr-Puch eigentlich nicht bestimmt, er kam jedoch vor sechs Jahren für ein paar Monate nur in deutsche Fiat-Angebote, als Turin nicht genug 500er liefern konnte.



Danach hat die deutsche Niederlassung der Steyr-Daimler-Puch AG in Freilassing die (stets gut funktionierende) Ersatzteilversorgung übernommen, aber schon seit einigen Jahren hat sich die Vertretung Liedl in 84011 Graßling bei Regensburg (Tel. 09405/274) zum Haupthändler entwickelt, der etwa 50 Vertretungen versorgt, in den beiden Jahren allerdings vorwiegend Ersatzteile, kaum mehr Wagen. Die doppelte Zollbelastung von Italien nach Österreich und von dort nach Deutschland hat die Wagen zu sehr verteuert. Bis Ende 1968 kostete das billigste Steyr-Puch-Modell 500 S (mit 18,9 PS) 4630 DM und war damit um 1200 DM teurer als der Fiat 500.

Seit Herbst 1968 ist nun aber Steyr-Puch dazu übergegangen, nur noch den Motor zu liefern und den Wagen im übrigen komplett aus Italien zu beziehen. Und genau sucht es die Firma Liedl ohne den österreichischen Umweg: Fiat liefert den Wagen direkt aus Turin, Steyr-Puch den Motor, der Einbau ist eine reine Werkstattarbeit. Das ermöglichte beträchtliche Preisersparungen. Ab Haupthändler Liedl kostet nun der

- Steyr-Puch 500 S mit 18,9 PS-Motor 3306 DM und
- der Steyr-Puch 650 T mit 22,8 PS-Motor 4273,50 DM.

Preisvergleich zu Fiat: Der Fiat 500 (18 PS) kostet 3418,80 DM, der 767 ccm-Jagat (23 PS) 3774 DM.

Ein Steyr-Puch ist also ein Lichheberkauf, aber wenn man Spaß drau hat, einen stark motorisierten Fiat 500 zu fahren, ist der 650 T seinen Preis durchaus wert, während der 500 S kein besonderes Argument für sich hat. Außerlich unterscheidet sich der Steyr-Puch vom Fiat 500 durch Frontblech und Motorhaube mit breiten Kühlluftschlitzen, dazu die Typschriftzüge auf dem Heck. Den früher typischen, eckigen Dachabschluss hat er nicht mehr. Der Steyr-Puch-Motor hat mit dem Fiat 500 Motor nur Zylinderzahl

baut, dort ebenfalls mit 643 ccm und 27 PS bei 4800 U/min. Die deutsche Typprüfung ergab beim Steyr-Puch 500 S eine Spitze von 105 km/h; wir stoppten mit 100 km/h, so daß auf jeden Fall eine geringfügige Überlegenheit zum Fiat 500 mit 100 km/h Spitze gegeben ist. Die betriebsmäßig erscheinenden Leistungsangaben sind eine geschickte Anpassung an die Stellen der deutschen Haftpflichtversicherung von 19 bzw. 23 PS. Das kleine Plus an Motor-temperatur lohnt nach unserer Meinung beim 500 S die Prele-

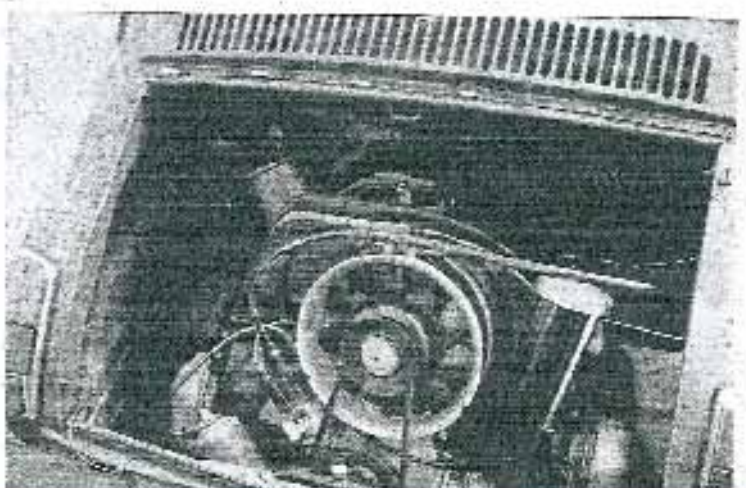
	500 S	650 T	Fiat 500
Zylinderanordnung	Boxer	Boxer	Parallel
Bohrung/Hub mm	70/64	80/64	67,4/70
Verdichtung	6,8:1	7,2:1	7,1:1
Hubraum (effektiv) ccm	493	643	499
Leistung PS bei U/min	18,9/5000	22,8/4800	18/4600
Großes Drehmoment mkg bei U/min	3,4/2800	4,1/3000	3,1/2600

(zwei) und Kühlung (Luft) gemeinsam. Die Verschiedenartigkeit ergibt sich schon aus dem Zahlenvergleich:

Der Steyr-Puch-Motor wirkt temperamtvoller und drehfreudiger (weniger Kolbenhub), die Getriebeentwicklung ist auch bei vollem Ausdrehen nicht ganz so scharf wie beim Fiat 500-Motor. Der Steyr-Puch-Motor wird übrigens auch im leichten Geländefahrzeug Steyr-Puch-Häflinger (Fahrbericht in Heft 25/66) einge-

differeuz von 577,20 DM zum Fiat 500 nicht, zumal gerade dieser Wagen meist zum Geldsparen oder als Zweitwagen gekauft wird. Etwas bessere Marktchancen hat der 650 T, wenn es um Mini-Formst und stärkeren Motor geht. Wir stoppten mit einem fast neuen 650 T eine Spitze von 112 km/h, so daß die Werksangabe von 110 km/h eher unterschätzt und bei guten Exemplaren wohl mit ca. 115 km/h zu rechnen ist. Vor allem aber bietet der 650 T-Motor ein

Foto ganz oben: Die fast fertigen Fiat 500 (hier ist das Getriebe schon vormontiert) werden in Deutschland mit den aus Österreich angelieferten Motoren zum Steyr-Puch komplettiert. Foto rechts: Die Steyr-Puch-Motoren 500 S und 650 T sind äußerlich praktisch nicht zu unterscheiden. Foto links: Den Steyr-Puch erkennt man nur am Frontblech und der Motorhaube mit breiten Kühlluftschlitzen.



Steyr-Puch

Fortsetzung

deutliches Plus an Durchzugskraft — mehr Beschleunigungsreserven und Zugkraft am Berg. Wo der Steyr-Puch 500 S nicht mühsam mit 70 km/h eine Steigung hochzieht, zieht der 850 T mit 85 km/h flott durch.

Wir stoppten für den 650 T von 0 bis 80 km/h eine Zeit von 20,5 sec, mit nur einer Person, jedoch mit wenig eingelaufenem Motor, so daß man diese Zeit durchaus mit unseren Testwerten (zwei Personen) zum Fiat 500 mit 25,7 sec und Fiat Jagst mit 25,0 sec vergleichen kann. Kein Zweifel: Der Steyr-Puch 850 T ist gegen diese Fiats schon kräftig motorisiert, aber eine Mini-Sportlimousine ist er erst mit dem TR-Motor, kostet dann aber auch über 5000 DM.

Natürlich sind 854,70 DM Mehrpreis für den Steyr-Puch 650 T zum Fiat 500 gerade in dieser Klasse viel Geld. Aber wir würden trotzdem aus Liebhaberei eher den 650 T als den billigeren 500 S haben wollen, wenn man das Platzangebot des gleicheren Fiat 850 N mit 31 PS nicht braucht. Das 22,6 PS verkraftet das Fiat 500-Fahrwerk noch gut, das gilt auch für die komplette Mechanik einschließlich Getriebe, sonst würde Fiat wohl kaum die fest fertigen Wagen zuliefern. Die Steyr-Puch sind selbstverständlich in Deutschland typgeprüft, die Ersatzteilversorgung ist nach der weitgehenden Gleichschaltung zum Fiat 500 erst recht kein Problem. Für den Motor garantiert der Hauptändler eine schnelle Ersatzteillieferung.

Die Steyr-Puch-Motoren gelten zu Recht als besonders langlebig. Das haben schon vor mehr als sechs Jahren die nach Deutschland gelieferten Wagen ebenso wie die harten österreichischen Gebirgsbedingungen bewiesen. Der Boxermotor ist trotz Luftkühlung übermäßig absolut in Ordnung. Den 850 Motor gibt es als TR I auch mit 30 PS und als TR II sogar mit 40 PS, wobei für diese und die noch höher getrimmten Wettbewerbswagen der Nuhnum auf 660 cm (Zylinderbohrung: 62 mm) vergrößert worden ist. Die Firma Liedl beschäftigt sich seit vielen Jahren auch mit der Leistungssteigerung an Steyr-Puch-Wagen, Interessenten können sich direkt über Möglichkeiten und Kosten informieren.

Umrüstung von Fiat auf Steyr-Puch

Seit einigen Monaten gibt es speziell für den deutschen Markt einen Umbausatz für Fiat 500 auf Steyr-Puch 500 S oder 650 T. Der komplette neue Motor stammt aus der laufenden Steyr-Puch-Produktion. Der Umbausatz umfaßt außerdem die verstärkte Lichtmaschine vom

Fiat Jagst, eine komplette Kuppelung, Heizung mit Wärmetauscher, Auspuffanlage, Motorauflagerung mit Getriebemontagesplatte, Motordeckel mit Gebläsluftschacht und diverses Anbauszubehör.

Für einen 500 S-Umbausatz muß man 1492,50 DM, für einen 650 T-Umbausatz sogar 1659,45 DM bezahlen. Dieser Preis erscheint unangemessen hoch, ist es aber nicht, denn schon der Fiat 500-Austauschmotor kostet nach der kürzlich erfolgten Preissenkung 597 DM (früher 844,50 DM). Das ist aber lediglich ein aufgearbeiteter Motor, kein neuer Motor, selbstverständlich ohne Heizungs- und Auspuffanlage, ohne Lichtmaschine, ohne Kuppelung. Rechnet man diese Neuteile zum Preis des Fiat 500-Austauschmotors hinzu, so beträgt der „Steyr-Puch-Zuschlag“ zum 650 T etwa 660 DM. Für den Umbausatz gibt Steyr-Puch eine Garantie von 50.000 km oder zwei Jahren, während man beim Fiat 500-Austauschmotor nur der bruchüblichen Garantie von sechs Monaten oder 10.000 km zufrieden sein muß.

Ob sich ein Umbau lohnt, das ist nicht nur eine Geldfrage. Sie lohnt sich am ehesten noch bei einem maximal drei Jahre alten Fiat 500, der einen Austauschmotor braucht, sonst aber gut in Schuß ist und noch mindestens zwei Jahre gefahren werden soll. Mit dem Steyr-Puch-Motor erledigt sich z. B. auch das leidige Kaltstartproblem des Fiat 500-Motors von selbst. Bei der Umrüstung hilft man sich am besten an eine Steyr-Puch-Werkstatt, obwohl sie natürlich in etwa 7 Stunden mit der mittelpreisierten Anweisung auch jede Fiat-Werkstatt machen kann, wenn sie nur will. Umbaukosten je nach Lohnkostenniveau etwa 85 bis 126 DM, aber das muß man bei einem Austauschmotor auch bezahlen. Für den Umbau existiert ein Grundgutachten des TÜV, im Einzelfall muß lediglich die Motornummer in den Papieren bei der Einzelabnahme geteilt werden.

Mehr als minimale Marktchancen hat der Steyr-Puch in Deutschland auch nach der Preissenkung nicht. Man muß schon genau hinschauen, um ihn überhaupt zu erkennen. Aber die äußerliche Oberbestimmung mit dem Fiat 500 ist für den Steyr-Puch 650 T auch eine Art Tarnkappe. Nur muß man gelegentlich auch Nervenstärke heitern, wenn ein größerer und stärkerer Wagen den „wild gewordenen Fiat 500“ zu sperren und zu behördern sucht. EM



Steyr-Puch 500 D/650 T

Ich habe auf Steyr-Puch 500 D und 650 T schon über 100.000 km zurückgelegt — jetzt bin ich auf die schnellere Version 850 TR umgestiegen — und kann eigentlich nur Gutes berichten.

Berechtigterweise wird in Ihrem Bericht (Heft 10/88, Seite 48) der Steyr-Puch-Motor als besonders langlebig dargestellt (etwa vergleichbar mit einem 30 PS-VW-Motor), doch ist er erheblich temperaturvoller. Wenn Sie von vornherein zum 850 T raten, kann ich dies nur bekräftigen, denn man hat besonders am Berg doch etwas mehr Motor hinter sich.

Die Beschleunigungswerte beider Modelle differieren wie folgt: 500 D 0–80 km/h ca. 20 sec, 850 T ca. 17 sec. Der 650 T kommt also an die Werte vom VW 1200/94 PS heran, ist diesem aber an Steigungen bzw. überhaupt im Gebirge weit überlegen.

Im Gegensatz zum Fiat 500-Motor ist der Steyr-Motor (600/660) absolut vollgasfest, eine Eigenschaft, die besonders bei kleineren Maschinen nicht oft genug hervorgehoben werden kann. Man kann den Steyr-Puch Hunderte von Kilometern mit Vollgas fahren, ohne um das Leben des Motors bangen zu müssen. Trotzdem bleibt der Wagen auch bei schnelleren Fahrten durchaus sparsam (Verbrauch beim 850 T zwischen 5 bis 6,5 Liter Normbenzin/100 km).

Ich könnte für meine 500 D/650 T die Höchstgeschwindigkeiten (Tachometer korrigiert) 110 bzw. 118 km/h messen.

Hinsichtlich der Ersatzteilversorgung gibt es bei Steyr-Puch keine Probleme. Aus eigener Erfahrung kann ich der Steyr-Puch-Vertretung Ludwig Liedl in 8401 Grafing nur höchste Anerkennung aussprechen. Am Vergangenen Mittwoch 650 T stellte sich nach einiger Zeit ein wohl herstellungsbedingt Defekt heraus. Obwohl die Garantiezeit längst überschritten war, wurde mir prompt und kostenlos ein neuer Vergaser zur Verfügung gestellt, ohne daß erst ein umfangreicher Papierkrieg inszeniert werden mußte. Auch diesbezüglich brauchen sich also zukünftige Steyr-Puch-Besitzer keine grauen Haare wachsen zu lassen. Nach der Einfahrperiode (Pflichtdurchleuchten) kann die Wartungsdienste (Schmierung, Ölwechsel) je den Tankstelle übernehmen. Ich kenne viele Steyr-Puch-Fahrer, die sich mit einer Generaldurchleuchtung und -abstellung im Jahr begnügen und an die 100.000 km-Grenze kommen, ohne nennenswerte Reparaturen zu haben, was doch wohl deutlich für eine robuste Motorbauweise spricht. Im Übrigen gibt das Werk jedem Fahrzeug eine vorbildlich angelegte und ausführliche Betriebsanleitung mit, in der auch die Wartungsarbeiten beschrieben sind.

Jüngeren Leuten würde ich auf alle Fälle einen 850 TR II empfehlen, wenn sie Freude an einem sportlichen Fahrzeug haben bzw. ein solches suchen. Dieser Wagen ist über 140 km/h schnell, kommt also an die Fahrleistungen eines Mini-Cooper heran, ist ihm aber an Beschleunigungstemperatur überlegen — und was noch mehr ins Gewicht fällt, im Anschaffungspreis. Auch wirtschaftlich gesehen hat der TR Vorteile: Geringere Wartungsansprüche, weniger Reifenverschleiß (!), billiger in Steuer und Versicherung etc. Auch ist die Straßenlage nicht die schlechteste, wie ja die Erfolge bei Rennen immer wieder zeigen. H. Z. in G.



Ludwig Liedl

Kraftfahrzeuge

Steyr-Puch-

Generalvertretung



8401 Grafßing
über Regensburg

Telefon: Bad Abbach 274

Warter Puchkunde!

Zum PUCH-Wagen gehört unbedingt die

Puch-Spezial-Batterie!

Sie ist - wie alle Bären-Batterien - ein österreichisches Qualitätszeugnis und wurde eigens auf die Forderungen der Konstrukteure des PUCH-Wagens abgestimmt.

Die PUCH-Batterie hat mit ihren 11 Platten pro Zelle die doppelte Startleistungsfähigkeit gegenüber anderen Batterien gleicher Größe und gibt diese hohe Leistung auch bei tiefen Temperaturen bis zu -18°C ab.

Die PUCH-Batterie verträgt bei Reisen in tropische Länder Temperaturen bis zu 60°C , weil die aktiven Massen gegen Wärme stabilisiert sind.

Die PUCH-Batterie hat eine hohe Lebensdauer, weil sie mit stabilisierten Platten, Spezialgittern und besonderen Separatoren ausgestattet ist.

Ich unterhalte in meinem Betriebe ein ausreichendes Lager von PUCH-Batterien, welches mich in die Lage versetzt, Sie nicht nur prompt zu bedienen, sondern Ihnen auch Preise wie die von Norm-Batterien anzubieten.

STEYR-PUCH-General-Importeur



Ludwig Liedl

Zentral-Ersatzteillager

8401 Regensburg-Grafßing Nr. 41

Telefon 09405/274

Achtung Fiat 500 Fahrerinnen und Fahrer!

Wenn ihr Fiat Motor ausgeleert hat und Sie brauchen einen Ersatz- oder Tauchmotor, dann müssen Sie wissen, daß da auch ein Steyr-Puch Motor reinpaßt. Sie können wählen von 19 bis 40 PS. Die Steyr-Puchs sind die, die Jahrlang die deutsche Bergmeisterschaft aller Klassen gewannen und bei Rundstrecken und Rallys neue Maßstäbe setzten.

Winterkorgen wegen anspringen kennt kein Puch-Motor. Motorlaufzeiten von über 100.000 km sind die Norm. Stundenlange Pflöhsfahrten in den Alpen gehören ebenso zu seinem Element wie Autobahnfahrten von der Nordsee bis in den Süden. Ein Ölwechsel alle 4-5000 km mit 1,75 ltr. Inhalt macht die Sache unglaublich billig. Von 0-80 km in 20 sek. können sich schon lassen. Alle diese Vorteile bekommen Sie mit ohne daß sich Ihre allgemeinen Kosten erhöhen.

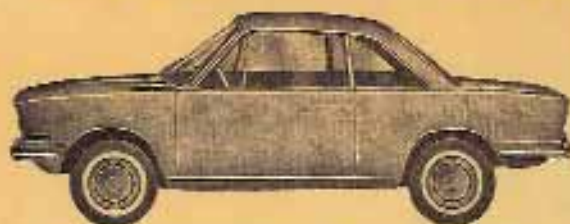
Der von uns gelieferte Umbausatz kann von jeder Werkstatt eingebaut werden. Der Umbausatz kostet inkl. Steuer 1.255,- DM.

Der Einbausatz besteht. Siehe Beiblatt.

Lieferung ab Lager Regensburg - Grafßing. Einbauwerkstätten in ganz Deutschland.



STEYR-PUCH 700 SPORT-COUPÉ



Ein Coupé für Liebhaber mit sportlicher Note

In Normal-Ausführung 26 PS - Spitze 126 km/h
In Super-Sport-Ausführung 32 PS - Spitze 135 km/h
Sämtliche Gänge synchronisiert

Technische Daten

Aufbau: Sport-Coupé v. Karosierwerk HCU81, Wien selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, 2-türig, mit 2+2 Sitzen.

Maße:	Länge	3.210 mm
	Breite	1.470 mm
	Höhe	1.260 mm
	Radstand	1.940 mm
	Eigenesgewicht	582 kg
	Belastung	185-12

Motor: 2 Zylinder, 4-Takt, luftgekühlter Heckmotor

Hebarm: 643 cm

LUDWIG LIEDL

GROSSHÄNDLER DER STEYR-DAIMLER-PUCH AG.

Grafßing 41 über Regensburg / Telefon Bad Abbach 274

Kundendienst - Zentralersatzteillager - Reparaturen



Steyr-Puch General-Importeur

Ludwig Liedl

8401 Regensburg-Grafßing Nr. 41

Telefon 09405/274

Der Steyr-Puch Umbausatz für Fiat 500 besteht aus:

- 1 Fabrikneuer Steyr-Puch Motor mit Vergaser und Luftfilter
- 1 Zylinderhalter mit Anschlußkabel
- 1 Neue Kupplung mit Druckplatte
- 1 Auspuff komplett mit Auspuffkopf
- 1 Holzgangstopf mit Aufhängung
- 1 Motoraufhängung mit Getriebeplatte
- 1 Rückwärtige Verkleidung
- 1 Motorraumdeckel
- 1 Lichtmaschine verstärkt
- 1 Satz Luftführungsbleche
- 1 Satz Spritzbleche
- 1 Kraftstoffleitung
- Div. Befestigungsteile

Der gesamte Satz wird einbaufertig geliefert.

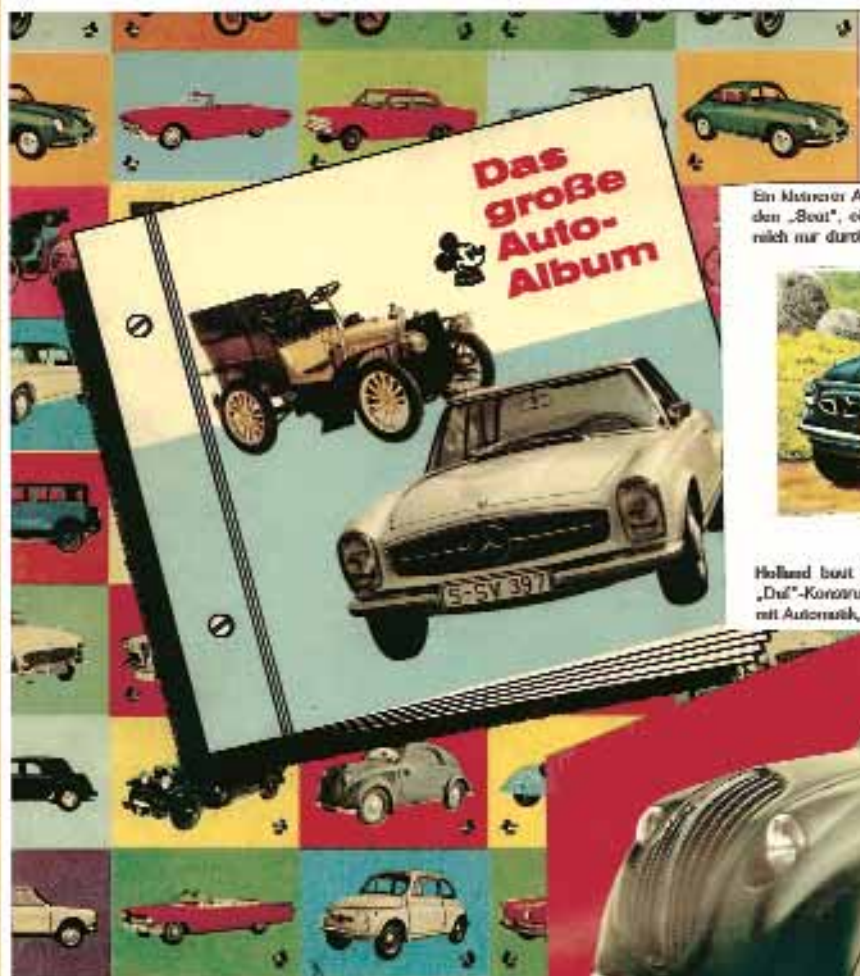
GARANTIE

Wir gewähren bei normalen Fahr- und Wartungsbedingungen (außer Zubehör) für den Steyr-Puch Motor

50.000 km oder 2 Jahre Laufzeit

Gesamtpreis mit MwSt. 1.255,- DM

Obwohl die Steyr-Puchs infolge der doch eher bescheidenen Stückzahlen in Deutschland nicht so weit verbreitet waren, wie die Erzeugnisse der italienischen Konkurrenz, erfreuten sie sich dennoch nicht nur in der Fachpresse großer Beliebtheit, wie Blicke in Sammelalben und sogar in Kinderbücher zeigen.



◀ Micky-Maus Heft 21
23. Mai 1964

Ein kleinerer Automobilhersteller im Westen ist Spanien, das den „Seat“, eine Fiat-Lizenz, herüberbringt, während Österreich nur durch „Steyr-Puch“ vertreten ist. Auch das kleine



Steyr-Puch 500 D (Mod. H6)

Holland baut Wagon, dem nicht nur die „Daf“-Konstruktionen waren im Jahre 1963 mit Automatik, eine relativ neue



hobby Auto-Pulver
STYR-PUCH

JETZT BESTELLEN! Das neue MM-Sammelalbum, in das Du Deine Autobilder kleben kannst, erhältst Du zum Preise von 3.— DM (zuzüglich Porto- und Nachnahmespesen) beim

Kurztest:

Vom Aussehen her ist er ein echter Fiat 500, von der Fahrleistung, insbesondere der Bergsteigefähigkeit her, ein echter Steyr. Diese Unvergleichlichkeit wird durch einen kräftigen Zweizylinder-Boxermotor erreicht, das man in Österreich für den italienischen Wagen betrieuert. Am Steyr-Puch 500 D wurde fortgesetzt, was man mit dem Steyr '55' begonnen hatte, nämlich die Gewerkschaft kollektive Inszenierung durch die etwas kurze Baulänge des Motors. Steyr-Puch-Eigenkonstruktion ist auch die Hinterradaufhängung. Sie besteht aus Hohlträgern, die an das Differential angeflanscht sind, in dem die Halbhachsen laufen. Schraubenfedern und Gummihoffedern, dazu noch Teleskopstoßdämpfer, ergeben trotz der kurzen Radstände eine recht gute Abfederung, aber auch eine Tragkraft, die mit 360 kg Nutzlast für den kleinen Wagen unwahrscheinlich hoch ist.

Was dem Wagen fehlt, sofern er von einer vierköpfigen Familie gefahren wird, ist ein ausreichender Gepäckraum. Ansonsten dürfte nichts zu beanstanden sein, solange man sich vor Augen hält, daß es sich hier um das kleinste echte Auto handelt.

▶
Hobby
Nr. 3/1963



hobby Auto-Pulver
STYR-PUCH 500 D



TEST Steyr

PLUSPUNKTE

- Minimale Außenabmessungen (knapp 3 m Länge)
- Raum und Einsteigen/Ausstiegen bequem für zwei Personen bis über Mittelgröße
- Rückbankbank zur Not für zwei Erwachsene ausreichend
- Rückbanklehne als Gepäckfläche vorklappbar
- Beschleunigung und Spitze wie Fiat 850 N
- Sehr gute Handlichkeit, sichere Straßenlage
- Lenkung leichtgängig und präzise
- Zuverlässige Bremsen
- Gegenüber Fiat 500 beträchtlich stärkerer Motor, besonders robust und langlebig
- Gute Zugänglichkeit des Triebwerks
- Günstige Versicherungsklasse (18 bis 23 PS), für die Leistung geringer Verbrauch
- Anpassungen an sportliche Sonderwünsche möglich

MINUSPUNKTE

- Fürs Wagenformat hoher Anschaffungspreis
- Lauter Motor, starke Vibrationen
- Schwergängige und hart zu packende Kupplung
- Sehr abrammige Federung mit knappen Federwegen
- Zweifelhafte Getriebelebensdauer (Fiat 800-Getriebe ohne Anpassung an den größeren und stärkeren Motor)
- Getriebe nicht synchronisiert (leichte Bedienung, aber für schnelles Schalten Zwischengas und -kupplung nötig, gewöhnungsbedürftig)
- Mäßige Heizung (kein Kühlluft-Thermostat wie Fiat 500)
- Modellzukunft ist zweifelhaft, Wiederverkauf schon jetzt sehr viel schwieriger als beim Fiat 500

Die österreichische Steyr-Daimler-Puch AG entwickelte 1957 aus dem Fiat 500 ein eigenes Modell, den Steyr-Puch 500, später mit vergrößertem Hubraum auch als Steyr-Puch 650. Merkmale: eigener (Boxer-)Motor, Synchrongetriebe, Pendelachse statt der Fiat Schräglenkerachse, eigene Felgen, Bremsen, Armaturen, äußerlich typisch bei den vorwiegend gebauten Ausführungen der Dachaufsätze mit kantigem hinterem Abschluß, mehr Kopfreum über dem Rücksitz als beim Original-Fiat. Die Steyr-Puch-Modelle wurden in geringen Stückzahlen auch nach Deutschland exportiert, anfangs in Zusammenarbeit mit Fiat als Ausgleich für Liefereschwierigkeiten beim Fiat 500, später nur noch in geringerer Zahl über wenige Händler. Als deutsche Zentrale trat in den letzten Jahren mehr und mehr die Steyr-Puch-Österreich-Vertriebung Ludwig Liedl in 8401 Gröfßing bei Regensburg hervor, während das Werk dem kleinen Wagen immer weniger Aktivität widmete. Seit Ende 1968 gibt es den Steyr-Puch im früheren Sinne nicht mehr; man beschränkte sich darauf, den Fiat 500 komplett ohne Motor aus Italien zu beziehen und mit dem Steyr-Puch Motor zu versehen. Vor einigen Wochen wurden die 650-Versionen in Österreich aus dem Programm gestrichen, so daß dort nur noch die Modelle 500/500 S und der Allradgeländewagen Hellingner 700 AD (mit 27 PS-650 T-Motor) auf dem Markt sind. Finan Fiat 500 auf dem Umweg über Österreich mit dort eingebautem Motor zu beziehen, bedeutet Verleuerung vor allem durch den Zoll. Das Thema Steyr-Puch erschien für Deutschland als erledigt, aber Generalvertreter Liedl hat von Jahr eine Liebe zum klei-

nen Kraftpaket über das Geschäftliche hinaus und rechnet weiterhin mit Interessanten für einen stärker motorisierten Fiat 500. Er bezieht jetzt in eigener Regie fertige Fiat 500 ohne Motor (aber mit Getriebe und Kraftübertragung) aus Italien und fertige Motoren aus Österreich und kann dabei weiterhin die 650-Versionen anbieten, die in Österreich zwar nicht mehr geliefert werden, für Ersatzteilbedarf und den Hellingner aber weiterhin in Produktion sind.

Die 500-cm-Steyr-Puch Motoren 500 (16 PS) und 500 S (19,8 PS) sind für Deutschland uninteressant, denn der Original-Fiat 500 hat 10 PS. Liedl rechnet mit Hobby-Interesse für die 650er: der 650 T hat 22,8 PS, dieser Tage folgen für sportliche Interessanten die Versionen 650 TR I mit 30 PS und 650 TR II mit 40-42 PS. Durchweg handelt es sich um die Basis des 700 AD Hellingner-Motors mit 549 cm (Bohrung x Hub 80 x 84 mm) im Gegensatz zum früheren 650 TR-Motor (660 cm, Bohrung 81 mm). Der 650 T kostet 4273,50 DM gegenüber den 3418,80 DM des Fiat 500. Das Vergnügen, einen normalen Fiat 500 spielend zu überholen, kostet also 854,70 DM Aufpreis. Ein gut eingefahrener 650 T bietet dafür Beschleunigungswerte im Bereich des Fiat 850 N, erreicht aber nicht dessen Spitze. Da der Fiat 850 N um einen Hundertmarktschein billiger ist als der 650 T, ist



Heckscheibenwerbung für Sporterfolge auf Steyr-Puch ...



Deutscher **Bergmeister 1964**



Deutscher **Bergmeister 1965**



GRUPPE II TOURENWAGEN

RALLYE-EUROPAMEISTER UND

DEUTSCHER BERGMEISTER 1966

▲
In den 60er Jahren waren die sensationellen Sporterfolge durch bzw. auf Steyr-Puch in aller Munde.

Besonders stolz war man auf die errungenen Deutschen Bergmeisterschaften in Folge durch Heinz Liedl (1964, 1965, 1966) und auf den Titel des Rallye-Europameisters 1966 durch Sobieslav Zasada.

Steyr-Puch würdigte diese Erfolge durch Herausgabe von Werbeaufklebern, die an den Heckscheibeninnenseiten angebracht werden konnten.

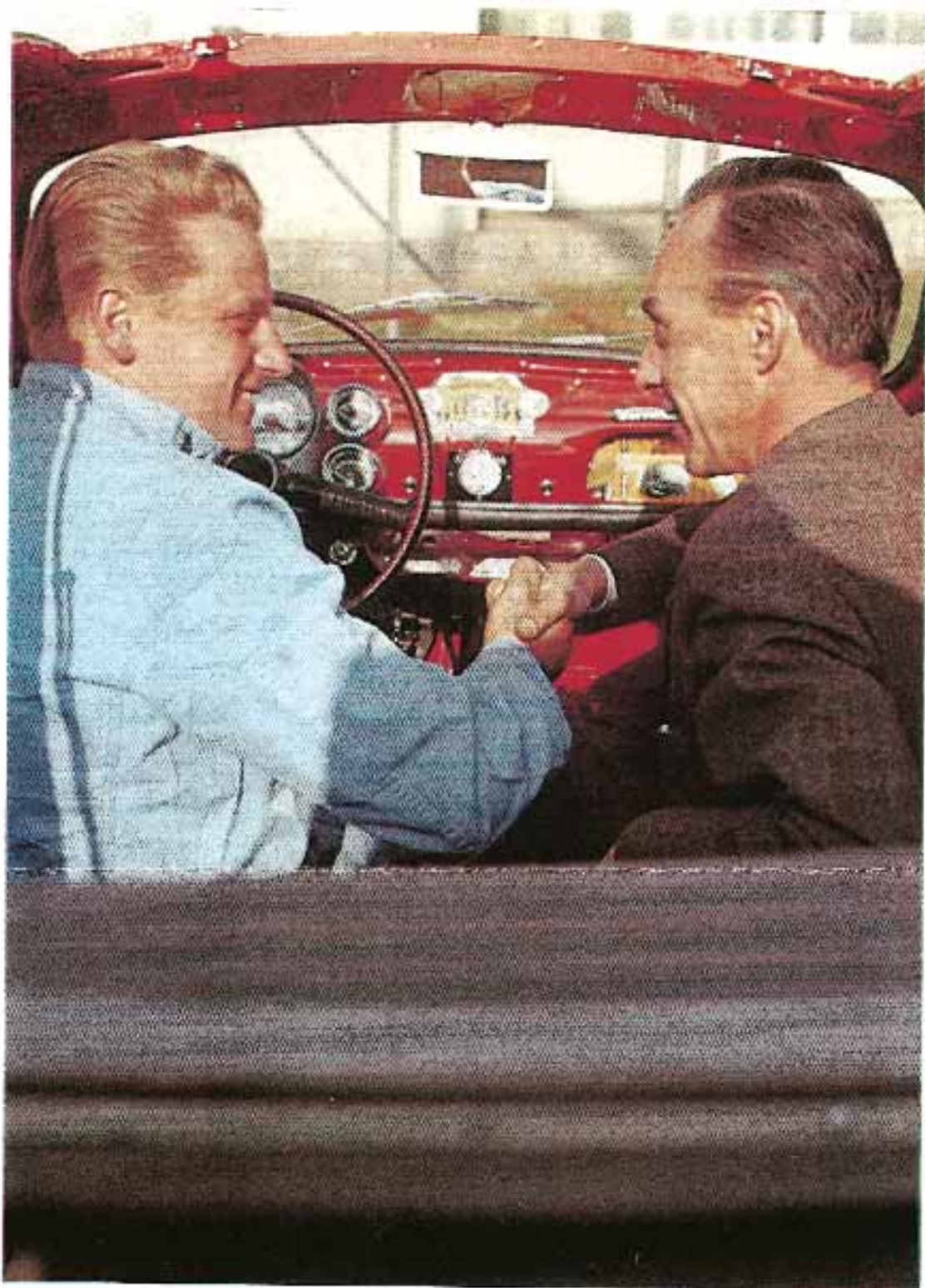
▼



Auch Veith-Pirelli feierte den Titel der Deutschen Bergmeisterschaft mit einer gut aufgemachten Werbeanzeige. Das Maß aller Dinge war der Reifentyp "Cinturato".

(siehe nachfolgende Seiten) ►

Motor



Dr.-Ing. Cegnar gratuliert hier Heinz Liedl zu seinem Erfolg!

**Glückwunsch für Heinz Liedl,
den Deutschen Tourenwagen-Bergmeister 1965* —
er siegte auf „Cinturato“!**

Bei 18 nationalen und internationalen Berg- und Flugplatzrennen belegte Heinz Liedl 17 erste und 1 zweiten Platz. Diese Rennen fuhr Heinz Liedl auf „Cinturato“ — dem Volltextil-Gürtelreifen von Veith-Pirelli. Das ist wieder ein Beweis für den Satz:

„Besser fahren auf VEITH-PIRELLI — CINTURATO.“

Aber wir wollen über einen weiteren Erfolg berichten, denn der holländische Spediteur Heinrich Wynants fuhr 200.000 km auf einem Satz Veith-Pirelli-Lkw-Reifen, die auf der Vorderachse seines 14-t-Zuges montiert sind.

* Offizielle Resultate durch ÖMS steht zur Verfügung.

VEITH-PIRELLI AKTIENGESELLSCHAFT

109

10 MILLIONEN KILOMETER

legten die vom ÖAMTC und seinen Landesvereinen
als Straßenwacht-Fahrzeuge eingesetzten

150 STEYR-PUCH 500 D

bis jetzt zurück. 21 dieser Wagen erreichten

mehr als **100.000 km**

einzelne schon **150.000 km**

DER ÖAMTC berichtet, daß sich die Wagen durch
höchste Betriebssicherheit
und niedrige Betriebskosten
ausgezeichnet bewährten.

Bald werden 170 STEYR-PUCH Typ 500 D
als „Gelbe Engel“ Tag um Tag, bei jedem Wetter,
an den Brennpunkten des Straßenverkehrs hel-
fend zur Stelle sein.

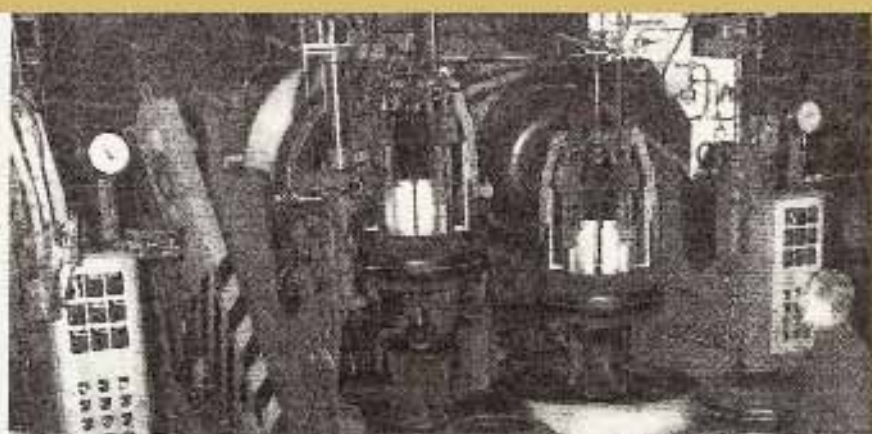


Schnell — sparsam — zuverlässig

Der Wagen für alle!



Natürlich interessiert Heinz Liedl auch, wie wir „seine“ Cinturato Reifen herstellen. Hier beobachtet er eine der vollautomatischen Holzpressen.



Mitarbeiter von Voith Pirelli betrachten interessiert den schnellen Siegerwagen von Heinz Liedl.



Schnell und gekonnt zieht man hier Heinz Liedl beim Pfullenberg-Rennen eine Rechtskurve nehmen. Wie schnell unser Freund hier ist, erkennt man am abgehobenen rechten Vorderrad.



KAUM ZU GLAUBEN: SUCHE NA

In den 60er Jahren überzeugten die Steyr-Puchs hinsichtlich Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Wendigkeit und Temperament die Mannen des ÖAMTC, so dass der Entschluss gefasst wurde, 150 Steyr-Puch 500 D als Straßenwacht-Fahrzeuge einzusetzen. Als diese Fahrzeuge insgesamt 10 Millionen Kilometer klaglos zurückgelegt hatten, verkündete eine Werbeanzeige der Steyr-Daimler-Puch AG stolz diese Bilanz (siehe Anzeige).

1964 war ich mit meinem ersten Puch, einem 500 D in Beige mit Häubchendach, auch in Österreich unterwegs. An den Tankstellen fiel mir schon damals ein kleines ÖAMTC-Werbeschild mit der Silhouette des kleinen Puch als Pannenhelferfahrzeug auf.

Meine Vorliebe für interessante Reklametafeln (vgl. Bericht in Thondorf Nr.13) regte in mir den Wunsch nach einem solchen Schild, die Frage war nur, wie er sich erfüllen ließ. Anfragen beim ÖAMTC waren zwecklos, die Reklameschilder waren verständlicherweise nicht verkäuflich. Allmählich verblasste dieser Wunsch aber ziemlich.

Jahre später (1979) führte der Weg nach Salzburg durch Mattighofen (Oberösterreich). An einer Aral-Tankstelle entdeckte ich sofort das Pannenhilfe-Schild des ÖAMTC. Wie ich erfuhr, stimmte die angegebene Telefonnummer nicht mehr und die Pannenhelfer waren nicht mehr mit Steyr-Puchs unterwegs. Deshalb galt dieses ÖAMTC-Schild als veraltet und sollte in Kürze entfernt werden. Offensichtlich war ich gerade im richtigen Augenblick zur Stelle! Auf Anfrage sicherte man mir zu, das Blechschild bis zur Rückkehr aus dem Urlaub aufheben zu wollen. Drei Wochen später war das Schild jedoch nicht mehr verfügbar. Ein neuer Tankstellenpächter hatte es zum Schrottplatz bringen lassen, weil er von der mir gemachten Zusage nichts wusste. Sehr ärgerlich! Die Aussichten auf ein solches ÖAMTC-Schild schwanden nun beträchtlich, denn inzwischen gab es überall nur noch die modernisierten ÖAMTC-Hinweistafeln, von den älteren Ausführungen weit und breit keine Spur, sie waren wie vom Erdboden verschluckt!

Als ich irgendwann später wieder einmal mein Steyr-Puch-Archiv durchstöberte, stieß ich auf das Foto mit dem begehrten ÖAMTC-Schild. Inzwischen gab es den Steyr-Puch-Freundeskreis, und so startete ich hoffnungsvoll 1991 eine Suchanzeige in Thondorf Nr.6, aber die Resonanz war gleich Null. Auch bei den Freunden in Österreich (Steyr-Puch-Club Salzburg) blieben die Nachforschungen ergebnislos. Ein Bekannter eines Göttinger Oldtimer Clubs ging mehrfach in Österreich bei diversen Veranstaltungen auf die Suche, aber auch in diesem Fall ohne Erfolg.

Die Angelegenheit "ÖAMTC-Schild" erschien mittlerweile völlig aussichtslos, und ich hatte sie eigentlich schon zu den Akten gelegt, als mir ein Auktionskatalog von Micky Waue (Friedrichsdorf) aus dem Jahr 1996 in die Hände fiel. Unter Nr.51 entdeckte ich das gesuchte ÖAMTC-Motiv, ein beidseitig gleich emailliertes Schild, hergestellt von Austria Email, also das Original (laut Expertenmeinung gibt es diverse Nachanfertigungen), geschätzter Wert laut Katalog 100 DM. Der Haken war nur: Die Auktion war längst Vergangenheit und das Schild für 110 DM ersteigert worden. Jedes Jahr orderte ich daraufhin den sehr ansprechend aufgemachten Waue-Auktionskatalog für Reklameschilder, doch dieses ÖAMTC-Schild ist seither nie wieder angeboten worden. Meine ältere Tochter, als Studentin mit den modernen Medien bestens vertraut, verfolgte meine diesbezüglichen Misserfolge mit Bedauern und bot mir an, es einmal mit einer Suche bei ebay zu probieren. Nach einem halben Jahr Laufzeit rief sie mich eines Tages hocherfreut an, es werde das von mir gesuchte ÖAMTC-Schild in Emaille zum Startpreis von 5€ angeboten! Der Erhaltungszustand sei recht ordentlich. Gab es nun doch noch eine Chance? Und ob !! Um es kurz zu machen: Zum lächerlichen Betrag von 5,50 € plus Porto wechselte das Schild bei nur zwei Geboten den Besitzer. Geglaubt habe ich das

CH 34 JAHREN ERFOLGREICH!

Ganze aber erst, als ich das Original von Austria Email auspacken und in der Hand halten konnte.

34 Jahre sind zugegebenermaßen eine lange Zeit – aber wie heißt es doch so schön: Was lange währt, wird letztendlich gut ! Das Reklameschild ist rückblickend ein sehr originelles und wichtiges Dokument aus der Steyr-Puch-Ära.



← Angebot im Auktions-Katalog von 1996

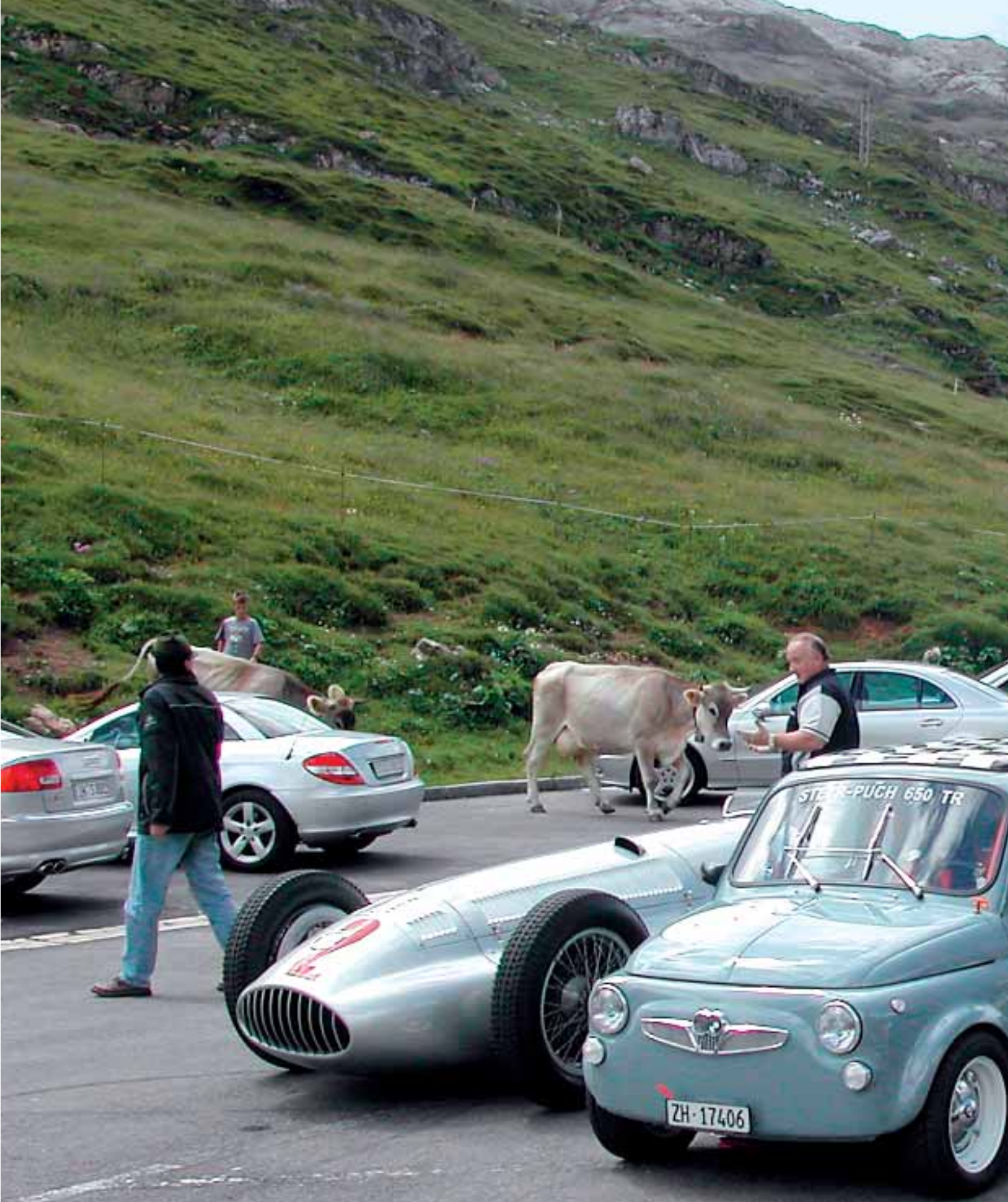
51	ÖAMTC 50 x 70 cm, beschw. glänzend emailliert, Austria Email	(1)	Österreich, 60er Jahre	(DM 100,-)	Limit: DM	o.L.
52	Nicht auspacken 65 x 15 cm, abgekantelt, in reiner Handarbeit hergestelltes Emailtschild	(1)	20er Jahre	(DM 750,-)	Limit: DM	400,-
53	Saulward's Morz Cacao 61 x 10,5 cm, gewölbt, rückenläufig angeordnet, kleine Ankerbeschriftung, damalige Schreibweise: „wanatig“	(2)	Köln, um 1900	(DM 250,-)	Limit: DM	150,-
54	Unsere Marine 4 PK Cigarette 50 x 53 cm, gewölbt, Motiv lithographiert, weiß schabloniert, Auf- und Unterwerke C. Robert Dold, Öffnung in Boden, der Preis wurde separat übermalt in 4 PK, sehr gut in das Farben, in gewölbter Ausfertigung extrem selten	(1)	Dresden, um 1905	(DM 5.000,-)	Limit: DM	2.500,-

ÖAMTC-Schild
2003

Silhouette des Häubchen Steyr Puch auf einer ÖAMTC-Reklametafel 1979

Jahrelang dienen die zuverlässigen und wirtschaftlichen Steyr-Puch PKW als ÖAMTC-Strassenwechsfahrzeuge





STARS UNTER SICHT...



www.mercedes-benz.com/classic



Mercedes-Benz

ES-PE 12

5

5

11

Faible für seltene Modelle

Die Düsterbergs aus Klein Marzehns sammeln österreichische Autos

MANFRED FRIEDEMANN

KLEIN MARZEHNS ■ Manch einer sammelt Briefmarken, andere Biergläser, dritte wiederum Kugelschreiber. Dem 56-jährigen Mathias Düsterberg, der seit sechs Jahren in Klein Marzehns lebt, haben es größere Dinge angetan. Er sammelt Autos und bastelt solange daran herum, bis sie fahrtüchtig sind. Dabei hat er sich nicht auf irgendwelche fahrbaren Untersätze spezialisiert, sondern hegt die seltenen österreichischen Minis aus dem Hause Steyer-Puch. Um sie rankt sich ein Stück Automobilgeschichte.

Als in den 50er-Jahren die österreichische Firma Steyer-Puch einen eigenen Kleinwagen produzieren wollte, schloss sie mit Fiat einen Vertrag über die Lieferung von Rohkarossen des Typs 500. Dennoch sind die Unterschiede enorm. Beispielsweise hat der Puch statt einem luftgekühlten Twin-Motor einen Zweizylinder-Boxermotor. Auch die Getriebe und die Fahrgestelleinheiten sind in Österreich selber produziert worden, erzählt der Sammler. Im Jahre 1973 ist dann die Produktion nach der Entwicklung eines Mini-Kombis eingestellt worden. So gibt es heute nur noch einige hundert Exemplare auf der ganzen Welt.

Ein Auto, das in einem ehemaligen Scheunentor des Hofes von Mathias Düsterberg eingemauert ist, hat nur mittelbar mit dem von ihm bevor-

zugten Typ zu tun. „Das ist ein alter Fiat 500. Den kann man einmauern, aber niemals einen Steyer-Puch“, sagte der Autonarr. Mehr als zehn Exemplare, einschließlich einer Puch-Raupe, harren bei ihm auf das „Aufmöbeln“ in den Stallgebäuden der ehemaligen LPG „Heimatland“. Dort stehen auch alle Geländefahrzeuge, die von Puch jemals gebaut worden sind. Um mehr PS herauszuholen, werden die Modelle auch frisiert – „heute würde man tunen dazu sagen“, verrät der Autosammler.

Seine Leidenschaft mag von seinem Beruf herrühren: Düsterberg ist Kraftfahrzeug-Meister. „Eine Rolle spielt das schon“, meint er. Der Hauptgrund sei aber der, dass ein Steyer-Puch sein allererstes Auto war. Düsterberg, der einige Jahre in Frankfurt/Main eine Autowerkstatt hatte und heute noch eine in Berlin betreibt, kam als junger Mann auf einen Schrottplatz und sah den Puch. „Den muss ich haben“, sagte er sich. Es war „Liebe auf den ersten Blick“. Doch so einfach ging das doch nicht. Denn das Auto diente dem Schrottplatzbesitzer als

Hütte für seinen Hund. Nach gutem Zureden wurden sich die Männer dann aber doch mit einem Preis von 50 Mark einig.

Wenngleich dieses Exemplar auch heute in der Familie noch Hundehütte genannt

zweht. Zur fahrbereiten Steyer-Puch-Flotte seiner Familie gehören zudem zwei weitere Exemplare. So gibt es das Ausflugsauto, mit dem sehr oft auch die schöne Landschaft des Flämings erkundet und auch in den Urlaub gefahren wird. Dabei sitzt auch Jutta Düsterberg am Steuer.

„Es mag Zufall sein, dass unser Anwesen früher einmal 'Heimatland' hieß“, sagt Jutta Düsterberg. Aber für sie und ihren Mann haben der Name starker symbolischen Charakter, denn beide fühlen sich vom ersten Tag an heimisch in Klein Marzehns.

In ihrer Sammlung findet sich zudem ein Steyer-



Hinweis aufs besondere Hobby. In einem einstigen Hoftor hat Mathias Düsterberg einen Fiat 500 eingemauert.

Combi, der lange Zeit als Familien-Auto gedient hatte. Als die Kinder noch nicht aus dem Haus waren, gingen die Düsterbergs damit sogar mit Gleichgesinnten auf Tour in Übersee. Ein Dachgepäckträger ist montiert worden und los ging es nicht nur durch Europa. „Auch wenn es ein Combi war, anstrengend war es manchmal schon in dem Mini“, sagt Düsterberg. Inzwischen haben alle seine Modelle Seltenheitswert. Für manche sind schon 18 000 Euro geboten worden.

wird, so hat der Besitzer mit diesem kleinen Flitzer auf verschiedenen großen deutschen Rennstrecken schon so manchen Pokal geholt. Der letzte stammt aus Oschersleben für den Divisionssieg im so genannten Bördesprint. Mindestens zehn Rennen im Jahr werden seit 20 Jahren schon von einem Enthusiasten unter der Bezeichnung Coppa Mille organisiert. „Wenn es klappt, bin ich immer mit vorn dabei, so dass es oftmals für einen Pokal reicht“, erzählt der Hobbyrennfahrer aus Klein Mar-



Klein aber selten: Mathias und Jutta Düsterberg aus Klein Marzehns haben es die knuddeligen Minis der Marke Steyer-Puch angetan. Die einstmals in Österreich gebauten Wagen sind heute begehrte Sammlerstücke aber auch auf Rennpisten unterwegs. FOTOS: M. FRIEDEMANN

Oldtimer-Szene traf sich im März 2006 in Stuttgart

„Retro Classics“ erstmalig mit Steyr Puch - Clubstand



Die Retro Classics ist nach nur sechs Veranstaltungen bereits die Nummer zwei in Deutschland, vielleicht sogar in Europa. Der unerwartet große Erfolg der bisherigen Veranstaltungen liegt, verglichen mit anderen ähnlich gelagerten Veranstaltungen, in deren Hochkarätigkeit. Dabei ist es gelungen, ein klares, eigenständiges Profil zu entwickeln, das wie ein Markenzeichen für die Retro Classics steht. Die Veranstalter versichern, dass sie auch im Jahr 2007 erneut eine ausgezeichnete Messe rund um das Thema Oldtimer und Youngtimer auf die Beine stellen werden. Die Anhängerschaft der Hobby-Rastler, Liebhaber nostalgischer Automobil-Eleganz oder einfach Menschen, die sich nur an den Vorläufern der heutigen Auto- und Zweiradmarken erfreuen wollen, kommen auf der Retro Classics mit Sicherheit auf ihre Kosten.

In der Wiege des Automobils, in der Heimat von Daimler, Heinkel, Bosch und Porsche, hatte es bis 2001 nichts Vergleichbares gegeben. Der Grund für eine Oldtimer-Messe in Stuttgart lag also auf der Hand. Dass auch wir, der Steyr Puch Freundeskreis, hier einen Clubstand haben sollten, war mir bei meinem ersten Besuch vor zwei Jahren sofort bewusst geworden. Nur, wer sollte das mit mir durchziehen? Schließlich muss 3 Wochen später der Stand für die Messe in Essen aufgebaut worden! Gott sei Dank konnte ich mit Michael Stöbel einen begeisterten Mitstreiter und „Fast-Stuttgarter“ finden, der mit seinem Steyr Puch im letzten Jahr auf dem Stand der „Oldiescheune Dornbirn“ einen gelungenen Resonanztest gemacht hatte. Folgerichtig waren wir nun erstmalig mit einem eigenem Stand vertreten. Das Interesse der Besucher für die Marke Steyr Puch war überwältigend und die Auswahl mit den Fahrzeugen von Karl Oberndorfer, Eberhard Knie und dem Renn-Puch von Michael Stöbel traf voll ins Schwarze. Das von Heiner Schlüter ausgeliehene Schnittmodell eines Steyr Puch-Motors und unser Prospektmaterial rundeten unseren erfolgreichen Stuttgarter Erstauftritt ab, der uns im Nachhinein betrachtet wieder einige neue Mitglieder und Puch-Fahrer beschert hat. Vom professionellen Auftreten unseres Freundeskreises waren die Messe-Organisatoren äußerst angetan, was zur Folge hatte, dass wir für das kommende Jahr 2007 eine neuerliche Einladung bekamen und in Halle 4 unseren Auftritt neu gestalten konnten.

Mit zunehmendem Publikumsinteresse, wachsenden Ausstellerzahlen und steigender Medienresonanz hat Ideengeber und Initiator Ulrich Herrmann in Stuttgart einen tollen Treffpunkt geschaffen, an dem sich Oldtimer-Fans, Liebhaber und Fans nostalgischer Automobilformen und -farben oder einfach für Menschen, die sich an den Vorläufern der heutigen Auto- und Zweiradmarken erfreuen können. Kurzum eine stilvolle Oldtimer-Messe mit teilweise äußerst edler Ambiente. Mit Unterstützung der Messe Stuttgart stellte Ulrich Herrmann auch dieses Jahr wieder eine Ausstellung auf die Beine, die überregional anerkannt und aus der Oldtimer-Szene wirklich nicht mehr wegzudenken ist, was die große Zahl an italienischen, österreichischen, französischen und schweizerischen Besuchern beweist. Hinzu kam neu ein Familientag und zu erwähnen ist auch immer wieder der besucherfreundliche Eintrittspreis und ein vorzügliches Gastronomieangebot, das auch den „abgehobenen Feinschmecker“ zufrieden stellen kann. Die „Techno Klassika“ in Essen sollte hier mal dringend Anschauungsunterricht in Qualität und Preis-Leistungsverhältnis nehmen.

Es kann abschließend festgestellt werden, dass die sechste Retro Classics 2006 den hochgesteckten Erwartungen erneut gerecht wurde und sich zu dem Treffpunkt der Oldtimer-Szene in Süddeutschland und dem angrenzenden Ausland entwickelt hat. Der Andrang des Publikums gab den Organisatoren recht. Die 40.000 Messebesucher erfreuten sich an mehr als 1200 historischen Fahrzeugen auf zwei und vier Rädern sowie an den zahlreichen Sonderschauen in den Messehallen.

Mit der Retro Classics wurde eine Marktlücke geschlossen und gleichzeitig ein Forum eröffnet, auf dem sich Oldtimer-Enthusiasten, „Schrauber“, Händler, Sammler und solche, die es werden wollen, zum Gedankenaustausch treffen können. Axel Reicht, Pressesprecher der Messe Killesberg Stuttgart und verantwortlich für die „RETRO CLASSICS“, sagte mir in einem im Vorfeld geführten Gespräch: „In Deutschland gibt es rund 1500 Oldtimer-Clubs und allein in Baden-Württemberg sind gut 500 solcher Liebhabervereine und Interessengemeinschaften ansässig, also gibt es genügend Potenzial für eine zukunftsreiche Messe.“

„Wir wollten eine hochwertige Messe zum Anfassen“, charakterisiert Ulrich Herrmann sein Ziel, „dabei sind uns nach wie vor die Maybach- und Horch-Vereinigungen genauso lieb wie die Steyr Puch Isotta und Topolino Clubs oder die Anhänger von Horch und Heinkel-Roller. Uns geht es um den Erhalt des automobilen Kulturguts Oldtimer, dessen Bestand bekanntermaßen nicht mehr wächst.“ Zudem will die Messe Stuttgart die Entwicklung des Automobils dauerhaft aufzeigen und dessen Erfinder würdigen, die in der Region Stuttgart die Technik- und Wirtschaftsgeschichte geprägt haben.



IM WESTEN

Jörg Schlemonat aus Oberhausen schlug auf dem letzten Teilemarkt bei Heinz Liedl vor, dass man doch in unserer Region mal einen Steyr-Puch-Stammtisch einrichten könnte.

Um die Weihnachtszeit startete er dann einen Rundruf, um den ersten Termin abzustimmen. Das erste Treffen fand dann in der Kartbahngastronomie in Oberhausen statt. Da die Küche aber nicht so gut war, wechselten wir nach Haus Hötten in Kirchellen Grafenwald. Wir hatten beschlossen uns alle zwei Monate Sonntags um 18 Uhr zu Treffen. Wir, das waren Jörg mit Birgit, Hennes und Moni, Dietmar und Heiner und Annette. Nach einigen Treffen fieberten wir unserer ersten Ausfahrt entgegen. Bei schönem Wetter und ohne große Planung ging es dann um 14 Uhr ab Haus Hötten in Richtung linker Niederrhein. Hennes Hiltrup kam mit Moni und Rechtslenker-TR auf dem Hänger angereist. Nach dem Abladen stellte er dann fest, die Batterie war knaaatschleer. Hennes wollte den Kleinstboliden sofort wieder aufladen, aber der Widerspruch der restlichen Stammtischler war so groß, dass ein Entrinnen nicht mehr möglich war. Kurzerhand wurde die Batterie aus Jörgs 650 T ausgebaut und damit das Auto von Hennes zum Laufen gebracht. Jörgs Auto wurde angeschoben und es ging los. Bei Wesel wechselten wir die Rheinseite und fuhren durch das Naturschutzgebiet Bislicher Insel zum Ausflugslokal „Rheinfähre Xanten“. Nach Kaffee und Kuchen brachen wir Richtung Rees auf, dort überquerten wir wieder den Rhein und fuhren über den Rheindeich zurück nach Haus Hötten. Wir waren mit vier Autos

unterwegs. Bei gutem Essen sprachen wir noch über die nächste Tour. Diese sollte dann durchs Münsterland führen. Hennes übernahm die Organisation.

Die Tour durchs Münsterland im August 2006 sollte erstmals eine Eintagesfahrt werden (wir hatten Spaß an der Sache bekommen). Wir trafen uns um 11 Uhr in Recklinghausen bei Hennes und Moni. Als alter gestandener Motorradfahrer (die Betonung liegt auf „gestanden“) kannte Hennes das Münsterland natürlich sehr

gut. Er fuhr mit uns über wunderschöne kleine Straßen Richtung Ochtrup zur Felsenmühle, einem Motorradtreff in einer alten Windmühle. Vorher traf noch Werner Jungfermann mit seinem Sohn und seinem wunderschönen, original restauriertem „500er“ mit Fetzendach zu uns. Nach einer kleinen Stärkung ging es dann weiter zum alten Funkturm des Westdeutschen Rundfunks. Dort fand ein Musikfest statt (wenn wir das gewusst hätten...). Dafür wurden aber unsere 5 alten Wägelchen mehr bestaunt als die Blasmusik. Nachmittags ging's zurück nach Recklinghausen. Bei Hennes und Moni gingen wir gegenüber in den Gasthof „Sasse“ um den Tag bei leckerem Essen ausklingen zu lassen.

Im Oktober fand die 3. und letzte Ausfahrt 2006 statt. Da der Organisator vom letzten Mal seine Sache so gut gemacht hatte, war er auch diesmal wieder dran. Wir trafen uns in Sprockhövel bei Wuppertal. Um 11 Uhr starteten wir Richtung Süden. Diesmal waren wir schon 6 Autos. Michael und Frau mit ihrem orangefarbenen 650er aus Essen waren das erste Mal mit von der



WAS NEUES!

Partie. Die Fahrt ging jetzt nicht nur nach vorne, links und rechts, sondern auch ganz schön rauf und runter. Kleine und wenig befahrene Sträßchen führten uns Richtung Kürten bei Köln. Unterwegs gab es zur Stärkung von Geist, Seele und Gehör (einige fuhren „Monte“) natürlich wieder einen Boxenstop. Auf der Heimfahrt wurde Hennes mit Moni noch geblitzt. Komisch: Auf

dem Foto war nur Moni ohne Lenkrad, aber auf der linken Fahrzeugseite zu sehen. Ach ja, der Hennes war ja mit seinem Engländer unterwegs... Zum Abschluss wieder lecker Essen in Sprockhövel und dann wieder hinaus ins weite Ruhrgebiet und darüber hinaus.

Mit freundlichen Grüßen Annette und Heiner aus Mülheim/Ruhr





Zeitung Nr. 2

Wenn der Berg den kle

Motorsport: Michael Stöbel aus Weissach ist mit seinem Steyr

Weissach. Das Herz von Michael Stöbel schlägt für alte Autos aus dem Hause Steyr Puch. Eines seiner beiden Exemplare des Modells 500 hat der Weissacher 2006 in zehn Rennen über die Bergstraßen Europas gejagt. Am Ende stand ein Vizeeuropameistertitel.

Von Oliver Schmidtchen

Das drei Meter kurze, knallrote und kugelförmige Gefährt in der Garage von Michael Stöbel sieht vielleicht auf den ersten Blick nicht so aus, ist aber ein reinrassiger Rennwagen. 1664 lief der Steyr Puch, Modell 500, in Graz vom Band, um sich seine Spuren in der Welt des Motorsports zu verdienen. Dazu gaben ihm die Österreicher gute Gene mit. Aus 670 Kubikzentimetern Hubraum schöpft er 54 Pferdestärken. Er ist damit doppelt so kraftig wie die Serienmodelle seiner Zeit.

Wenn der Weissacher Stöbel in den Dokumenten blättert, die er vom Vorbesitzer des Oldtimers übernommen hat, findet er spektakuläre Fotos von den Rennsätzen. Da ist sein Wagen zu sehen, wie er bei der Rallye Monte Carlo zwischen meterhohen Schneewänden durch die Kurven drifft. „Wie ein Golf GTI“ gehe der Steyr Puch dank des geringen Gewichts noch immer, weiß sein Besitzer.

Vor drei Jahren hat Michael Stöbel den kompakten Renner gekauft. Da war die Idee, den Österreicher „in seinem Heimatland bei einem Rennen an den Berg zu bringen“, schon geboren. Die Chance schien die „Historic Hill Climb Championship“ des Weltmotorsportverbandes FIA zu bieten. Bis zu 300 Oldtimer fahren dabei in mehreren Wertungsläufen gegen die Uhr. Mindestens fünf Kilometer lang ist jede Strecke, das Ziel liegt immer in luftiger Höhe.

Das Jahr 2005 diente der Vorbereitung. Das Auto bekam einen Überrollkäfig und weitere Sicherheitsausstattung spendiert. Zum Testen blieb oft nur der Prüfstand. Auf die Straße darf der rote Renner nach dem Umbau nicht mehr. 2006 startete Stöbel. Dass der ursprüngliche Plan da schon Makulatur war, weil die Läufe in Österreich gestrichen waren, störte ihn kaum. Von Mai bis September ging der Weissacher bei jedem der zehn Wertungsläufe in Slowenien, Tschechien, der Slowakei, Italien und Kroatien ins Rennen. Mal reiste er eigens für ein Wochenende an, mal verband er zwei Termine mit einer Woche Aufenthalt in südlichen Gefilden. Der Jahresurlaub des Ingenieurs, der für



Michael Stöbel fährt einen heißen Reifen – in d

die Deutsche Bahn arbeitet, reichte gerade so. Oft dabei waren Ehefrau Edith Korstán und Tochter Julia. „Sie kommt nächstes Jahr in die Schule, da wäre es nicht mehr gegangen“, so der Rennfahrer. Stöbel siegte in seiner Klasse beim ersten Lauf im slowenischen Sevnica. Nach zwei Nullnummern in Tschechien sammelte er fleißig Punkte und setzte sich in der Spitzengruppe fest. Letztlich blieb der Titel des Vizeeuropameisters bei den Autos bis Baujahr 1965. Besser war nur der Tscheche Frantisek Cecil.

Der Steyr Puch exzitiert nicht zufällig so stark an den Fiat 500. Die Blaupausen stammen tatsächlich aus Turin, die Österreicher verfeinerten Getriebe, Motor, Fahrwerk oder Bremsen des Winzlings. Die Liebe für die kleinen Autos rührt bei Michael Stöbel aber vom Original: „Mein Opa hatte einen Fiat“.



Michael Stöbel



HISTORISCHER BERGSPORT
DMSB-Lizenz K 1101467

Name: Michael Stöbel

Geburtsort: Bam

Wohnort: Weissach

Geburtsdatum: 12.11.1965

Beruf: Dipl. Ing. Elektrotechnik

Lieblingsessen: Risotto ai Funghi, Apfelsachen

Lieblingsgetränk: Tee, Mineralwasser

Lieblingslektüre: Oldtimer Markt

Hobbys: Rennrad/Querfeldein, Restauration Steyr Puch und Alfa

Internetseite: www.fionord.de

Herzlichen
Glückwunsch
dem
FIA European Vize
Champion 2006



Thondorf 2006



LOK

Seinen roten Flitzer ruft

Steyr Puch Vizeeuropameister – Rennserie kostet viel Zeit und Geld



In diesem Falle zu heiß: Am Ende gab's Blechschaden an der Leitplanke.

DIE KNALLRUNDE ROTE KUGEL

Wenn der Weissacher Diplomingenieur Michael Stöbel in den Dokumenten blättert, die er vom Vorbesitzer seines Steyr Puch übernommen hat, dann findet er spektakuläre Fotos, auf denen der Oldtimer in früheren Jahren bei der Rallye Monte Carlo zwischen meterhohen Schneewänden durch die Kurven driftet. Der Steyr Puch erinnert nicht zufällig stark an den Fiat 500: Die Blaupausen stammen tatsächlich aus Turin und die Österreicher verteinerten Getriebe, Motor, Fahrwerk und Bremsen des Winzlings. Die Liebe für die kleinen Autos rührt bei Michael Stöbel aber vom Original. „Mein Opa hatte einen Fiat, das hat mich als Kind geprägt“, sagt der Oldtimer Fan. In seiner Lehrzeit stieß Michael Stöbel dann zufällig auf den Steyr Puch und fand, dass der Österreicher noch sportlicher aussieht. Begeistert nahm er den ersten Kredit seines Lebens auf und kaufte den Wagen vom Hof weg. Er hat das Auto immer noch und auch der rote Steyr Puch, mit dem er 2006 Vize-Europameister im FIA-Historic Hill Climb wurde, steht in seiner zur Werkstatt umfunktionierten Garage in Weissach. Er hat ihn 2006 in zehn Rennen so über die Bergstrecken Europas gepügel, dass er eine längere Kur benötigt. Er ist zerlegt und nach einem Trainingsunfall ist auch das Blechkleid noch immer ramponiert. Michael Stöbel schraubt am liebsten und wo immer möglich selbst. „Ich will das Auto bis zur letzten Schraube verstehen, was ich an der roten Kugel aber erst zu 90 Prozent erreicht habe“, sagt der Vertriebsingenieur, der für die Deutsche Bahn arbeitet. In der Saison 2006 war nur der Tscheche Frantisek Cevil besser als Michael Stöbel, aber eine zweite Edition im FIA-Historic Hill Climb wird es derzeit nicht geben. „Ich plane zwar auch 2007 einige Renneinsätze, aber gegen eine komplette Serie sprechen die Familie und auch, dass ein internationales Championship auch finanziell gehörig zu Buche schlägt.“ Seine Gattin Edith Korsten und Tochter Julia waren zwar oft dabei, wenn er seinen Jahresurlaub auf den Rennstrecken in Italien, Kroatien, Slowenien, Tschechien und der Slowakei „vergasie“, aber da Julia in die Schule kommt, wäre es ohnehin nicht mehr gegangen. Den Begriff Sport lässt der ehemalige Querfeldein-Radrennsportler Michael Stöbel für seine Leidenschaft nicht recht gelten. „Das Auto leistet viel, wir drehen ein bisschen am Lenkrad“.



sagt der Oldtimerfan, „das hat mich als Kind geprägt.“ In der Lehrzeit stieß Stöbel dann zufällig auf den Steyr Puch und fand, „dass der noch sportlicher aussieht“. Begeistert nahm er den ersten Kredit seines Lebens auf und kaufte den Wagen vom Hof weg. Stöbel hat den Wagen noch immer, richtet ihn gerade in seiner zur Werkstatt umfunktionierten Garage her. Auch der Rennwagen ist derzeit zerlegt. Nach einem Trainingsunfall ist das Blechkleid noch immer ramponiert. Stöbel schraubt wo immer möglich selbst. „Ich will das Auto bis zur letzten Schraube verstehen.“ Ein Ziel, dass er derzeit „zu 90 Prozent“ erreicht glaubt. Hier und da, sagt der 41-Jährige, sei im Rennen mehr möglich gewesen. Mal spielte die betagte Technik nicht mit, mal erwischte

der Weissacher die Ideallinie nicht ganz. „Aber im ersten Jahr muss man mit Platz zwei zufrieden sein“, sagt der Fahrer und wirkt dabei nicht ganz überzeugt von seinen eigenen Worten. Auch in diesem Jahr plant Stöbel den einen oder anderen Renneinsatz. Eine komplette Serie indes wird er nicht fahren. Die Familie spreche dagegen, auch finanziell schlage die Teilnahme gehörig zu Buche. Stöbel war früher bei Querfeldein-Radrennen aktiv. Den Begriff Sport lässt er deshalb für seine neue Leidenschaft nicht recht gelten. „Das Auto leistet viel, wir drehen ein bisschen am Lenkrad.“ Bei aller Bescheidenheit – für einen guten Fahrer hält sich der Weissacher aber schon. „Vergleichszeiten zeigen, dass ich sicher nicht der langsamste bin“, sagt er.





DER EWIG ERSTE



Die Meisterschaft 2006 der Abarth Coppa Mille wurde erst im letzten Rennen der Saison auf dem Nürburgring entschieden.

Dies versprach einen spannenden Saisonverlauf.

Nach sieben Starts und sechs Siegen sah es nach einem Alleingang von Matthias Duesterberg aus.

Harald Peter, Sieger 2004 und 2005, konnte aus Zeitgründen nicht am Bergrennen in Schotten starten. Somit hatte Harald drei Streichergebnisse zu verzeichnen. Die Chancen auf eine erfolgreiche Titelverteidigung schmolzen dahin.

Martin Eckert machte seinen gewohnt schnellen Steyr-Puch wieder startklar, das gleiche galt für Thomas Bohlmann mit seinem 700 C Kombi.

Den Saisonauftakt in Oschersleben gewann Duesterberg vor Peter. In Hockenheim dominierte im ersten Rennen ebenfalls Düsi, als er im zweiten Rennen technische Probleme bekam, wurde das Rennen durch den Zweikampf zwischen Harald Peter und Martin Eckert geprägt, den Harald für sich entschied.

Schotten war wieder eine klare Angelegenheit für Matthias. In Abwesenheit von Harald gewann er alle drei Läufe, trotz Ausflug in die Büsche mit offener Fahrertür. Dahinter teilten sich Lothar Kahl und Martin Eckert die Plätze.

Das Oldtimer Festival auf dem Nürburgring sollte jedoch das spannendste

Rennen werden. Matthias, der ein Bergrennen in Italien fuhr, war nicht am Start. Dafür startete Lothar Kahl auf dem von Georg Hummel zur Verfügung gestellten Puch.

Harald hatte im Training Probleme und musste das Rennen vom letzten Startplatz aufnehmen, wurde aber trotzdem noch Zweiter, Martin Eckert konnte seinen ersten Saisonsieg feiern. Er äußerte sich über ein langweiliges Rennen, das keinen Spaß machte – dies sollte sich schnell ändern: Beim zweiten Rennen standen die Puchs in der Startaufstellung in unmittelbarer Nähe. Zudem hatte Lothar Kahl im ersten Rennen die schnellste Runde gefahren. Es war von der ersten bis zur letzten Runde spannend. Ständig wechselte die Führungsposition zwischen Kahl und Eckert. Harald lauerte auf Position 3 liegend auf einen Fehler der Beiden. Als Lothar die letzte Runde in Führung liegend vor Martin und Peter in Angriff nahm, versuchte Martin eingangs der Mercedes-Arena Lothar auszubremsen. Der Versuch scheiterte, da Martin mit einem Abarth kollidierte und ausschied. Harald nutzte die Gelegenheit, übernahm die Führung und gewann das Rennen vor Lothar, Bohlmann und Charion. Lothar fuhr im zweiten Rennen die schnellste jemals auf der neuen GP-Strecke von einem Steyr-Puch gefahrene Runde!

Das vierte Rennen der Saison fand wieder in Oschersleben statt – als Nachtrennen.

Harald, der eigentlich die Saison beenden wollte, ließ sich überreden, nochmals in der Börde zu starten. Zur Rennhälfte des ersten Rennens löste sich an Duesterbergs Puch – in Führung liegend – der Ölfilter. Entsprechend das Chaos der hinter ihm fahrenden Autos... Harald, der in seinem Puch fünf Autos hinter Matthias war, konnte auf der Strecke bleiben und mit viel Glück die sich vor ihm kreisenden Autos passieren und das Rennen gewinnen. Da Düsis Maschine „Schrott“ war, konnte er ebenfalls vor Eckert gewinnen.

Nun wurden die Karten um die Meisterschaft neu gemischt. Vor dem letzten Rennen auf dem Nürburgring hatten noch drei Fahrer Meisterschaftschancen. Martin hatte zwei Punkte Vorsprung auf Harald und vier Punkte auf Matthias. Dieser hatte wieder technische Probleme und konnte somit nicht mehr ins Geschehen eingreifen.

Harald Peter gewann schließlich beide Rennen vor Martin Eckert und Lothar Kahl und sicherte sich somit zum dritten mal in Folge die Meisterschaft in der Division 1.

Claudia für den Steyr-Puch-Freundeskreis



DER IMMERJUNGE "ALTE"



Hallo Puch-Treter, der Alte meldet sich mal wieder mit seinem Saison-Rückblick 2006.

Eine durchwachsene Saison mit Höhen und Tiefen – normal im Rennsport. Eingeschrieben in der ADAC-Classic-Trophy starteten wir bei 4 Rennen à 3 Std.

Rennen 1: Hockenheim Grand-Prix-Kurs, 15. April 2006

Gut vorbereitet fahren wir nach Hockenheim. Wir, das sind Thomas Hardy aus Koblenz und ich. Wir lassen das Training locker angehen. Während des Trainings bekam ich in der Sachs-Kurve einen Bremsdefekt rechts vorne. Das Rennen verlief ohne Probleme. Fahrerwechsel und Tanken, das war's. Gefahrene Runden: 58, Zeiten: 2.57 bis 3.05 Min. Damit waren wir logischerweise nicht die Letzten. Riespokal und volle Punktezah! Freude-strahlend und zufrieden fuhren wir nach Hause.

Rennen 2: Zolder musste aus betrieblichen Gründen ausfallen.

Rennen 3: Nürburgring 500 km-Rennen Ich mach's kurz. Das Training lief noch gut ab, aber dann ging's los. Leistungsverlust! HeliCoil-Einsatz verschwindet im Brennraum, Kolben hämmert drauf rum: Schaden hoch drei! Der Kopf wurde gewechselt und trotzdem traten Klopfgeräusche auf. Wir packten unsere sieben Sachen ein – der Käs' war gegessen. Ich konzentrierte mich auf das anschließend stattfindende 24-Std.-Rennen, fahre einen Mercedes 500 SEC auf den 7. Platz in unserer Klasse – für mich völlig unbefriedigend.

Rennen 4: 3 Stunden-Rennen in Spa Ganz schön hart für den Alten. Thomas Hardy kann leider nicht, ich muss also allein fahren. Training: Leute, es hat nur noch geregnet und das richtig, wie das halt in Spa so ist. Ich überstehe das Training und qualifiziere mich mit Zeiten zwischen 4.19 und 4.10 Min. Sonst gibt es keine Probleme, aber es regnet immer noch in Strömen. Mein Rennen war um 14.30 Uhr. Die anderen Serien bliesen uns die Strecke etwas trocken. Der Start fand dann bei fast abgetrockneter Strecke statt. Diese Mischverhältnisse auf der Strecke schlugen mir immer aufs Gedärm und ich muss schon wieder... Anschließend finde ich rasch in den Fahrhythmus. Meine schnellste Runde in 4.07 kann sich bei den Streckenverhältnissen sehen lassen. Nach „Eau Rouge“ und der langen Geraden folgt die rechts-links-rechts-Kombination... da hatte ich den Schaltknüppel in der Hand!! Ich schlich im dritten Gang an die Box. Jeder weiß, in Spa dauert das eine ganze Weile. Eine Gewindestange wurde gekürzt, ein Stück Rohr darüber geschoben und weiter ging's. Alles lief gut. Ich hatte bereits die Hälfte des Rennens geschafft, dann plötzlich, kurz vor der „Bus-Stop“-Schikane, die schnelle Rechtskurve – Bremstrommelbruch hinten links. Leute, es war der Wahnsinn – wildes Schleudern durch's Kiesbett – auf die Strecke zurück, blieb ich mitten im Verkehr liegen. Das Rad sprang, Gott sei Dank, aus dem Radkasten raus und rollte weg. Ich habe das alles ohne Schrammen überstanden, bin aber an diesem Renn-Wochenende um Jahre gealtert. Fazit: noch gewertet, 1. Platz, dicker Pokal und volle Punkte, bei großen Sympathien aller ADAC-Classic-Teilnehmer. In der „Eau Rouge“ war ich

absolute Spitze

– natürlich Vollgas, natürlich Stehenlassen, so fuhr ich wesentlich größeren Fahrzeugen fast in den Kofferraum und weiter. Einfach geil!!

Rennen 5: Nürburgring Classic, September 2006

Ein 500 km-Rennen, das sind 20 Runden. Für unseren Steyr Puch – je nach Tagesform – maximal 15 Runden.

Das 1. Training: Von 83 gestarteten Fahrzeugen landen wir auf dem 74. Gesamt-rang. Mein englischer Freund Bob Brooks fährt den letzten Turn. Dann Leistungsverlust auf der Grand Prix Strecke. Box anfahren und checken. Zylinder 2 macht Probleme. Motor raus, Kopf runter und gucken. Das Auslassventil ist krumm. Also neues Ventil einschleifen, alles wieder montieren und weiter ging's. Zum 2. Training waren wir pünktlich fertig. Der Alte fährt eine Info-Runde auf der GP-Strecke, alles o.k. und der Puch läuft sogar sehr gut. Nach dem Training von mir die übliche Durchsicht des Fahrzeuges und dann ging's um 17.00 Uhr ab zum Essen.

Das Rennen: Bob fährt den Start, er macht seine Sache sehr gut, aber in der siebten Runde vermissen wir unseren Puch. Das Handy geht: Stehe im „Pflanzgarten“, kein Vortrieb mehr. Thomas und ich fahren zum „Pflanzgarten“. Kerze am Zylinderkopf 2 ist defekt. Neue Kerze rein, der Puch fährt bis in die Box. Wir treffen zur gleichen Zeit in der Box ein und checken auch den 1. Zylinder. Stehbolzen auf der Auspuffseite total ausgerissen. Dies bedeutet kein Rückstau mehr und Leistungsverlust. Da kann man fast nichts mehr machen. Aber echte Puch-Fahrer wissen ja: Geht nicht, gib't nicht beim Alten. Die Crew schaute mich hilflos an.

Ich... Helm auf, ins Auto rein und fahre die letzten 6 Runden den Puch zum Klassensieg. Tolle Sache kann ich Euch hier nur schreiben. Deprimieren an der ganzen Rennerei in den letzten beiden Jahren ist, dass ich zum Einzelkämpfer geworden bin. Fällt Euch dazu wirklich nichts ein? Sollte jemand mitmachen wollen, fragt mich! Ruft mich an! Ich stehe Euch immer zur Verfügung.

Helmut Undorf, der „Alte“





Rasende Rasselsteiner

Der Begriff „Raser“ ist zweifellos negativ belegt, und das zu Recht. Hier geht es jedoch um zwei Automobilenthusiasten, die ihrem Hobby auf der Rennstrecke nachgehen und somit weitgehend „vernünftig“ handeln. Dies allerdings auf höchst unterschiedliche Art und Weise und mit Fahrzeugen, die man als Laie nicht derselben Kategorie zuordnen würde.

„Renningenieur“. Wartungs- und Abstimmungsarbeiten am Fahrzeug nimmt er weitestgehend selbst vor. Gerne befördert er auch Copiloten, um ihnen diesen atemberaubenden Eindruck der Geschwindigkeit zu vermitteln. Diese sind auch regelmäßig fasziniert von einem Gefühl, das normale Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nicht annähernd vermitteln können.

gring in der Rennserie befahren. Bei drei bis vier Starts pro Saison hat Thomas Bohlmann bereits einige Einzelsiege eingefahren. Auch er betätigt sich als Renningenieur in eigener Sache. Zudem hat er auf Basis einer „alten Kiste“ den Rennwagen selbst komplett restauriert und aufgebaut. Sogar die vorgeschriebenen hohen aktuellen Sicherheitsstandards hat er selbst umgesetzt, zum Beispiel in Form eines integrierten eingeschweißten Überrollkäfigs.



So unterschiedlich die Ausprägung des gemeinsamen Hobbys und auch die technischen Daten der beiden Fahrzeuge auch sein mögen (der Porsche läuft beispielsweise mit ca. 330 km/h gut 150 km/h schneller als der Steyr Puch); beiden gemein ist das „Benzin im Blut“ und das augenzwinkernde Eingeständnis, dass es sich bei den Fahrzeugen eigentlich um das Spielzeug von „großen Kindern“ handelt.



Zum einen handelt es sich um Heinz Höfer, Mitarbeiter im Team Liegenschaften. Seit rund zehn Jahren befährt der eingefleischte und geübte Porschefahrer bei gutem Wetter die legendäre Nürburgring-Nordschleife, auch „Grüne Hölle“ genannt. Und dies im Renntempo, früher in einem Porsche 964 RS, heute in einem noch leistungsfähigeren aktuellen Modell der Baureihe 996 GT3 RS. Auch ernstzunehmende Platzierungen bei Porsche-Club-Rennen sind ihm schon gelungen. Aber Heinz Höfer ist nicht nur Hobbyrennfahrer, sondern in Personalunion auch

Zum anderen handelt es sich um Thomas Bohlmann, Betriebsingenieur im Team Veredlung 1. Seit sechs Jahren betreibt er historischen Tourenwagen-Motorsport in der Klasse bis 1000 ccm Hubraum. Bei seinem Fahrzeug handelt es sich um einen Steyr Puch Combi 700C aus dem Baujahr 1964, rein optisch den meisten auch bekannt als Fiat 500. Beim so genannten „Kampf der Zwerge“ im Wettbewerb zum Beispiel auch mit dem Modell Mini Cooper werden internationale Grand Prix Strecken wie Spa, Zolder, Zandvoort und natürlich auch - als Saisonhöhepunkt - der Nürbur-





ERSATZTEILE



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 Czakoi & 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!

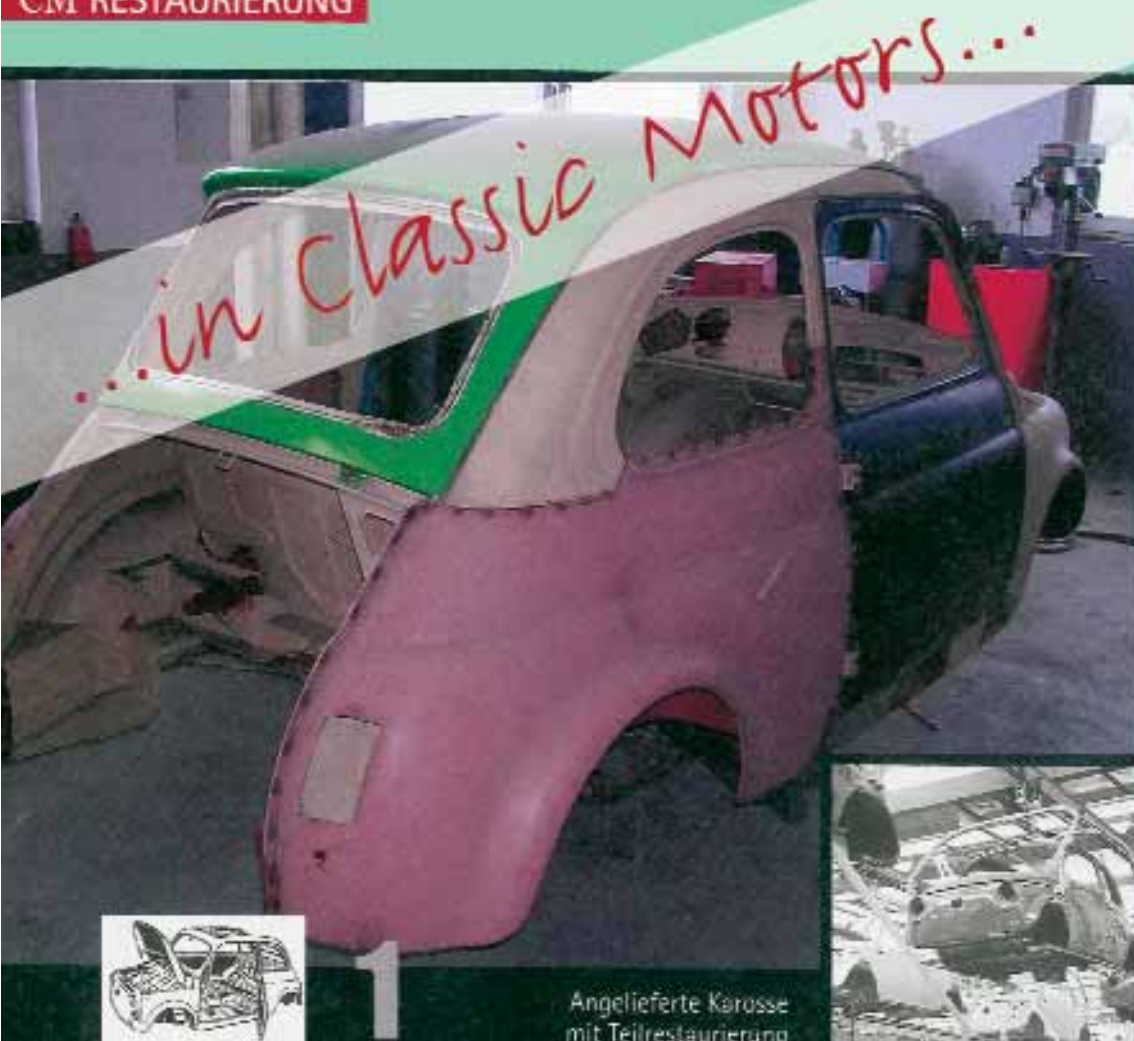
Und damit das Thondorf-Magazin heuer eine gute Investition war, haben wir diesmal einen Gutschein angefügt, welcher bei der nächsten Bestellung (im Original) eingelöst werden kann.

Viel Spaß wünscht Dietmar Etzersdorfer und sein Autoquariat Team.

ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

BEZEICHNUNG	DIMENSION	WERKSTOFF	DREHMOMENT
Auspuffkrümmer	Mutter M 8	DIN 934 MS	1,0
Gebälserad	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





1

Angelieferte Karosserie mit Teilrestauration



Seitenansicht



Blechteilanfertigung Türanschlag



Blick in die Steyr-Produktion



Radhaus Urzustand



Zeitgenössischer Prospekt

aktueller denn je



KAROSSERIE-RESTAURIERUNG

Dass Fiat 500 im Allgemeinen kein leuchtendes Beispiel für umfangreichen Korrosionsschutz sind, wissen nicht nur die Fans der kleinen Turiner seit langem. Doch auch das im historischen Rennsport beliebte leistungsstarke österreichische Pendant von Steyr-Puch bildet in punkto Rostvorsorge keine Ausnahme. Hat der Zahn der Zeit erstmal die Substanz attackiert, bleiben nur größere Eingriffe, um die kleinen Filtzer

wieder zu stabilisieren. Wobei der Steyr-Puch durch seinen großen mit einem Hardtop versehenen Dachausschnitt und der damit verbundenen Instabilität der Karosserie besondere Vorsicht und Überlegung beim Anbringen von Verstärkungen während der Arbeiten erfordert. Karosserie-Baumeister Harald Grobe aus Straubenzahl hat sich ein solches Exemplar zur Brust genommen und die Karosserie wieder auf

Vordermann gebracht. „Den größten Aufwand bei der Bearbeitung des Steyr-Puch erforderte die rechte Seitenwand, die komplett mit den Schwellern herausgetrennt und instand gesetzt werden musste.“, berichtet Grobe. Nach dem Strahlen der Blechhaut wurde zunächst eine Bestandsaufnahme der anstehenden Arbeiten gemacht. Begonnen wurden die Arbeiten schließlich an der besonders maroden

rechten Außenseite. Hier wurde zunächst eine neue Kante für die hinteren Türaufnahmen eingepasst und anschließend zur Verstärkung der Karosserie und der Seitenwand vor dem Herausstrennen Verstrebungen im Innenbereich angebracht. Schließlich fand im Vorfeld der größeren Eingriffe die neue Kante der Türaufnahme bereits ihren Platz in der Seitenwand. Nachdem die marode Seitenwand und die Schwellern ent-

...für Euch gelesen...



5 Urzustand unfachmännisch restauriert



8 Detailschweißung Kante



12 Innenschweller grundiert



16 Radhaus eingepunktet



9 Einpassen angefertigter Innenschweller



13 Blechanfertigung Innenschweller



17 Radhaus außen



6 Schweller rechts eingepasst



10 Ausgetrennter Schweller



14 Radhaus hinten eingepasst



18 Bleche eingeschweißt, grundiert



7 Sorgfältige Grundierung innen



11 Feinausrichten Beulen Heck



15 Schlechte Passung Fertigblech



19 Heckansicht Abschluss

STEYR-PUCH BAUJAHR 1959

fernt waren, konnte mit den Anpassungsarbeiten der überarbeiteten Seitenwand und der neuen Innen-, Mittel- und Außen Schweller begonnen werden. Zeitgleich wurde noch das hintere Radhaus instand gesetzt, Ränder und Bleche im Innen- und Außenbereich eingeschweißt und neu angefertigt. Nachdem die Schweller wieder ihren Platz gefunden hatten, konnten die Seitenwand und der vordere Kotflügel nach di-

versen kleineren Richtarbeiten und Anpassungen eingeschweißt werden. Auch im Heckbereich forderten Korrosion und Überbleibsel einer bereits begonnenen Restaurierung ihren Tribut an das Können Grobes und seiner Mannschaft. Diverse Löcher sowie die Anpassung der Seitenwand an den Heckbereich erforderten zahlreiche weitere Arbeitsstunden. Am Vorderbau musste schließlich noch der Scheiben-

rahmen im A-Säulenbereich ausrepariert sowie das komplette Frontteil abgetrennt, ausgerichtet und bearbeitet werden. Dabei wurde der untere Bereich komplett erneuert und das Vorderteil anschließend wieder eingepunktet und verschweißt. Zum Abschluss der Arbeiten konnten schließlich die Türen repariert und eingepasst werden sowie die Kofferraumhaube mit Verstärkungen wieder eingebaut wer-

den. Abschließend passte das Grobe-Team noch das Hardtop-Dach an und richtete es aus. Rund elf Arbeitsstage nahm die Instandsetzung des knubbeligen Kleinwagens in Anspruch. Ziel der Restaurierung des kleinen österreichisch-italienischen Flitzers ist nach abgeschlossener Komplettrestaurierung der Einsatz im historischen Rennsport.

Text: Güntram Jordan
Fotos: Grob/Archiv



Handarbeit:

Gefunden: Der konstante Funken

➤ Als „Außerirdischer“ (denn ich habe keinen Puch) hat mir der Hummel Schorsch Gelegenheit gegeben ein paar Zeilen über die Zündung seines Puchs zu verfassen.

Etliche Puchfreunde sind mir schon bekannt durch die Jahrestreffen in Weibersbrunn oder auch die Puch-Spezies, die bereits eine kontaktlose Zündung von mir erworben haben. Die Puchler, wie auch andere Kleinwagen-Fahrer aus der Wirtschaftswunderzeit, sind ja ein besonderes Völkchen. Sie neigen genauso wie ich dazu, aus einem kleinen Winzling das letzte herauskitzeln zu wollen und freuen sich dann diebisch, wenn sie wieder einmal eine Riesenkarte mit ihren Ruhmkugeln versägen konnten.

Nun müsst Ihr wissen, ich fahre einen FMR TG 500, man sagt auch „Messerschmitt Tiger“ dazu, der ebensoviel Spaß macht und mein Herz jedes Mal höher schlagen lässt, wenn ich wieder mal schräg, recht-

winklig und schadlos aus einer Kurve herausgekommen bin. Beim „Seiberer Bergrennen“ in Österreich ist auch immer so einer dabei. Der Friessnig Hans aus Graz, der aus seinen 500 ccm immer alles rausholt.

Doch das Thema sollte eigentlich die Hummelsche Puch-Zündung sein!

Nach dem letzten Jahrestreffen schickte er mir ein Fragment von einem Verteiler zu! Ein Zündverteiler sollte das sein und auch noch mit Anschluss für einen mechanischen Drehzahlmesser. Die Läuferwelle klemmt schon leicht und oben – dort wo Hämmerchen und Amboss sein sollten – war einfach ein Nichts! Na ja, er wollte schließlich nur eine programmierbare Zündung eingebaut haben. Und da ich ja in Puch-Kreisen – auch ohne einen Puch zu haben – herzlichst aufgenommen worden bin, hat man mein Helfersyndrom wieder einmal geweckt! Techniker Ja – Kaufmann schlecht – Gut für Hummel! Was solls, es macht mir einfach Spaß was Neues zu entwickeln und somit hatte ich den Verteiler vom Schorsch an der Backe. Erst einmal ging ich daran, den

Verteiler in seine Einzelteile zu zerlegen. Lauter kleine Bröckchen, einschließlich Drehzahlmesserantrieb. Ich hab' den Riemens auf die Orgel geschmissen und gedreht was nötig war. Bleche gelasert, gebohrt und eingepaßt. Von Schorsch wurde mir eine Puch-Zündkennlinie vorgegeben und hierzu passend ein kleines Platinchen programmiert. Leider kam dann ein Grippevirus über mich und setzte meine Schaffenskraft außer Gefecht. Zwischendurch sollten für andere Puchler auch noch kontaktlose Zündungen gefertigt werden. Die Zeit verging und sie wurde auch langsam knapp. Da sich der Hummelsche Verteiler zur Rennsaison schließlich drehen soll, bin ich gerade dran, die gefertigten Teile zusammenzubauen. Dies ist der momentane Stand der Dinge. Der Tag ist also nicht mehr weit, wo er sich drehen wird, der Freiprogrammierbare!

Auf den Test bin ich jetzt schon gespannt.

*Grüß Harald Steinhauser
Zu sehen auf meiner Homepage:
www.steini-ktz.de*





Prüfungsarbeit:

Auf der Suche nach der besten Verbindung

➤ Hallo Steyr Puch Freunde, hier ein interessanter Erfahrungsbericht über Monte-Carlo Auspuff-Anlagen:

Es ist kurz vor Weihnachten 2006 und mein Vater und ich dachten uns, wenn schon kein Schnee in Sicht ist, gehen wir noch einmal auf den Prüfstand, um dem Monte-Auspuff-Leistungsgefasel ein Ende zu setzen. Ich baute einen TR Motor mit 82mm Ø Bohrung, 64mm Ø Hub und einer SL65-Nocke mit 7,6mm Hub. Große Ventile und den Rest bearbeitet wie immer. Wir nahmen 3 Monte-Anlagen mit, die sich nur beim Ausgleich unterscheiden. Die 1. Anlage baue ich eigentlich schon länger. Sie hat nur eine kurze Ausgleichsverbindung. Es heißt in Puch-Kreisen immer, es wären angeblich schlechte Nachbauten. Bei der 2. Anlage baute ich den Ausgleich ganz genau wie auf den alten vorhandenen Werkszeichnungen der Fa. Moser in Wien und bei der 3. lies ich alles weg. Also keine Verbindung (siehe Fotos).

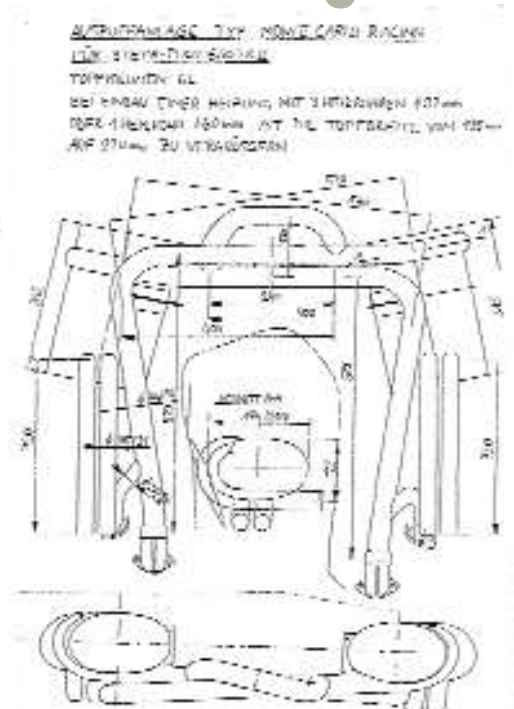


So, los ging es auf den Rollenprüfstand:

Wir stellten den Motor optimal ein. Leistung: 47,5PS. Nun prüften wir die Anlagen und siehe da: kein spürbarer Unterschied (siehe Foto vom Diagramm). Nach genauen Prüfstandsmessungen kamen wir zu dem Ergebnis, dass bei allen 3 Anlagen lediglich ein Unterschied von 0,5 bis 1,5 PS besteht.

Weitere Diskussionen dürften sich nach diesen Prüfstandsmessungen erübrigen haben.

Schöne Grüße aus Österreich
Jürgen Pachteu



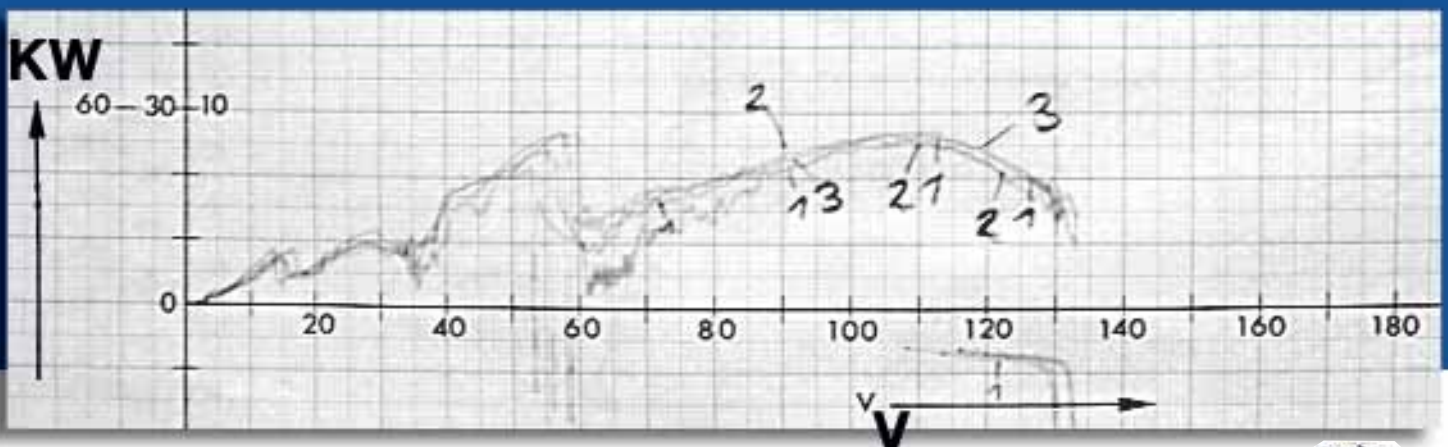
Nr.1 Mit kurzer Querverbindung



Nr.2 Mit langer Querverbindung



Nr.3 Ohne Querverbindung



Kopfarbeit:

Die spannende Suche nach mehr Leistung

Die Leistung eines Motors ist abhängig von der Menge des Brennstoffs, der Verdichtung und dem idealen Zündzeitpunkt. Wie man diese drei Teildisziplinen ideal einstellt, das lesen Sie im zweiten Teil des Workshops zum Zylinderkopf.

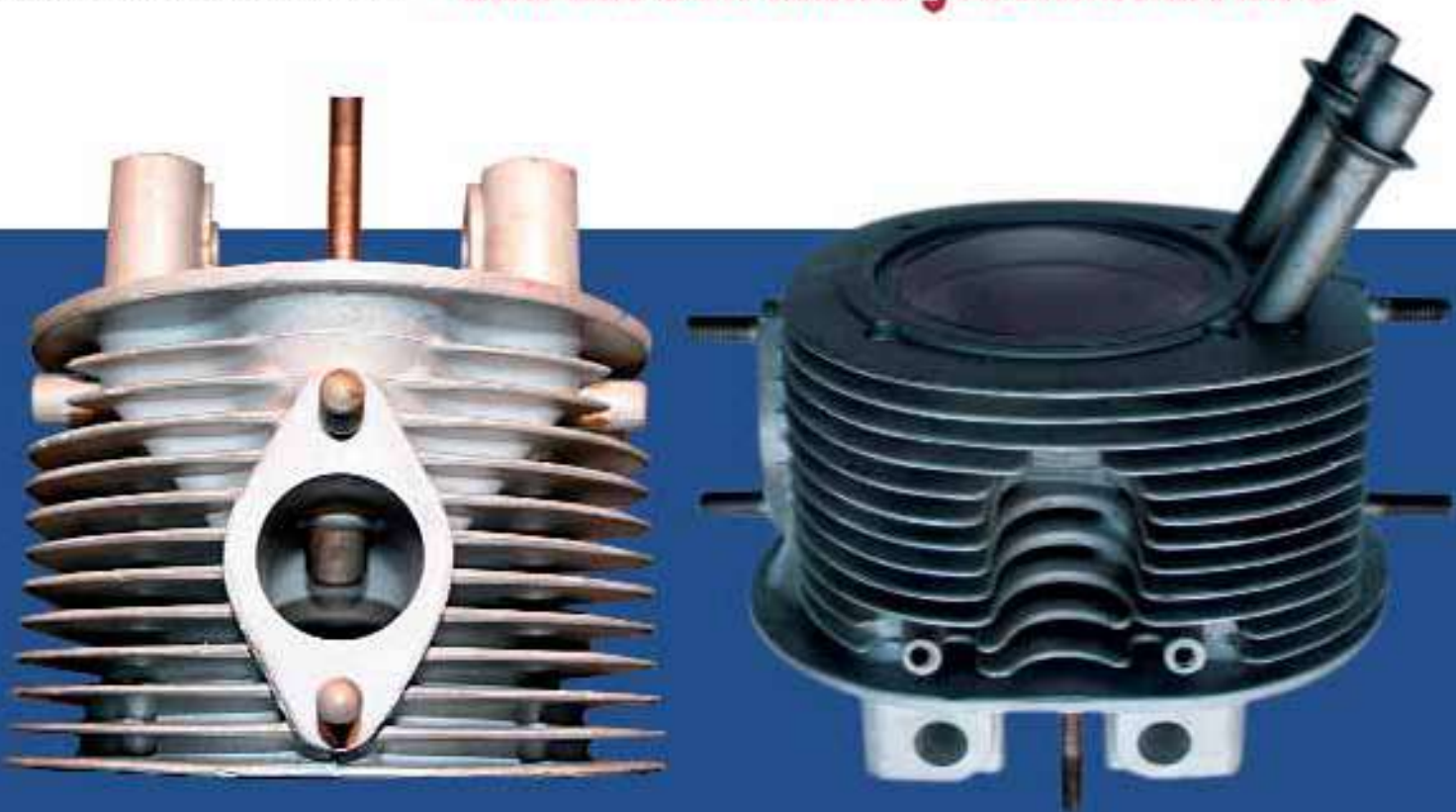
➤ Oft liegt es am mechanischen Verschluss der einzelnen Zylinderkopf-Komponenten, wenn ein Motor seine eigentliche Leistung nicht mehr erreicht. Ein Überholen des Zylinderkopfs ist dann unumgänglich – bei dieser Gelegenheit lässt sich vielleicht auch die eine oder andere zusätzliche Pferdestärke generieren. Wir verraten in diesem Beitrag wie man das macht.

Das klassische Hardware-Tuning fängt dort an, wo Schraubenschlüssel und Zange getrost im Werkzeugkoffer bleiben können. Drehbank, Schleifpapier, biegsame Welle und eine Menge Sachverstand sind gefragt. Nun ist es zwar

nicht so, dass die einstigen Ingenieure der Automobilhersteller auf der oft zitierten Brennsuppe daher geschwommen wären, dennoch lassen sich vor allem bei älteren Motoren noch Verbesserungen vornehmen. Die Gründe sind leicht erklärt. Zum einen waren die strikten Fertigungsverfahren (auch) nicht so genau wie heute und die akzeptierten Toleranzen wesent-

lich großzügiger, zum anderen mussten für viele Bauteile die unterschiedlichsten Materialien und Legierungen noch gefunden werden. Hinzu kam, dass die Schmier- und Brennstoffqualität seinerzeit – auch regional bedingt – äußerst unterschiedlich war. Ein Problem, mit dem sich die Automobilindustrie teilweise auch heute noch konfrontiert sieht.

Boxertunern über die Schulter und auf den Mund geschaut ...Teil 2



Bei älteren Motoren lassen sich – meist mit viel Handarbeit – die eventuellen Ungenauigkeiten der damaligen Serienproduktion beseitigen und zudem, aus welchen Gründen auch immer, bestehende Toleranzen reduzieren. Eine Leistungssteigerung steht damit im unmittelbaren Zusammenhang. Und wenn man ohnehin schon mal dabei ist, warum dann nicht auch gleich ein wenig mehr?

Dazu betrachten wir erst einmal den „Ort“ der Kraftentfaltung. Aus dem vergangenen Workshop wissen wir um die vier Takte des Motors und deren Aufgaben. Demnach wird beim Arbeitstakt im Zylinder eines Motors ein Kraftstoff-Luft-Gemisch verbrannt. Dadurch entsteht ein Druck, der den Kolben nach unten treibt, der wiederum über eine Pleuelstange die Pleuelstange in Rotation versetzt. Je höher dieser Druck ist, je mehr Brennstoff also zur Verfügung steht, desto höher ist auch die Leistung respektive das Drehmoment des Motors.

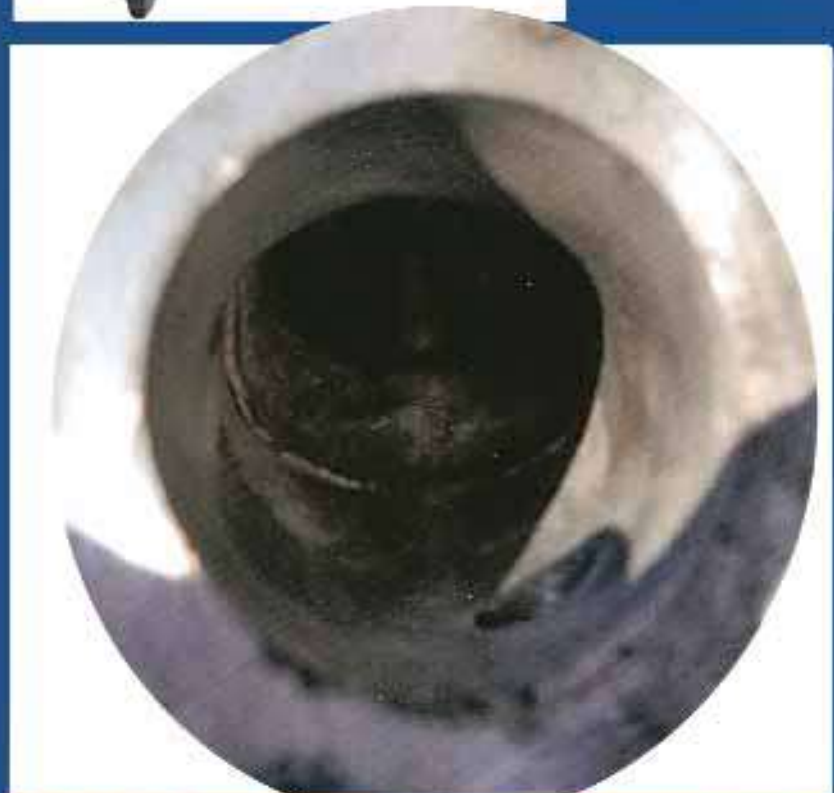
Da aber der Druck über den Zeitraum der Verbrennung nicht gleichmäßig ist, spricht man vom „mittleren Verbrennungsdruck“. Natürlich ist neben dem mittleren Verbrennungsdruck auch der Hubraum für die Leistung verantwortlich, da ein höherer Hub beziehungsweise eine größere Bohrung ein größeres Moment ergeben. Da wir uns in diesem Kapitel aber der Kopfarbeit zuwenden, soll dies nur erwähnt werden. Mit jedem Verbrennungshub wird ein Druckmoment erzeugt und somit Arbeit geleistet, daher der Name Arbeitstakt. Es ist einleuchtend, dass die Leistung eines Motors um so höher ist, je öfter ein Arbeitstakt stattfindet, was zwangsläufig von der Motordrehzahl abhängig ist. Die Leistung eines Motors wird also



Die Nocken sollten nicht eingelaufen sein, zeitlich korrekt öffnen und der Ventilhub für eine ausreichende Zylinderfüllung sorgen. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, hilft nur noch der Austausch oder das Umschleifen der Nockenwelle.



Oft sind die Gleitstellen der Kipphebel (Kontakt zur Nockenwelle) eingelaufen. Ein Austausch ist ratsam, bei leichten Spuren aber nicht zwingend notwendig.



Gut sind die angeglichenen Übergänge vom Ansaugrohr zum Zylinderkopf erkennbar. Eine Hochglanzpolitur ist nur bei absolutem Spitzentuning empfehlenswert.

Beim Planen des Zylinderkopfs ist unbedingt darauf zu achten, dass die Dichtigkeit der Zylinder gewährleistet ist.



Eine zusätzliche Feder verhindert bei hohen Drehzahlen Ventilflattern.



Um 20 Prozent lässt sich das Ventil durch Bearbeitung erleichtern.

von seiner Drehzahl und dem Drehmoment bestimmt. Daraus folgt, dass die Leistung eines Motors dadurch erhöht werden kann, dass man den mittleren effektiven Druck erhöht, die Drehzahl anhebt und/oder den Hubraum vergrößert.

In unserer Betrachtung spielen nur die ersten beiden Maßnahmen eine Rolle. Für den mittleren Druck ist aber nicht nur seine absolute Höhe entscheidend, sondern auch seine Lage im Drehzahlbereich. Zunächst wächst er bei steigender Drehzahl an, verharzt dann auf einem Maximalwert und fällt danach bei höheren Drehzahlen wieder ab. Ein bestimmter Mittelwert stellt bei höherer Drehzahl mehr

Leistung in Aussicht. Der Tuner wird also versuchen, nicht nur die absolute Höhe des mittleren Drucks zu steigern, sondern auch den

Die Leistung eines Motors wird durch drei Parameter beeinflusst.

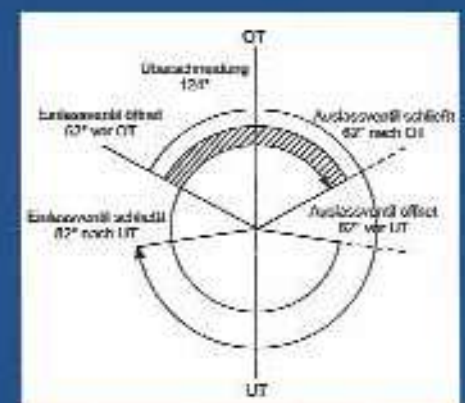
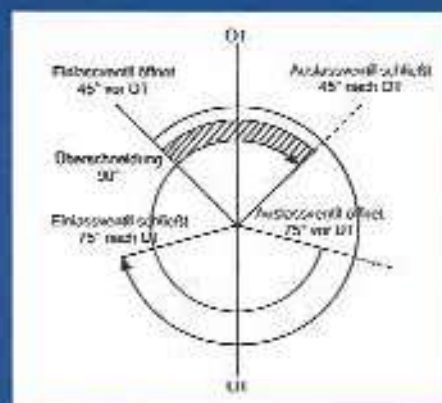
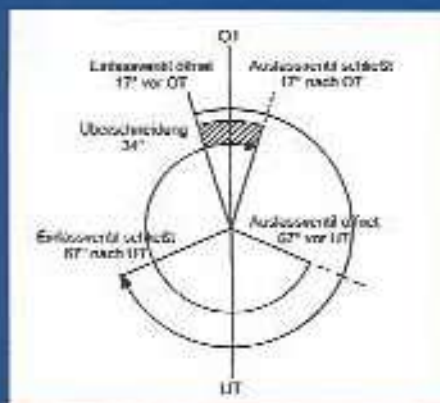
Maximalwert in höhere Drehzahlregionen zu verlagern. Um das zu erreichen, sollten die Zylinderfüllung und das Verdichtungsverhältnis verbessert und die inneren Reibungsverluste verringert werden.

Unter der Zylinderfüllung versteht man die Fähigkeit des Motors, das Kraftstoff-Luft Gemisch anzusaugen. Je mehr von diesem Gemisch angesaugt wird, desto höher ist der Verdichtungsdruck und in der Folge auch die Leistung. Damit ist auch klar, dass das Hauptaugenmerk bei einer Leistungssteigerung auf dem Ansaugtakt liegen sollte. Von seiner Güte hängt die Qualität der darauf folgenden Arbeit ab. Die Füllung wird hauptsächlich von den Dimensionen (Länge, Verlauf und Durchmesser) des Saugwegs bestimmt. Zu diesem Weg zählt alles, was zwischen Luftfilter und Einlassventil durchströmt wird. Dabei sollte die vorerst angesaugte Luft und das ab dem Vergaser

STEUERZEITEN

Die Steuerwinkel-Diagramme zeigen die Öffnungszeiten der Ventile und die Überschneidung, also die Zeit, in der das Einlassventil schon öffnet und das Auslassventil gerade schließt. Es ist gut zu erkennen, dass sich mit zunehmender „Schärfe“ der Nockenwelle auch die Überschneidung vergrößert.

Der Nachteil dabei: Die Motorleistung verlagert sich in hohe Drehzahlbereiche. Zudem schwindet die Elastizität und vor allem der Leerlauf. Und damit auch die Alltagstauglichkeit im städtischen Stop-and-Go-Verkehr. Überschneidungen von über 100 Grad sind für den Alltagsbetrieb nicht geeignet.



entstandene Kraftstoff-Luft-Gemisch auf möglichst wenig Widerstand stoßen. Hauptdrosselverluste entstehen im Luftfilter, im Vergaser und am Ventil. Es gilt also, einen möglichst großen Vergaserquerschnitt zu wählen, den Luftfilter zu optimieren und den Saugweg zu vergrößern. Letzterer sollte an jeder Stelle mindestens die Dimension des Vergasers aufweisen. Das heißt: Hat die Drosselklappe des Vergasers einen Durchmesser von beispielsweise 40 Millimeter, so sollte im ganzen Ansaugtrakt keine Stelle knapper bemessen sein. Zudem gilt es, diesen Weg möglichst gerade und glatt sowie frei von Kanten zu gestalten.

Einer Hochglanzpolitur des Kanals stehen die Erkenntnisse der Strömungslehre entgegen, die zum Beispiel besagen, dass das Schuppenkleid des Fisches geringere Strömungsverluste aufweist als eine glatte Oberfläche. Zur Topform soll es dabei über die Jahrmillionen der Hai gebracht haben. Sollte ein weiter Leser ein Gerät kennen, das in Ansaugkanäle das Muster einer Fischhaut ritzt, darf er sich gerne bei der Redaktion melden. Sachdienliche Hinweise werden gerne entgegen genommen. Ansonsten kann man davon ausgehen, dass ein glatter Kanal strömungsgünstiger ist als einer mit Sicken, Kanten und Pickeln, hervorgerufen durch Verschraubungen und Fertigungsverfahren. Bei nachträglicher Bearbeitung stehen vor allem die Übergänge (Flansche) vom Vergaser zum Ansaugrohr und vom Ansaugrohr zum Kopf im Vordergrund. Oftmals reichen sogar die schirmmäßigen Flachdichtungen in den Kanal hinein.

Nicht weniger bestimmen die Ventilsteuerzeiten und der Ventilhub die Zylinderfüllung,

Es ist einleuchtend, dass ein Ventil, das sich schneller, länger und weiter öffnet, mehr Kraftstoff-Luft-Gemisch in den Brennraum leiten kann als ein langsam öffnendes mit weniger Hub. Diese Änderung der Steuerzeiten ist aber nur durch die Verwendung einer anderen Nockenwelle möglich. Da es sich hierbei um den Austausch eines Bauteils handelt, ist zudem der Segen der amtlichen Prüfstelle nötig. Außerdem verändert sich das Abgasverhalten des Mo-

Zur Ventilbearbeitung (ohne Sitz) braucht man Drehbank, Schleifpapier und Bohrmaschine.

tors. Genau genommen zieht dies dann ein Abgasgutachten nach sich. Für viele ältere Motoren existieren aber solche Gutachten – zumindest für damals gängige Sportnockenwellen – schon.

Natürlich lässt sich für geringere Tuning-Ergebnisse auf eine vorhandene Nockenwelle auch ein anderes Profil schneiden. Allerdings gilt es dabei zu beachten, dass, da die Nockenwelle im Gesamtumfang „schrumpft“, das dadurch entstandene Spiel im Ventiltrieb ausgeglichen werden muss.

Zudem gibt es dafür meist keine speziellen Abgasgutachten. Kontraproduktiv, aber auf-

grund der Drehzahlfestigkeit des Motors unabhängig, um ein „Flattern“ der Ventile bei Höchstzahl zu vermeiden, ist bei einer „schärferen“ Nockenwelle der Einbau stärkerer Ventillfedern. Oder einer weiteren dünneren, zusätzlich zur Originalfeder, sofern ausreichend Bauraum dafür vorhanden ist.

Last but not least: das Verdichtungsverhältnis. Dieser Wert beschreibt den Gesamttraum des Zylinders bei UT-Stellung des Kolbens inklusive des Brennraums im Verhältnis zum Hubraum. Die Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses hat eine Verbesserung des thermischen Wirkungsgrades zur Folge und damit eine Erhöhung des mittleren effektiven Drucks. Allerdings sind hier Grenzen gesetzt. Zum einen steigt die mechanische Belastung des Triebwerks merklich und zum anderen kann es leichter zur Selbstentzündung des Gemisches kommen (Klopfgrenze).

Letzteres gilt umso mehr je verwinkelter die Form des Brennraums ist. Scharfe Kanten im Brennraum sollten aus diesem Grund stets abgerundet werden. Eine einfache und wirksame, meist auch notwendige Methode, um das Verdichtungsverhältnis zu erhöhen, ist das Planen des Zylinderkopfes. Allerdings ist dabei zu beachten – vor allem bei Verwendung einer Nockenwelle mit mehr Ventilhub – dass die leicht geöffneten Ventile (Wechsel ausstoßen, ansaugen) bei Kolben-OT-Stellung nicht den Kolbenboden berühren. Sollte das jedoch so sein, müssen in die Kolbenböden auf jeden Fall entsprechende Ventilrischen gefräst werden.

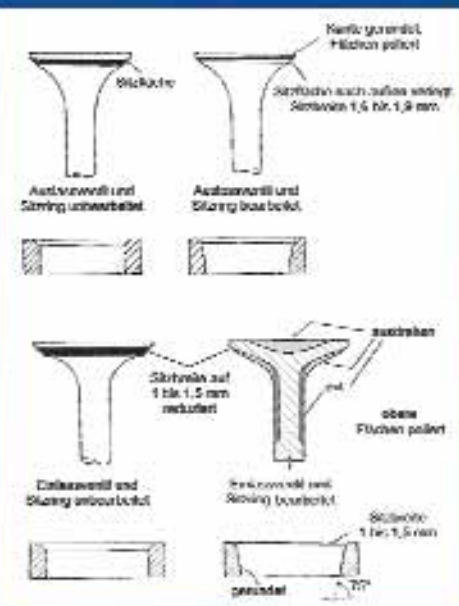
Mit freundlicher Unterstützung von Auto Classic

KANAL- UND VENTILBEARBEITUNG

Auf dem Weg zwischen Drosselklappe und Brennraum sollte im Idealfall nur noch das Ventil, einschließlich Schaft, und die dazugehörige Führung dem Kraftstoff-Luft-Gemisch im Wege stehen. Bei der Kanalbearbeitung müssen für ein gutes Ergebnis die Zylinderkopfeinlässe und die Saugrohre zusammen montiert mit der Dichtung verschliffen werden. Zudem kann eine „Angründung“ und Weitung der Kanäle für ein weiteres Tuning, etwa durch größere Vergaser, nicht schaden. Ist ein absolutes Spitzentuning geplant, so lassen sich auch die Ventilschaftführungen entsprechend kürzen und dem Kanal anpassen.

Die Auslassventile gehören beidseitig poliert und durch beidseitiges Abdrehen des Tellers im Gewicht reduziert. Zudem kann man für optimale Strömungsverhältnisse den Ventilschaft im relevanten Bereich abdrehen, so dass nur noch ein

dünner Ventilschaft den Ansaugweg durchkreuzt. Im Sinne der Haltbarkeit ist von einer solchen Bearbeitung allerdings abzuraten, da eine kürzere Führung ein Kippen des Ventils begünstigt und das Abdrehen des Schafts die Reißfestigkeit des Ventils herabsetzt. Die Gewichtsersparnis kann nach diesen Arbeiten gut 20 Prozent und mehr betragen. Der Ventilsitz gehört möglichst weit nach außen verlegt und auf eine Sitzbreite von minimal einem Millimeter reduziert. Für die Auslassventile reicht ein Polieren der Oberfläche und ein leichtes Runden des Ventiltellers auf Seiten des Brennraums. Die Form des Auslassventils sollte aufgrund der hohen thermischen Belastung unverändert bleiben. Das gleiche gilt für die Sitzbreite, die maßgeblich den Grad der Kühlung des Ventils bestimmt. Die einzelnen Bearbeitungsschritte stellen die nebenstehenden Zeichnungen dar.





Öldruck - die Vierte

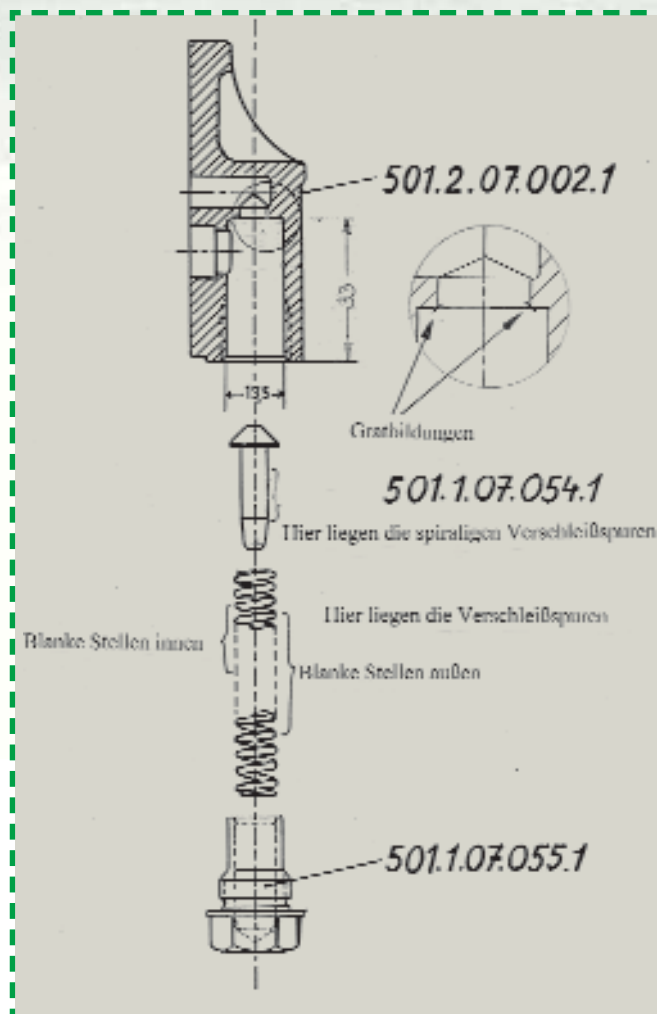
Habe ich nie gehabt werden die meisten Puch-Fahrer sagen. Das stimmt sicher. Aber wie ich raunen hörte, gab es das doch gelegentlich. Meine Beobachtung dazu: Bei mittlerer bis höherer Drehzahl bricht einfach so der Öl- druck zusammen. Das rote Licht der Kontrollanzeige hat mir lange Zeit den Angstschweiß auf die Stirn getrieben. Wie kam ich dazu, diesem Problem nachzugehen? Um einem schon längere Zeit gelaufenen Motor etwas Gutes zu tun, wechselte ich den Ölpumpendeckel aus. Für einen sicheren Öl- druck plane ich den Deckel, überfräse den Dichtsitz für das Pilzventil ein wenig, um den funktionsbedingten Grat zu entfernen und beseitige auch den in die Bohrung hineinragenden Grat mit einem Bohrer. Das Pilzventil überschleife ich etwas und habe damit wieder ein neuwertiges Überdruckventil zur Verfügung, das noch vorsichtig nach Werkstattanweisung eingehämmert wird. Die 0,2 oder 0,4 mm, die auf diese Weise die Ventilsitzfläche tiefer rutscht, müssen meiner Erfahrung nach nicht einmal durch Unterlegscheiben zum Erhalt der Federspannung ausgeglichen werden. Beim Probelauf stellte ich allerdings einen deutlich zu niedrigen Öl- druck fest. Also das Standardprogramm anwenden.

1: Erneutes Nachhämmern. Das brachte aber keine erkennbare Besserung.
2: Federdruck erhöhen durch Unterlegscheiben in der Verschluss- schraube. Da

sollen ja 4 mm möglich sein. So viel habe ich aber nie zwischengelegt. Für den Austausch des Ölpumpendeckels verwendete ich in diesem Fall blindlings einen Reparatursatz aus meinem Lager: Deckel, Feder, Pilzventil, Dichtring und Verschluss- schraube. Leider hatte ich keine Unterlegscheiben mehr zur Hand, die in die Schraube passten. Aber dafür fand ich nach

gen Gewohnheit zwischen Pilz und Feder steckte. Die Federspannung war damit erhöht und ein solides Ergebnis zu erwarten. Eine Probefahrt sollte die erfolgreiche Arbeit bestätigen. Doch ab etwa 5000 U/min bricht der Öl- druck zusammen! In der nahen, heimatlichen Garage zerlege ich das Ventil wieder, überprüfe den Deckel nochmals. Der scheint in Ordnung zu sein. Ein Be- kannter hatte mir einmal von einem geplatzten Ventilsitz berichtet mit entsprechendem Öl- druckverlust und ich hatte eine ähnliche Erfahrung auch schon gemacht. Was es nicht so alles gibt! Das Pilzventil war an der Dichtfläche auch in Ordnung. Wie es aber so vor mir auf der Werkbank liegt, bemerke ich spiralförmige Nuten vor allem an der unteren Hälfte des Halses. Ich begutachte meine Vorräte an Pilzen und finde dieses Verschleißbild bei allen Teilen deutlich sichtbar wohl in Abhängigkeit von der Laufleistung in unterschiedlichstem Ausmaß. Also unbeding- t das Gegenstück – die Fe- der – untersuchen. Mir treibt es fast die Tränen aus den Augen beim genauen Hinsehen! Die brünierten Federn sind im mittleren Bereich alle blank, wenn sie einige zigtausend Kilometer in Gebrauch sind. Also Abrieb! Und zwar bis zu 0,3 mm Verschleiß am Außen- durchmesser habe ich bei mei-

nen gebrauchten Federn gefunden. Am Innendurchmesser war auch ein deut- lich erkennbarer, blanker Bereich vor- handen; aber da habe ich nicht nach-



kurzem Suchen in meinem Vorrat ein Stahlrohr, von dem ich Stücke in ge- wünschter Länge abschnitt und einen solchen Ring entgegen meiner sonsti-

gen gebrauchten Federn gefunden. Am Innendurchmesser war auch ein deut- lich erkennbarer, blanker Bereich vor- handen; aber da habe ich nicht nach-



gemessen. Wie die Teile so vor mir im Lampenlicht glitzern, wird mir schlagartig doch so manches klar: Die Feder biegt sich seitlich durch, liegt an der Wand der Deckelbohrung an und reibt sich dort ab. Bei meiner BMW hat ein vergleichbarer Vorgang in der Vorderadgabel die Pendelneigung über einen ähnlichen Federverschleiß verstärkt. Ich wollte es anfangs auch nicht glauben. Aber: „Versuch macht kluch“. Der von der harten Feder verursachte Verschleiß am Pilzventilschaft liegt sowohl auf dem gesamten Umfang, als auch nur an zwei jeweils gegenüberliegenden Seiten, wie ich feststellen musste. Dies lässt sich dadurch erklären, dass das Pilzventil und die Feder schwingen. Das zusätzliche Gewicht, das ich in Ringform angebracht hatte, um den Federdruck zu erhöhen, beeinflusst das

Schwingungsverhalten offensichtlich in unerwünschter Weise und sorgt für mangelnde Abdichtung, also Öldrückgang. Das Schwingen des Pilzes ist für mich auch die Erklärung dafür, dass der Dichtsitz im Ölpumpendeckel um den Dichtsitz herum wild zerzauste Grate in zwei Richtungen aufweist. Das war mir nämlich erstmals vor etwa 35 Jahren aufgefallen, als ich einen Normalmotor zerlegte, der 130.000 km auf dem Buckel hatte, ohne übermäßige Wartung erfahren zu haben. Mittlerweile habe ich glücklicherweise neue Federn für das Ölüberdruckventil bekommen, um bei starkem Verschleiß Ersatz einbauen zu können. Hat ein Ersatzteihändler diese Federn im Angebot? Nötig wäre es schon! Bei Fahrzeugen im Rennbetrieb sind schon Öldruckschwankungen aufgetreten,

wie ich hörte, die nicht mit scharfer Kurvenfahrt oder Aufschäumen des Öl's über die Nockenwelle erklärbar waren. Das schwingende Eigenleben des Pilzventils bietet sicherlich Ansatzpunkte, um das Öldruckproblem auch in diesem Bereich anzugehen. Hat schon mal jemand den Pilzventilkörper leichter gemacht? Mir kam bei diesem Öldruckproblem jedenfalls ein Spruch der besten aller Copilotinnen überdeutlich in den Sinn: „Na, hast Du wieder einmal optimiert bis es nicht mehr funktioniert?“ Das soll ja vorkommen.

Hans-Georg Tröltzsch,
Steyr-Puch-Fahrer seit 1966



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 im Austausch

€ 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

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENNPLEUEL für 23mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis x A



ACHSSCHWINGE

Einheitspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500



Graz hats - das



Terminplan Sternfahrt Jubiläumsveranstaltung Graz

- Donnerstag 27. September: Eintreffen der Sternfahrt-Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen in der „Walba“, Pentling
- Freitag 28. September: Abfahrt nach Mariazell um 10:00 Uhr vom Werks-gelände Heinz Liedl, Pentling
- Ankunft gegen 16:00 Uhr, anschl. Ein-checken im Hotel
- Abends gemütliches Beisammensein mit den übrigen Sternfahrt-Teilnehmern
- Samstag 29. September: Korso nach Graz, Abfahrt je nach körperlicher Ver-fassung der Teilnehmer...
- Samstag/Sonntag richtet sich das Pro-gramm nach dem dortigen Veranstalter

Bitte meldet Euch bis zum Liedl-Teilemarkt am 19. Mai wegen Reservierungen und Nenngeld bei mir an.

Georg Hummel

Puch muss sein

DR. PETER PIFFL-PERCEVIC: MEIN ERSTES AUTO - EIN PUCH 500 D



Der Grazer VP-Klubobmann Dr. Peter Piffl-Percevic hatte als erstes Auto einen Puch 500 D, Baujahr 1961. Die Liebe zu Puch-Modellen ist geblieben.

Ein Puch muss es sein, wenn VP-Gemeinderatsclub-Obmann Dr. Peter Piffl-Percevic über Autos redet.

Den ersten Wagen bekam Dr. Peter Piffl-Percevic 1967 von seinem Vater zur Matura geschenkt. Es war ein Puch 500 D, Baujahr 1961, mit Federdache. Er wurde leider nicht sehr oft. Eine Freundin seiner Schwester ist vier Jahre später mit dem Puch in eine Betonmauer im Garten gekracht. Der zweite Wagen, ein Puch 650 Diesel, steht heute noch im Puch-Museum, wo der Kommunalpolitiker auch Vereinsmitglied ist. Dort findet man Koffertreiben von Puch-Fahrrädern, Mopeds, Motorrädern bis hin zu den Autos. Auch heute fährt Piffl-Percevic einen Puch, und zwar einen Puch G.

Rettung für Puch-Museum in Sicht

Seit Jahren bemüht sich KPÖ-Gemeinderätin Gertrude Schloffer um den Erhalt des Puch-Museums. Nun hat Neo-Kulturstadtrat Werner Miedl „sein“ Stadtmuseum beauftragt, ein Konzept für den Weiterbestand der Sammlung in der Puchstraße auszuarbeiten. Das Museum wurde im Rahmen der Kulturhauptstadt 2003 als Gemeinschaftsprojekt der Bezirke Liebenau und Puntigam verwirklicht. Zehntausende bestaunten Autos, Motor- und Fahrräder der Fahrzeugschmiede mit Weltruf, bis die einzigartige Sammlung nach 2003 – so wie fast alle Errungenschaften der Kulturhauptstadt – in die kulturpolitische Bedeutungslosigkeit bugsiert wurde.



Stolz präsentiert Karlheinz Rathkolb seine neue Halle und die Fahrzeuge, hier die „Puchschammerle“

Schätze der Puchianer

Das Grazer Puch-Museum ist ab sofort wieder für Besucher geöffnet. Die Sammlung mit 350 Fahrzeugen aus über 100 Jahren hat neue Heimat.

HANS ANDRES

Es ist kein Museum der herkömmlichen Art – das hat schon bei der Wiederöffnung des Puch-Museums in einer ehemaligen Produktionshalle der Puch-Werke in der Puchstraße kostbar erleben können. Zahlreiche ehemalige Puch-Arbeiter und Liebhaber von Puch-Fahrzeugen präsentieren hier ihre liebevoll gepflegten und hergerichteten Schätze. Und erzählen mit Stolz Geschichten dazu.

Die als Bezirksprojekt für Graz 2003 konzipierte Schau war mehrmals vor dem endgültigen Aus. Der unerträgliche Kampf des Vereins „Johann Puch Museum“ unter Obmann Karlheinz

Rathkolb hat sich aber gelohnt. Mit Unterstützung des Landes Steiermark und der Stadt Graz ist die Fortführung vorläufig gesichert. Über ein unbefristetes Prekarium wurden dem Museum kostenlos Räume in der Halle C im Innovationspark Graz zur Verfügung gestellt. Nur die Betriebskosten sind zu zahlen. „Wir haben hier mehr Platz und auch die Lichtverhältnisse sind besser, die 600 Ausstellungsstücke können übersichtlicher präsentiert werden“, freut sich Rathkolb.

Jubiläumsschau

Das Puch Museum arbeitet aber schon an der Zukunft. 2007 soll der 50. Geburtstag des Puch 500 groß gefeiert werden. Zwischen 1957 und 1976 wurden in Graz knapp 60.000 Stück dieses liebevoll „Puchschammerle“ genannten Autos produziert. Und es gibt Gespräche über eine das ganze Land umfassende Ausstellung zur Automobillgeschichte.

„Ohne die vielen Puch-Bewegten, die an diesem Werk mitgearbeitet haben, wäre das Ganze nicht denkbar“, dankte Gemein-

ÖFFNUNGSZEITEN

Das Puch-Museum in der Puchstraße 85 hat Freitag und Samstag, jeweils von 13 bis 18 Uhr, geöffnet, Sonntag von 10 bis 18 Uhr.

Führungen für Gruppen sind jederzeit möglich. Anmeldungen: Tel. 0664/420 36 40.

derat Peter Piffl-Percevic, selbst finantischer Puch-Sammler und unermüdlicher Förderer des Vereins. Er sieht in dieser Schau die „Keimzelle“ für ein künftiges Museum für Arbeit, Wirtschaft und Industrie.



Preisspiegel



MODELL	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126	73 - 75	6.500.-	4.500.-	3.000.-	2.000.-	1.500.-
500 S	69 - 73	8.000.-	6.000.-	4.000.-	3.000.-	2.000.-
500 D / DL	57 - 68	9.500.-	7.000.-	5.500.-	3.500.-	2.500.-
650 T	63 - 66	12.000.-	9.500.-	7.000.-	5.500.-	3.000.-
650 T	67 - 69	13.500.-	10.000.-	7.500.-	6.000.-	3.500.-
650 TR I	64 - 66	17.000.-	13.500.-	10.000.-	7.500.-	5.000.-
650 TR II	66 - 69	20.900.-	17.000.-	13.500.-	9.000.-	6.500.-
700 C Kombi	60 - 68	14.000.-	10.000.-	7.500.-	5.000.-	3.500.-

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. 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.

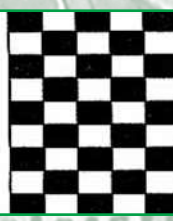
Georg Hummel, Februar 2007.





Ich verkaufe...
...alles, was man für einen schnellen Puch braucht! Komplette Motoren von 30 bis 60 PS, Monte-Carlo-Anlagen mit rostfreien Rohren, dicke Ansaugrohre, Kurbelwellen mit mehr Hub, Stabilisatoren vorne und hinten, Gangräder, Hauptlager und einige Titanteile wie Ventilteller und Riemenscheiben.
Hr. Pachteu sen. · Tel. 00 43 - 38 62 / 2 63 88

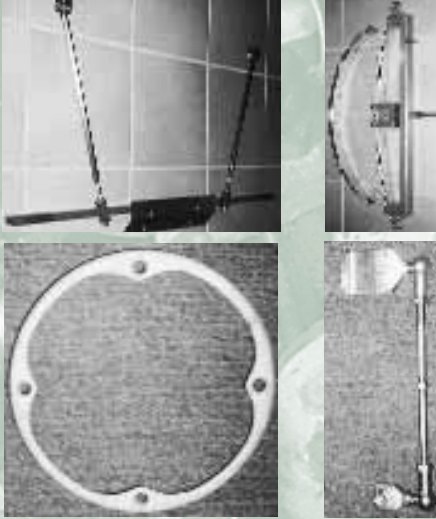




Verkauf

Günther Lehmann bietet an:

Blattfedervorspann- und Einbauvorrichtung wie Werksempfehlung Blattfederstabi aus V2A einstellbar, keine



Schweißerarbeit 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

Peter Kröber verkauft seinen bekannt schnellen Rennpuch:



Motor frisch revidiert. 15.000 €
ISA Racing, Tel.: 02951 / 9 62 50
info@isa-racing.de

Diverse generalüberholte Motoren 660 - 780ccm, Auspuffanlagen, Vergaser, Zubehör.

Hans Gerner
Tel.: 0043-7722 / 6 71 68

Steyr-Puch 500S, Bj. 1970, Top-Zustand, Lack und Tapezierung neu, Technik überholt. Fixpreis 8.000,- €
Ein Bild des Autos findet man im Gästebuch des Steyr Puch Club Salzburg!
Bettina Wimplinger
bewa2@hotmail.com

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.: 0043-4358 / 2 81 72

Steyr Puch mit 650er Motor, Baujahr 1965, mit TR-Papieren, Rohkarosse mit Bügel und allen Teilen, zum Fertigstellen: 10.000,- €

Hennes Hiltrop
Tel.: 0 23 61 / 15 85 4

Steyr-Puch 500S mit schwarzem Fetzendach, Bj. 1971, komplett restauriert (nur Originalteile).

Auto steht in Hallein (Garage), Ansicht und Probefahrt jederzeit möglich.



Walter
hb.bari@sbg.at
Tel.: 0043-664 / 1 60 50 79

Suche

Bin auf der Suche nach einem 650 TR 2. Der Puch muss in absolut neuwertigem Zustand sein.

info@dpolg-computerservice.de

Suche einen gut erhaltenen Steyr-Puch 500, Bj. 1970 (samt technischen Angaben und Photos). Ersuche bei Gelegenheit um Zusendung einiger Unterlagen.

Walter Derflinger · derfwal@aon.at

Suche einen Steyr-Puch 500 D (mit "Selbstmördertüren") in fahrbereitem Zustand.

Bitte um Unterlagen und Fotos per e-Mail!

Rupert Kolb · rupert.kolb@inode.at

Interessantes

Keilriemenscheiben Alu klein, 126er oder TR-Größe mit Stahlbüchse, 125,- €, diverse TR-Teile und Carbon-Karosserieteile (auch für altes Modell) auf Anfrage.

G. Hummel · Tel.: 07 21 / 2 38 67

Diverse Ersatzteile, Monte-Carlo-Auspuffanlagen, beste Qualität, einbaufertig, erstellt:

H. Nenninger · Tel.: 0 84 53 / 86 56

WIEDER AUFGELEGT! Dokumentation Steyr Puch 650 TR, Teil 1 u. Teil 2 sowie Sonderkarosserien. 34,- / 20,- / 29,- € zzgl. Versand.

Horst Morocutti
Tel.: 0043 - 676 / 60 71 49 7
h.morocutti@gmx.at

Professionelle Dynastarterüberholung inkl. Teile 145,- €

Gerd Mayer
Tel.

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. 165/55 12 weiteres Projekt: Stahlpleuel, 120 mm Achsabstand

hey tec

elaborazione

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

- Motorenbau/Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

usw.

www.fiat500-tuning.de

www.steyr-puch-tuning.de



MAG

Werkstatt für Automobile
Mathias Duesterberg
Spezialist für Steyr Puch

Leistungsprüfstand für Motorenoptimierung

TÜV-Abnahmen im Hause

14823 Klein-Marzehns

Hauptstraße 10 ☎ 03384890055

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

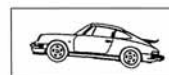


Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oldtimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.



TESTEN SIE UNS!

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



Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099



Termine 2007



Messetermine:

09. - 11. März	RETRO CLASSICS	Clubstand Halle 4	Stutt
29. März - 01. April	TECHNO CLASSICA	Clubstand Halle 6.1	Essen
19. - 20. Mai	OLDTIMER TEILEMARKT	Fahrt lohnt immer	Tulln / A.
15. - 16. Sept.	OLDTIMER TEILEMARKT	Wer sucht, der findet	Imola / I.
19. - 21. Okt.	OLDTIMER EXPO	Stark im Kommen	Salzburg / A.
13. - 14. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
26. - 28. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto bene!	Padua / I.

Motorsporttermine:

07. April	ACM 1.+2. Wertungslauf	Börde-Sprint	Oschersleben
14. April	VFV Einstellfahrten	Motopark	Oschersleben
21. - 22. April	VFV Bergprüfung	Schleizer Dreieck	Schleiz
27. Mai	VFV Rennslalom	1000 Jahre Stadtfest	Fürth (PLZ 90700)
15. - 17. Juni	ACM 3.+4. Wertungslauf	Oldtimer-Festival	Nürburgring
04. Aug.	ACM 5.+6. Wertungslauf	Börde-Nachtsprint	Oschersleben
08. - 09. Sept.	VFV Rundstreckenrennen	Hockenheim Klassik	Hockenheimring
15. - 16. Sept.	ACM 7.-9. Wertungslauf	ADAC Bergprüfung	Schotten
12. - 13. Okt.	VFV Rundstreckenrennen	Flugplatz Elchingen	bei Aalenn
20. - 21. Okt.	ACM 10.+11. Wertungslauf	Westfalen-Trophy	Nürburgring
24. Nov.	ACM 12.+13. Wertungslauf	„Akademisches“	Hockenheimring

Freundeskreis Termine:

17. - 19. Mai	Jubiläumstreffen 50 Jahre Steyr Puch 500 Teilemarkt und Ausfahrt bei Heinz Liedl	Grasslfing/ Regensburg
25. Aug.	Salzburgring Classic 2007, ADAC Südb. „Sound of Speed“ = freies Blasen!	Salzburgring / A.
27. - 30. Sept.	Sternfahrt Grasslfing-Graz, 50. Jubiläum mit Johann Puch-Museumsbesuch	Abfahrt Walba/ Grasslfing
01. Dez.	Abschlussfeier Steyr Puch Freundeskreis Hotel Restaurant „Brunnenhof“ Aschaffenburg	Weibersbrunn/

Infos:

ABARTH COPPA MILLE
FAHRER HISTORISCHER RENNSPORT
VETERANEN FAHRZEUG VERBAND
YOUNGTIMER HISTOR. MOTORSPORT
STEYR PUCH FREUNDESKREIS

ACM, Klaus Kleber
FHR, Reinhard Halbgewachs
VFV, Klaus Löppert
Youngtimer
Ulla Kahl

Tel.: 0 21 51 / 31 67 92
Tel.: 0 71 46 / 86 01 47
Tel.: 0 92 21 / 8 74 00
Tel.: 0 21 83 / 44 17 52
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

Kleinwagenerersatzteilhandel

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



8er / 9er Triebbling



Motordichtsatz



Raduntersetzung 75 km/h



Panhardstab für
Vorderachse (rostfr. Stahl)



761 ccm geschmiedete
Kolben + Zylinder



Einzelradaufhängung,
einstellb. Schraubenfahrw.



26/27, 27/27, 33/20 Zahnräder



Rennauspuffanlage Aspern



Progressive Schraubenfeder
für Fiat 500 / 126

