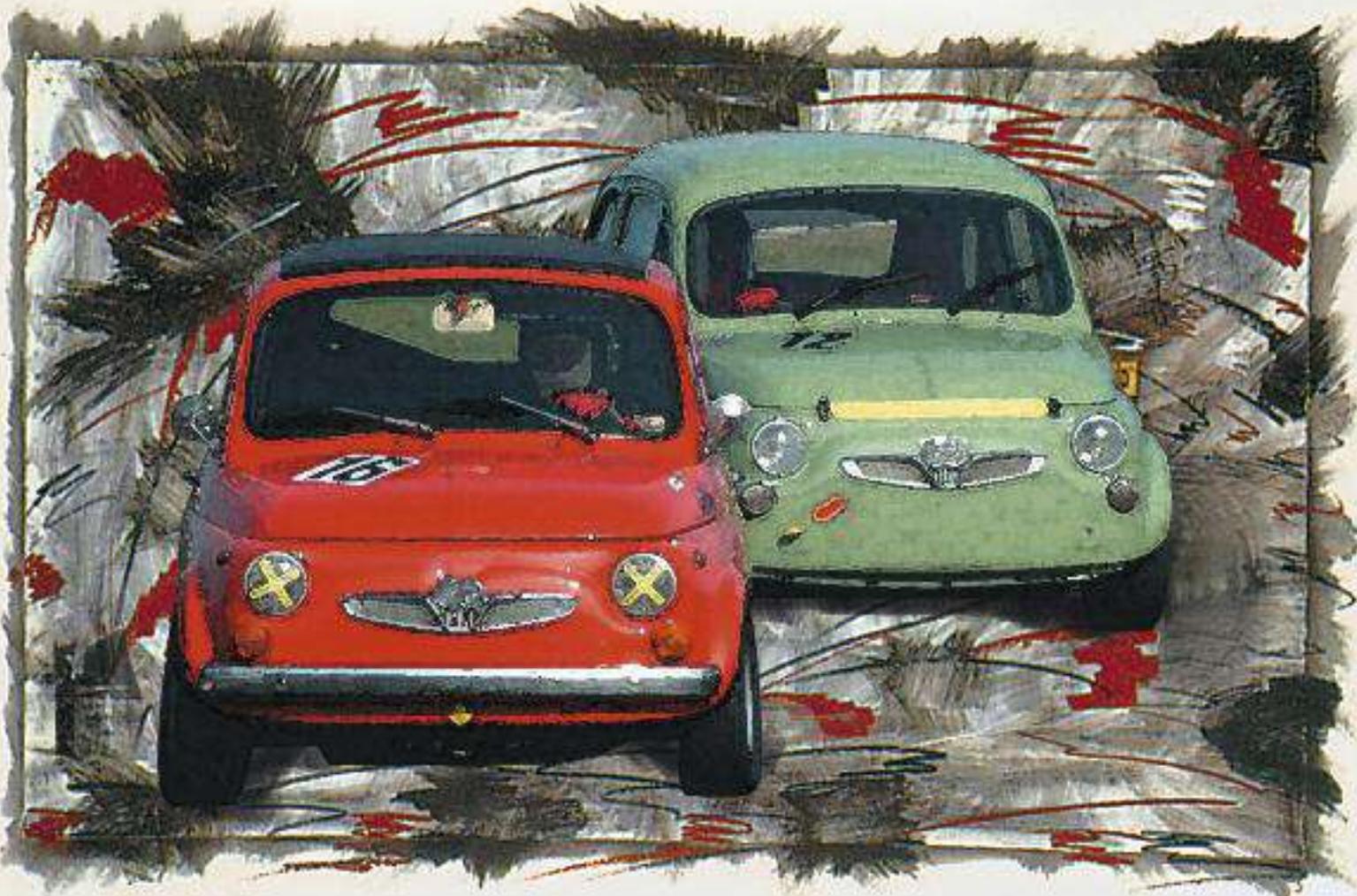


Ausgabe Nr.23

THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



Wenn Qualität entscheidet...

HELME + ZUBEHÖR

SICHERHEITSGURTE



LENKRÄDER



DREHZAHLMESSER



RENNSPORTSITZE



SCHUHE



ÖLKÜHLER



Katalog 2009



ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

August-Horch-Straße 11
56736 Kottenheim
Telefon: 0 26 51/96 25-0
www.isa-racing.de

© 5-
Schutzgebühr

Editorial



Wer schraubt, sündigt nicht...

In meiner Küche hob die Golden Toast-Scheibe senkrecht ab, änderte dann in etwa meiner Kopf-

höhe ihre Richtung und traf mit einem lauten Dooiing die an der Decke hängende Küchenleuchte.

„Den Toaster hätte ich auch schon lange reparieren können“, sagte ich zu mir, während die Scheibe in den Sturzflug überging. Ab mit dem alten Toaster in meine Schrauberkiste.

„Bitte reparieren Sie dieses Gerät nicht selbst, sonst erlischt jeder Garantie-Anspruch“, steht auf der Unterseite des Gerätes. Soll wohl heißen: Wenn dieser Toaster den Geist aufgibt, kaufen Sie sich einen neuen. Ohne mich! Es gelingt mir noch die Flughöhe des Toastes zu korrigieren. Dafür schlug er gleich danach, Rauchspuren hinter sich herziehend, auf dem Küchenboden auf.

Es gibt jetzt keinen Toast mehr bei mir. Ich bin nämlich beleidigt. Die Toaster-Mafia will mich in die Wegwerf-Gesellschaft zwingen. Auf eine Neuanschaffung können die warten, bis sie schwarz werden. Es geht mir dabei nicht so sehr ums Geld, sondern viel mehr um das kleine Erfolgserlebnis in meiner Garage. Schon eine winzige, gelungene Reparatur stärkt mein

Selbstbewusstsein. Wie schön ist es, wenn ich wenigstens in der Freizeit-Werkstatt die Welt des Schraubens noch erfahren, auseinandernehmen und wieder zusammenbauen kann. Reparieren ist für mich ein erbauliches, tiefsinniges Erlebnis der Spitzenklasse. Diese Sehnsucht nach so einem Erlebnis treibt Millionen in die Heimwerker-Märkte und verschafft der Do-it-Yourself-Sparte einen Dauer-Boom. Diese Märkte verkaufen zwar nur Schrauben und Muttern, aber sie liefern uns Frieden, Freude



und eben Erfolgserlebnisse. Was gleichzeitig auch ihr Erfolgsgeheimnis ist.

Und unsere Autoindustrie? Sie spricht gerne von der „sozialen Funktion“ des Autos und von den „Emotionen“, die



damit verbunden sind. Vor lauter Angst um die Auslastung der Werke wird eine ökonomisch und ökologisch unsinnige Abwrackprämie beschlossen. Nirgendwo werden mehr Ressourcen vernichtet als bei der Neuproduktion eines Autos.

Ja – uns Schraubern werden sogar einfachste Selbstreparaturen konstruktiv verunmöglicht. Der Gipfel der Missachtung sind aber jene neuen Modelle, bei denen sich noch nicht einmal mehr die Motorhaube öffnen lässt. Ein Auto, von dem wir Schrauber handwerklich ausgeschlossen sind, dem nur noch der Mechaniker in der Werkstatt seine Fürsorge schenken darf, macht uns aber nur noch halb soviel Spaß. Die Oldtimerszene verbringt viel mehr schöne Stunden unter dem Auto oder im Motorraum als hinter dem Steuer. Und Feinstaub wird beim Schrauben auch nicht produziert. Wir Schrauber haben eben eine Menge Spaß an unseren Autos ohne dabei nur einen Liter Sprit zu verbrauchen. Das müsste doch dem grünen Zeitgeist gefallen.

Deshalb gilt:
Wer schraubt, sündigt nicht.

Viel Freude beim Schrauben wünscht
Georg Hummel



INHALT 2008

EDITORIAL

Schrauben.. 3

LEUTE

Danke Peter 40

START UND ZIEL

Heißer Ritt 18

Gänseliesel-Rallye 22

Sieger auf Abwegen 36

Perfektion 37

Kaltverformung 46

AUF ACHSE

Familienausflug 17

Gardasee-Reise 38

SERVICE

Anzugsdrehmomente 41

Preisspiegel 47

Jumble Goodies 48

Termine 50

HISTORISCHES

Puch Briefmarken 42

TEST/BERICHTE

Puch ist ein Wunder 5

Der kleine Puch 6

Schloss Dyck 8

Restaurierung 14

100 Jahre Abarth 24

Impressum 4



22. Auflage für Oldtimer, Classic & Premium-Automobile, Motorsport, Motorräder, Traktoren und Baumaschinen • Werk F. Klotz AG
Messe Essen, 7.-11. April 2010

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:

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

Sekretariat, Mitgliederbetreuung, Adressenverwaltung:

Ulla Kahl
Fichtestr. 15
65719 Hofheim
Tel.: 0 61 92 / 2 55 20 Fax: / 2 75 72
ulla-lothar@online.de

Internetpräsentation:

web-und-service
Hertzstr. 74
76287 Rheinstetten
Tel: 07242 / 93 49 633
Fax: 07242 / 93 49 635
webmaster@steyr-puch.de

Messestand Essen:

Johannes Hiltrop
Stuckenbuschstr. 165
45659 Recklinghausen
Tel.: 0 23 61 / 1 58 54

Messestand Stuttgart:

Michael Stössel
Dritte Querstraße 10
71287 Weissach
Tel.: 0 70 44 / 93 05 29

Finanzen u. Controlling:

Posten steht zur Verfügung

DTP-Bearbeitung, Satz und Druck:

artmedia
Matthias Kelber
Steinweg 11
96050 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

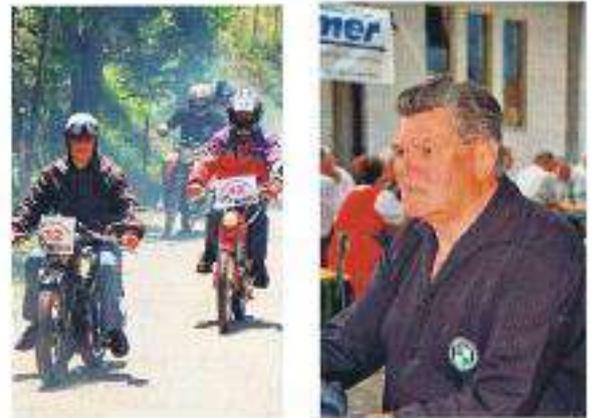
werbeagentur
steinweg 11
96050 bamberg
09 51 Æ 2 08 72 97
www.art-media.de



„Puch ist ein Wunder“



Text & Photos: Eva Vielhaber



Warum ein Puch-Treffen? „Weil Puch ein Wunder ist“, sagt der „Vater“ des Wanger Puch Treffens, Josef Sonnleitner. „Schon als junger Mann faszinierte mich alles was mit Puch zu tun hatte. Vor Jahren habe ich mir gedacht, ich organisiere ein gemütliches Beisammensein“, erzählt er.

Anfangs wurde er belächelt, aber das hat den pensionierten Tischler nie von seiner Idee abgehalten. Dank der Unterstützung seiner Familie, vor allem aber von seiner Frau, von den zahlreichen engagierten Helfern und Sponsoren, die unter anderem die Pokale für diese Veranstaltung gespendet haben, hat es dann im Juni 2000 nach monatelanger Vorbereitungsarbeit das erste Mal geklappt.

Seit bereits acht Jahren gibt es nunmehr das Wanger Puch Treffen, das immer am Sonntag in der 3. Juni Woche stattfindet. Wenn man Josef Sonnleitner Glauben schenkt, dann hat er einen guten Draht zum Wettergott, denn bei keinem dieser Treffen gab es schlechtes Wetter und das, so muss man ehrlich gestehen, ist wirklich fast ein kleines „Puch-(?)Wunder“...

Gekommen sind auch dieses Jahr wieder zahlreiche Puch-Fans. Es machte Spaß sein Fahrzeug zu präsentieren, die Fahrzeuge zu bewundern, zu plaudern, Erfahrungen auszutauschen oder einfach nur unter Gleichgesinnten einen schönen Tag zu verbringen.

Die „Oldies“ Das älteste teilnehmende Fahrzeug war ein Puch Motorrad 250 l. mit 7,5 PS, BJ 1953, das der Waidhofener Erich Erdlbauer sein eigen nennt. „Ich bin immer wieder froh, wenn mein betagte

„Liebling“ mühelos anspringt, denn selbstverständlich ist das nie...“, erzählt er. Aber auch „Stängel- oder Postler-Mopeds“ waren mit von der Partie. Leopold Lehnners Moped MS 50, BJ 1956 mit 1,7 PS war das älteste dieser Klasse.

Wie bunte Zuckerl wirkten die zahlreichen Puch Autos der 500er Serie. Mit grad mal 16 PS, war der Puch 500D, BJ 1958, von Elfriede Hartl aus Gallneukirchen das älteste „Pucherl“, das bei diesem Treffen dabei war.

Aber auch einige der legendären Haflinger, so jener mit dem BJ 1957 und 24 PS von Alfred Fink aus Waidhofen an der Ybbs war mit von der Partie.

All diese Fahrzeuge spiegeln ein Stück österreichischer Fahrzeug-Geschichte wieder. Man fühlte sich zurückversetzt in die „gute, alte Zeit“ als alles noch ein wenig anders war.

Mittags stand die Ausfahrt zur Burgruine Reinsberg am Programm, einem bekannten Veranstaltungszentrum westlich von Scheibbs. Nach einer kurzweiligen und interessanten Führung und einer kleinen Erfrischung ging es wieder knatternd & ratternd zurück zum Ausgangspunkt - dem Marktplatz in Wang.

Zum Abschluss ... Zur „Belohnung“ gab es Urkunden und für die nach Baujahren und Kategorien eingeteilten ältesten Fahrzeuge gab es für deren Besitzer Pokale, die vom Wanger Bürgermeister Franz Sonnleitner übergeben wurden. Und dann: Ein Riesenapplaus für den Initiator Josef Sonnleitner und sein Team!

Information

Die Puch-Fans und solche die es noch werden wollen, dürfen sich schon jetzt auf das 9. Wanger Puch Treffen am 21. Juni 2009 freuen! (Kontakt: Josef Sonnleitner, Tel: (+43) 07488 76703 oder Handy: 0676 488 76 34)



Der Kleine Puch war nur

Der Straßenfloh aus Graz wurde zusammen mit dem 500er Fiat 50 Jahre alt. Aber das „Pucherl“ hatte ein PS mehr und er beschleunigte doppelt so flink.

Ein liebevoller Blick zurück.

.....

Frühjahr 1960. Internationale österreichische Alpenfahrt in Kärnten. Klassensieger in der Kleinwagen-Klasse wird Alex von Falkenhausen, Arnulf Pilhatsch gewinnt den Alpenpokal. Beide fahren einen BMW 700. Die BMW-Werksmannschaft war erfolgreich, aber sie war gehetzt. Gehetzt von einem kleinen Straßenfloh, dem Steyr Puch aus Graz. Er feierte vor kurzem mit dem klassischen Fiat 500 seinen fünfzigsten Geburtstag.

Der Puch 500 lief in Graz im September 1957 vom Band und kostete 23.800.- ÖS. Damals waren das etwa 3.400.- DM. Helmut Qualtinger und Loriot haben das „Pucherl“, wie er liebevoll genannt wurde, mit aus der Taufe gehoben. In 14 Jahren wurden immerhin 60.000 Einheiten gebaut, ein ganze Menge für das kleine Autoland Austria. Der Puch 500 war der Volkswagen Österreichs und trug ganz wesentlich zur Motorisierung der Alpenrepublik bei. ÖAMTC, Post, Polizei und Gendarmerie fuhren auf Puch, genauso, wie sie vorher Puch-Motorräder benutzten. Deutsche Autotester, denen der italienische Fiat 500 zu temperamentlos war, begeisterten sich an seinem Elan, denn er war nur außen „a bisserl italienisch“, innen aber ein echter Steirer.

Wie das kam? Als nach dem Krieg der Bau eigener Personenwagen in Steyr mangels Wirtschaftlichkeit aufgegeben werden musste (sie hatten übrigens einen hervorragenden Ruf), schloss die Steyr-Daimler-Puch AG mit Fiat einen Vertrag, dem zufolge sie sämtliche Fi-

at-Typen in Lizenz übernahm. Fortan gab es in Österreich einen Steyr-Fiat 600, 1100, 1400 und 1900 samt Neuentypen, wobei diese Autos den Turiner Originalen genauso entsprachen, wie die von Fiat Deutschland in Heil-

bronn gebauten Automobile. Die Entwicklung eines Kleinwagens begann in Graz schon 1954, zur gleichen Zeit, als sich die Turiner Ingenieure an die Arbeit machten. Angesichts der Kosten einer eigenen Karosserie übernahmen die Grazer aber später jene aus Italien. Das Auto war dennoch sehr viel anders, sodass man von einem Lizenzbau eigentlich nicht mehr sprechen konnte. Auch der Aufbau erfuhr von Anfang an motor- und getriebetechnisch bedingte Veränderungen, zunächst bei der Gestaltung des Hecks, denn unter diesem steck-

te ein Steyr-Puch-Zweizylinder-Viertakt-Boxer mit 16 PS, einer Pferdestärke mehr als beim Original. Der Puch-Motor war aber weitaus flotter: Er beschleunigte auf 80 km/h in knapp 23 Sekunden, der Fiat aus Turin benötigte dafür fast doppelt so lange. Außerdem spendierten die Grazer ihrem Sprössling ein vom zweiten bis

zum vierten Gang synchronisiertes Getriebe, einen Schalthebel mit kurzen Schaltwegen und griffige Bremsen mit einer Hydraulik von Teves (ATE). Der Puch 500 kam blitzartig, wenn man aufs Gas trat, und war auch blitzartig



wieder von den Touren herunter. Das von Erich Ledwinka, Sohn des Tatra-Konstrukteurs Hans Ledwinka und Schöpfer von Haflinger und Pinzgauer, geleitete Grazer Team hatte gute Arbeit geleistet. Durch die kurze Baulänge des Boxers konnte man die Rückwand des Fahrgastraumes nach hinten versetzen und dadurch zusätz-



...a bissert italienisch

lichen Innenraum gewinnen. Der Pegel der Innengeräusche allerdings lag spürbar über jenen des Turiner Autos. Dass beide durch den Heckmotor hinten zum Wegwischen neigten, war kein Geheimnis, aber zu Käfer-Zeiten nichts

den Folgejahren kaum eine Leistungssteigerung gab (einer solchen stand ja der Verkauf des Fiat 600 im Wege), werkten die Grazer an ihrem Auto munter weiter – genauso wie von Falckenhausen an dem ebenfalls auf öster-

reichische Wurzeln zurückgehenden BMW 700, ja, zwischen Graz, München und Dingolfing (Glas 700) entwickelte sich so etwas wie ein Wettrüsten. Es folgten der Steyr-Puch 650 T mit einer Nutzleistung von 19,8 PS (später 23 PS), der 650 TR mit 27 PS, der TR Europa mit 30 PS und Sportversionen mit 40 PS (Werks-Einzelabnahmen) und mehr und das bei nur 460 Kilogramm Eigengewicht. Aus der ursprünglichen Cabrio-Limousine mit Stoffdach wurde 1959 schließlich der 500 D/DL mit einem in

Außergewöhnliches. Auf den damals sehr populären Economy-Rallyes stellte der Steyr-Puch 500 D viele Sparsamkeitsrekorde auf und verbrauchte auf 100 Kilometer nur 1,82 Liter Normalbenzin, was einer CO²-Emission von 50 g/km entspricht. Wann bitte wurde das Drei-Liter-Auto erfunden? Während es beim italienischen 500er in

Graz gefertigten und zwecks besserer Kopffreiheit erhöhten Hardtop mit Bürzel über dem Rückfenster. Da der Ruf des Puch-Kleinwagens die rot-weiß-roten Grenzbalken recht bald überschritt, wurde er ab 1960 auch von der Neckar-Automobilwerke-AG in Heilbronn gebaut, der vormaligen NSU-Automobil-AG, wobei auch hier

die Rohkarosserie aus Turin bezogen wurde.

Bemerkenswert waren die Sportserfolge des Fiat-Zwillings: Privatfahrer profitierten von der offiziellen Tuning-Anleitung des Steyr Puch 650 TR. Es gab besondere Getriebe für Bergrennen, Rallyes und, in der Folge, Sportserfolge noch und noch. 1963 bis 1965 wurde Heinz Liedl mit seinem 650 TR Deutscher Bergmeister, sein Freund Hannes Häring aus Regensburg, hauchte mit großem Erfolg dem Motor weitere PS ein. Nockenwellen von Hannes Häring sind bis heute das Non Plus Ultra für jeden Steyr-Puch Fahrer. 1964 wurde der flinke Steyr-Puch Klassensieger der GT-Klasse bis 1000 ccm und 1966 holte man die Rallye-Europameisterschaft. Auf Motor und Fahrgestell wurden Rennwagenkarosserien aufgesetzt, und schließlich gab es noch einen Kombi, den Steyr-Puch 700 C und 700 E mit der Karosserie des Turiner Fiat Giardiniera von 1961. Das automatische „Aus“ für den kleinen Grazer kam 1974 mit dem Erscheinen des Fiat 126 – doch siehe da, unter dem Laderaum im Heck brummelte der Motor der Österreicher. Die Zeit des legendären „Pucherl“ war damit aber endgültig zu Ende. In Graz konzentrierte man sich fortan auf die Produktion der Allradmodelle Haflinger und Pinzgauer und rüstete mit ihnen damit mehrere Armeen in der Welt aus. Die traditionelle Zweiradfertigung wurde 1987 an Piaggio verkauft. Heute ist das Werksareal der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz bekanntlich Standort des international erfolgreichen Automobilzubehör- und Produktionsunternehmens Magna Steyr Fahrzeugtechnik mit über 10.000 Beschäftigten.

Hans-Roland Zitka





Am 02. und 03. August 2008 nahm der Steyr Puch- Stammtisch des Ruhrgebietes erstmalig bei dieser, wohl kaum mehr an Prestige zu überbietenden Veranstaltung teil. Heiner Schlüter, Dietmar Terjung und Jörg Schlemonat hatten auch einige Fahrer aus der Fiat 500er - Szene dazu eingeladen. Auf Grund dieser Zusammensetzung entstand ein sehr buntes Miteinander- aus jungen und älteren Fiat -und Steyr Puch 500er - Fans. Später kamen noch Ulli Körner mit Sohn und Werner Jungfermann und seine Frau schaute ebenfalls vorbei. An Steyr Puch - Fans, die sich über Ersatzteilbeschaffung, den Kauf eines Steyr Puch oder einen Beitritt in den Steyr Puch - Freundeskreis informieren wollten, fehlte es auch nicht. Zur Veranstaltung kann man wirklich nur sagen: „Gigantisch“. Das wird für die Zukunft das deutsche „Mekka“ der Oldtimerszene werden. Die Classic Days haben das Ambiente und die Örtlichkeit, um als Gegenpol zu Goodwood in England und Pebble Beach in Amerika anzutreten.

Nach meiner Einschätzung wird diese Veranstaltung zu einem absoluten „Muss“ für jeden Oldtimerfan werden. Aus gastronomischer Sicht wurde ebenfalls die ganze Bandbreite von feinstem Kaviar, Lachs und Champagner bis hin zum bürgerlichen Bier und Currywurst mit Pommes geboten. Und immer alles in entsprechenden Rahmen. So hatten alle Besucher ihren eigenen standesgemäßen Rückzugsraum.



Die Präsentation der Oldtimer-Clubs fand zu 95% auf dem großen Miscanthusfeld statt. Miscanthus ist eine sehr hoch wachsende Schilfart aus China, die auch Elefantengras genannt wird. Einmal angebaut bringt sie ab dem dritten Vegetationsjahr pro Hektar jährlich einen energetischen Ertrag, den man mit 5.000 Liter Heizöl gleichsetzen kann. Dieses Feld bot sich auch wegen seiner Größe auch als Oldtimer-Parkplatz. Wer sich zukünftig auf den Weg nach Schloss Dyck macht, sollte gut zu Fuß sein und viel Zeit mitbringen. Wer bei den „Reichen und Schönen“ länger verweilen will, sollte besser eine Übernachtung in der Nähe einplanen. Es lohnt sich auf jeden Fall dieser Veranstaltung einen Besuch abzustatten.

Georg Hummel



Fernsehkoch Horst Lichter mit „Burgfrollein“



Die Classic Days im Überblick



CLUBSTÄNDE - CLASSIC CORNER

Über 18 Clubs präsentieren sich auf der großen Wiese direkt vor dem Schloss mit kleinen Ständen und freuen sich auf Nachfragen zum rostigsten aber schönsten Hobby der Welt.

GROSSES PICKNICK

Wiese am Schloss – großer Parkplatz für Oldies. Auch Motorräder und Kleinwagen sind herzlich willkommen und haben gesonderte Parkflächen. Zeit für Benzingespräche, Jazz-Musik, Plausch, Show und vor allen Dingen mitten im Geschehen: Picknicken Sie zwischen den Baumreihen an der Zufahrt zum Schloss.

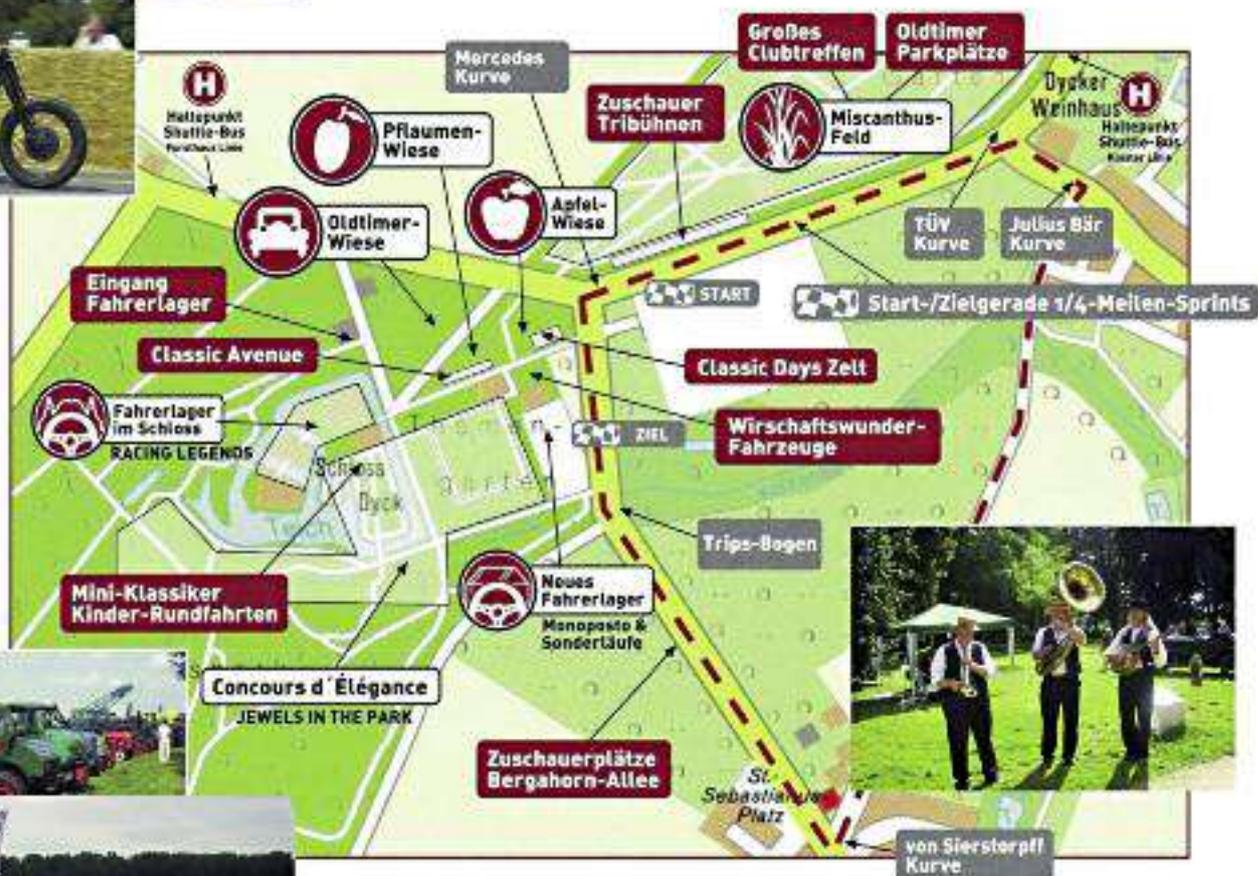


START RUNDSTRECKE / ZUSCHAUER-TRIBÜHNEN

Sehen Sie den Le Mans Start und die Starterklassen der Demonstrationen am besten vom Miscanthusfeld aus. Hier startet auch das Rennen über die 1/4-Meile.



Picknicken Sie auch hier oder flanieren Sie über das weitläufige Miscanthus-Feld – im Jahr 2008 standen dort über 4500 Klassiker als Besucherfahrzeuge.



CLUBTREFFEN - CLASSIC MEETING

Im Miscanthusfeld treffen sich über 45 angemeldete Oldtimer-Markendubs mit großer Vielfalt und großer Mitgliederzahl. Ganz in der

Nähe von Start und Naturtribüne. Genügend Platz für Engländer, Franzosen, Italiener, Deutsche, Amerikaner ist auf den ausgedehnten Flächen... eine bunte Erdkugel des Automobils. Dieser Platz ist ideal für Clubtreffen mit Markenbindung und großer Teilnehmerzahl.

NEUES FAHRERLAGER

Viele Monoposto-Rennwagen, alte Rennmotorräder, Le Mans Startergruppen und die Sondertäufe haben am neuen Obstverkauf ihr Fahrerlager. Hier finden Sie die Formel-1 Rennfahrzeuge die im Jahr 2008 bei den Classic Days ihre Demo-Runden absolvieren. Auch ist dies das Fahrerlager der Rennserie „HRA“ die das ganze Jahr auf internationalen Rennstrecken um ihren eigenen Graf Berghe von Trips-Pokal fährt und einen interessanten Einstieg in den Formelsport ermöglicht.



Mass und Ziel · Prominente Fahrer bei den Classic Days

„Sag mal, ist das da vorn nicht...“ Sätze wie diesen kann man auf den Schloss Dyck Classic Days öfters hören. Denn das Trips Memorial ist inzwischen ein beliebter Treffpunkt für bekennende Freunde des historischen Motorsports und seltener Sammlerfahrzeuge geworden. Mit etwas Glück begegnen Sie:



JOCHEN MASS Der vor der Ära Schumacher erfolgreichste deutsche Rennfahrer ist bereits Stammfahrer bei den Classic Days. Er findet sie unkompliziert und ganz entspannt. So kennt man auch den Rennprofi Mass, eine Ikone ohne Publikumsscheu. In diesem Jahr feiert der GP-Sieger von 1975 am Schloss Dyck „100 Jahre Grand Prix“ mit dem Original-Benz-Siegerfahrzeug des Grand Prix, der 1908 in Dieppe/Frankreich ausgetragen wurde.



BERND SCHNEIDER Der 44jährige mehrfach titelgekürnte Saarländer ist mit 42 Siegen der erfolgreichste Fahrer im DTM-Kader, wo er auf Mercedes CLK antritt. Hinter seinen DTM-Erfolgen gerät in den Hintergrund, dass Schneider 1988 und 89 in der Formel 1 für Zak-speed unterwegs war. Bei den Classic Days steigt er wieder in ein F1-Cockpit und steuert Mika Häkkinens Weltmeister-McLaren-Mercedes MP4-13 von 1998.



HANS HERRMANN Der 80jährige Schwabe hat viele Rennen mit Graf Trips bestritten. Wie dieser fing er mit einem Porsche an, war ab 1953 Werksfahrer. Für Porsche fuhr er Sportwagenrennen, für Mercedes-Benz ab 1954 parallel dazu in der Formel 1 und steuerte den legendären Silberpfeil. Herrmann beendete seine Karriere 1970 nach dem Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans im Porsche 917 K. Bei den Classic Days tritt er in „seinem“ Silberpfeil aus der Mitte der 50er Jahre an.



DIETER GLEMSER Der heute 70jährige entstammt der Rennfahrergeneration, die Graf Berge von Trips maßgeblich gefördert hat. Wie der Renngraf begann der Stuttgarter Glemser auf Porsche 356 und fuhr ab Anfang der 60er Jahre Rallyes im Mercedes 220SE und Rennen, viele davon auf Ford. Dieter Glemser wurde 1971 Tourenwagen-Europameister – bei den Classic Days steuert er das AMG Mercedes Safety Car.



HANS-JOACHIM „STRIEZEL“ STUCK Der sympathische 57jährige ist Rennfahrer in zweiter Generation. Der Garmisch-Partenkirchener, Sohn des „Bergkönigs“ Hans Stuck, fuhr 74 Formel-1- und 89 DTM-Rennen, in denen er 13 Siege errang. Auch heute noch fährt er regelmäßig Langstreckenrennen. Seit 2008 ist Stuck Repräsentant des VW-Konzerns für den Bereich Motorsport.



ISOLDE HOLDERIED Zu den aktiven Piloten zählt auch die 41jährige bayerische Ausnahme-Pilotin. Mit sechs Monte-Carlo-Siegen in der Damenwertung ist die viermalige Europa- und zweimalige Weltmeisterin eine internationale Rallye-Ikone. Nach Anfängen auf Opel fuhr sie für Mitsubishi, seit 1996 gehört sie zum Toyota-Werksteam und steuert auf Schloss Dyck ein Toyota WRC (World Rallye Car).

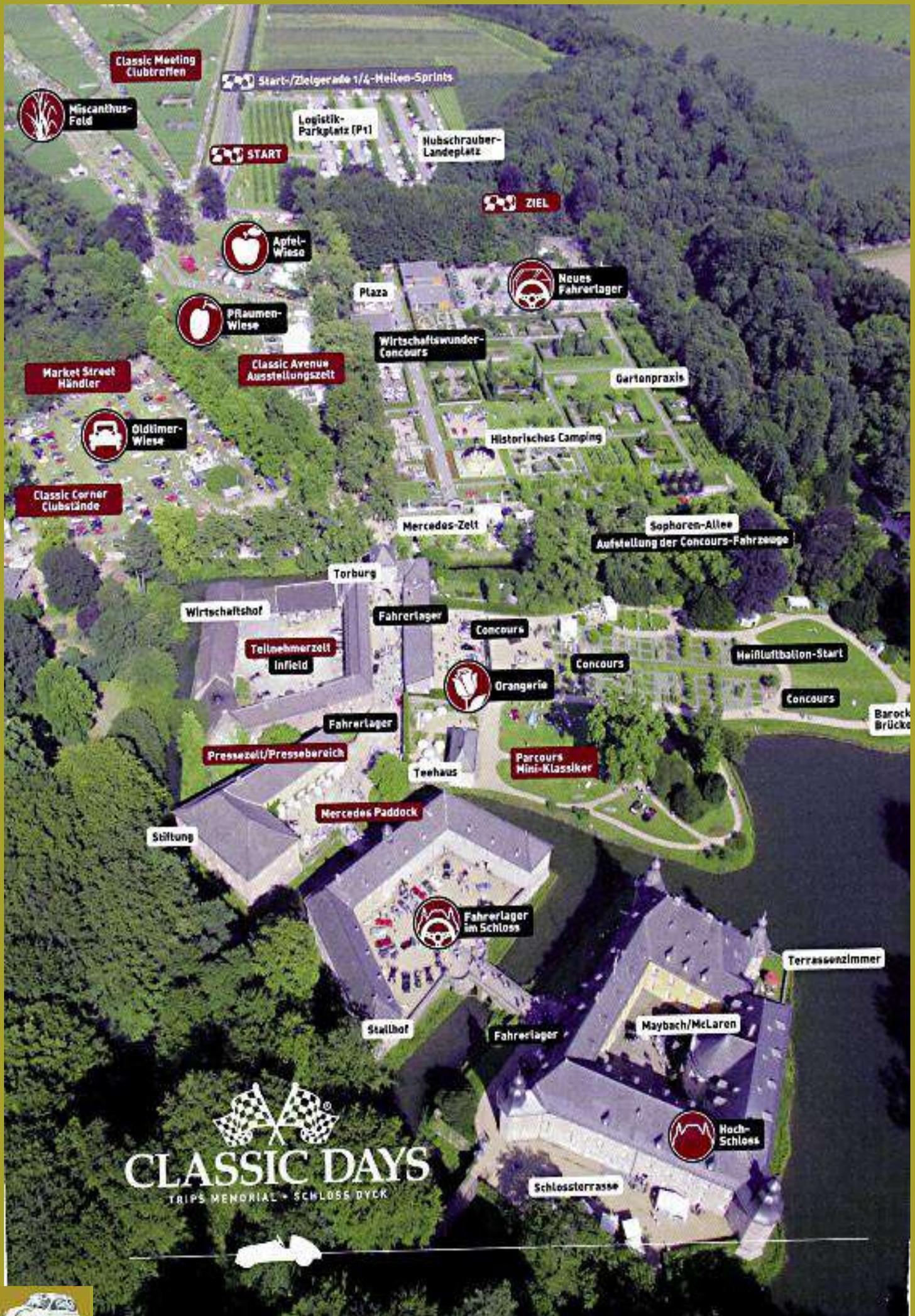


EBERHARD „EBS“ MAHLE Ein Weggefährte des Renngrafen ist der inzwischen 75jährige Leonberger. Er startete auf Porsche und Volvo, bevor er 1960 in die Mercedes-Benz Werksmannschaft kam und auf 220 SE und 300 SL eingesetzt wurde. Mahle startete insgesamt unglaubliche 210 Mal mit 14 verschiedenen Fabrikaten und holte dabei 150 Klassen- und Gesamtsiege.

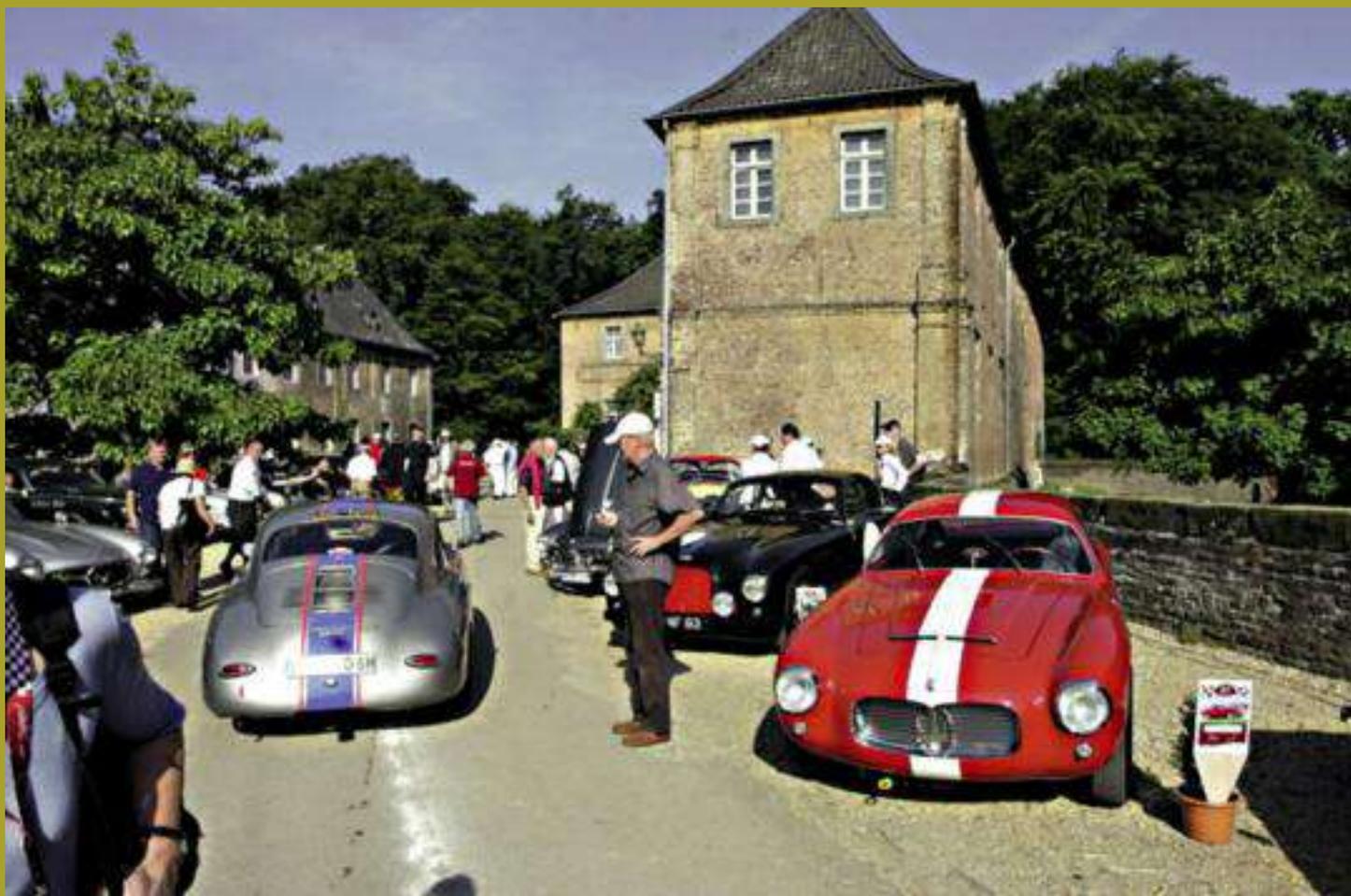


JOCHEN BERGER Rallyefahrer von Rang und 1974 mit Walter Röhrl auf Opel Ascona A Europameister, ist bereits ein bekanntes Gesicht für Classic Days Besucher. Wie 2007 startet er mit einem Opel-Museumsfahrzeug. Seine Spezialität wird - wie im Vorjahr - die sekundengenaue Fahrt durch die Bergahornallee während der Gleichmäßigkeitsprüfung sein.






CLASSIC DAYS
TRIPS MEMORIAL • SCHLOSS DYCK



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Motorsports,

auch in diesem Jahr öffnet Dyck wieder seine Tore zu Schloss und Park weit. Es hat sich inzwischen herumgesprochen, dass das Programm der Classic Days in Dyck ein grandioses Oldtimer- und Motorsportfest verspricht.

Sie, liebe Gäste, werden bestimmt nicht enttäuscht. Im wunderschönen Ambiente, inmitten barocker Gebäude und in historischen Gärten könnten die Jewels in the Park kaum einen würdigeren Rahmen finden. Auch die Racing Legends, die sich auf dem Rundkurs messen, werden die Zuschauer wie in den letzten Jahren begeistern. Herrliche alte Autos schaffen die einzigartige Classic-Days-Atmosphäre, die alle Besucher bezaubert. Lassen auch Sie sich davon anstecken. Seit vielen Wochen haben die Mitglieder von Classic Days e.V. und die Mitarbeiter der Stiftung Schloss Dyck dieses große Ereignis vorbereitet. Ich danke allen, die dazu beigetragen haben, solch schöne Tage zu realisieren und zum Gelingen der Veranstaltung beizutragen. Wir hoffen dass sich unsere Gäste wohlfühlen und den Aufenthalt bei uns genießen werden.

Fühlen Sie sich alle herzlich willkommen.

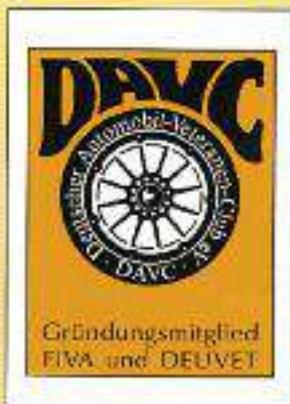
Simeon Graf Wolf Metternich

Simeon Graf Wolf Metternich,
Vorsitzender der Stiftung Schloss Dyck



WIE KOMMT MAN DAZU, GLEICHZEITIG DREI

STEYR PUCH ZU RESTAURIEREN?



Wie alles begann:

Als langjähriger Freund des Fiat 500, mit Puch-Kenntnissen völlig unbelastet, suchten wir 1993 für meinen Bruder Elmar einen Fiat 500. Öfters hatte ich ihm meinen 500-er geliehen. Das hat ihm irgendwie gefallen. Der Virus hatte sich also schnell eingenistet.

Wer Elmar kennt weiß, dass für ihn ein normales Auto völlig inakzeptabel ist.

Irgendwo her brachte er dann eine Annonce über einen Steyr-Puch 650 STR. Was ist denn das? Also anrufen. Der Verkäufer aus der Steiermark/A meinte, das Auto sei in gutem Zustand, er sei bei Bergrennen immer nur bergauf gefahren. PS? - irgendwas zwischen 40 und 45! Das hörte sich gegen die 18 PS eines Fiat gut an, und nachdem der Verkäufer noch kräftig mit sich handeln ließ, war man sich am Telefon - unter Vorbehalt - einig.

Der Verkäufer setzte sich in sein Auto und brachte es 600 km nach Bregenz. „Wenn der so weit fährt, dann handeln wir in Bregenz noch einmal“, so das Ansinnen von Elmar.

Wir trafen uns ca. 500 m vor der deutschen Grenze. Der Zustand war - na ja - man kann ja alles richten! Das Auto ist aber doch zuuu teuer! Soll er halt mal kurz zeigen, was die „Mühle“ kann, bevor wir ihn heimschicken.

Start!!! „Was ist denn das? So läuft doch kein Fiat?! Wahnsinn!!! Geld her, der Wagen gehört mir!“ Mist!! Jetzt hatten wir doch glatt nochmals zu Handeln vergessen.

Was ist denn überhaupt ein Steyr-Puch? Gott sei Dank kennen wir den Puch-Rudi. Der half uns dann auch auf die Sprünge.

Folgen: Unser Freund Helmuth aus Italien und ich wollen auch unbedingt so einen Steyr-Puch.

Helmuth bekam aus Deutschland einen 500 S Baujahr 73. „Ein Auto in diesem Zustand kauft man nur im Zustand geistiger Umnachtung“, so meine Anmerkung als ich den Wagen sah. Ich hatte die Sache und



mich ja voll im Griff, noch! Sein Wagen lief gut, was mich bei den vielen Rostlöchern nicht verwunderte. Diese reduzierten nämlich das Fahrzeuggewicht erheblich.

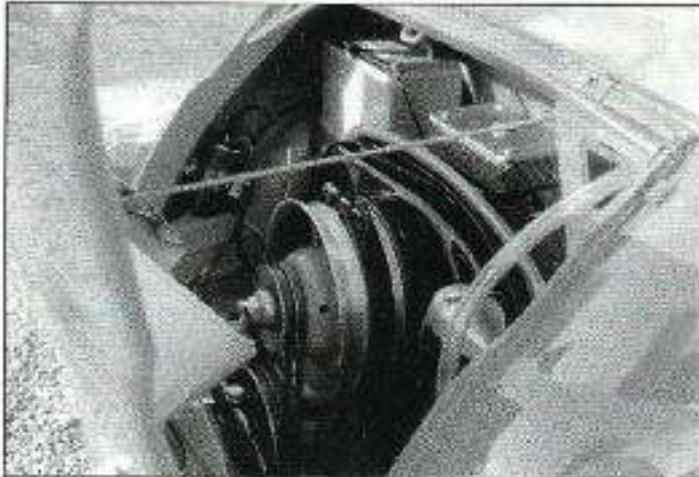
Wie kam ich zu meinem Steyr? Anzumerken ist, dass ich für eine österreichische Firma arbeitete und so meine Kollegen Österreicher sind - klar. Wir sprachen darüber, dass ich einen Käfer aufbaue. Das sei doch Mist, musste ich mir sagen lassen. Kleiner Einwand meinerseits: „Fiat 500?“

„In meiner Nachbarschaft steht ein Fiat 650, der hat so ein komisches Heck“, stellt einer meiner lieben Kol-



WIE KOMMT MAN DAZU, GLEICHZEITIG DREI

STEYR PUCH ZU RESTAURIEREN?



legen fest. Fiat 650? Ich werde unruhig, wo steht das Auto? „Drei Minuten von hier.“ Nichts wie hin. - Ein Steyr-Puch 650 T, nur notdürftig von einer Plane verdeckt, stand vor mir. Die Oma, die ich mit 10-minütigem Dauerklingeln vom Sofa holte, tut mit heute noch leid - sorry.

Meine Frau stellte nachträglich fest, dass ich die nächsten Tage nur noch „Puch“ sagen konnte und deshalb ununterbrochen telefonierte oder auf Rückrufe wartete.

Endlich hat es mit dem Kauf geklappt. Beim Verkäufer handelte es sich um einen „harten Brocken“, der ganz genau wusste, was er da an mich verkaufen musste. Es wurde ein Termin zur Abholung vereinbart. Ich solle einen LKW mitbringen wegen der vielen Teile. Wo liegen denn die Teile? „In einer Halle der Firma, bei der Du arbeitest“, war die Antwort. Da sucht man also wie verrückt einen Puch und hat ihn dabei direkt vor der Nase.

Daheim mit dem Auto und den Teilen sah ich mir alles etwas ruhiger an. Da habe ich mir vorgenommen, nie mehr über den geistigen Zustand anderer Leute beim Kauf von Oldtimern zu urteilen!

Wie ging's weiter?

Elmar fuhr mit seinem Puch. Helmuth fuhr mit seinem Puch und ich sah zu.

Wer ist eigentlich die Vorbesitzerin von meinem Puch? Eine Hebamme in Scheidegg. Nichts wie hin. An der Grenze habe ich den Zöllner gefragt, denn eine Hebamme kennt jeder. „Klar, fährt so und so, dann seid ihr da“. Die Dame ist aber inzwischen über 80 Jahre alt, war seine Anmerkung.

Hat die sich gefreut, als sie erfuhr, dass „ihr Pucher!“ - „dös war an guata Waggn“ - nicht auf dem Schrott gelandet war. Erinnerungen wurden wach bis hin zu ihrem Unfall (selbst der Unfallpfosten wurde besichtigt), nachdem sie ihn nach 16 Jahren Einsatz dann etwa 16 Jahre vor ihrer Umwelt wegen ihres Unfalls versteckte.

Dass der Tachostand von 36 Tkm stimmt, hat sie bestätigt. Als Hebamme war sie es irgendwann leid, sich von „spinnigen Männern“ zur Entbindung ihrer Frauen abholen und fahren zu lassen.

Sie sei nur zu Entbindungen gefahren, außer einmal nach Dornbirn zum Einkaufen. So gesehen kam immer ein Kind zur Welt, wenn der Puch im Einsatz war.

Die Einladung - in ca 2 Jahren - zur Einweihung wurde ausgesprochen.

Arbeit, Arbeit, Arbeit:

Ich will es mir schenken, im Detail zu beschreiben, wie man einen Puch zerlegt, entrostet, schweißt, etc.

Elmar begann 1994 seinen Puch zu zerlegen. Der Wagen muss schöner werden. Ein guter Motor ist nicht alles. Ich habe ihm versprochen zu helfen.

Helmuth hat auch seinen Wagen zum Schweißen und Lackieren gegeben.

1995 ruht Elmars Baustelle, da ich umziehe und absolut keine Zeit hatte. Mitte 1996 begann ich meine Baustelle, sprich 650 T.

Bei Helmuth gings auch nicht so richtig voran. Der Wagen sei geschweißt und lackiert.

Ziel von uns Dreien war, am 30. Mai 1997 nach Tulln mit den Autos zu fahren. 40 Jahre Puch, das ist ein Ziel.

Im November 96 erreichte Elmar und mich die traurige Nachricht vom Tod unseres Freundes Helmuth. Nach langem Hin und Her wollte seine Witwe Roberta den Wagen behalten. Im April 97 hat sie ihn mir gebracht. So schlimm kann's eigentlich nicht werden, dachte ich. Zeit, dein Name ist Mangel. Im November 1997 lagen zwei fertig lackierte Karosserien und Robertas halbfertiger Puch in meiner Garage.

Motivation:

Mein 650 T wurde am 16. 5. 63 zum ersten Mal zugelassen, das heißt er wird 35 Jahre alt. Das ist doch ein Termin, auf den es sich hinzuarbeiten lohnt. Wir wollen ein Fest machen und unsere Hebamme einladen.

WIE KOMMT MAN DAZU, GLEICHZEITIG DREI

STEYR PUCH ZU RESTAURIEREN?

Ab November bis zum 9. Mai arbeiteten wir jedes Wochenende an den drei Autos. Die meistgestellte Frage war, wem gehört eigentlich was, und was ist bereits an welchem Auto gemacht worden? Allein an Robertas Wagen fallen sicherlich über 250 Stunden an.

Ab April waren wir bedingt durch Nachtschicht bald mehr Stunden an den Puchs als im Beruf tätig. Erschöpfung machte sich langsam breit. Hätten wir nur nicht die Einladungen so voreilig ausgesprochen, dann hätten wir jetzt mehr Zeit. Aber es hilft kein Jammern und Klagen, wir packen das. Abschluss (vorerst):

Unsere Hebamme kann zur Einweihung leider nicht kommen, da sie erkrankt ist. Mit 85 Jahren ist das ein Argument. Sie wünscht uns alles Gute. Wir werden sie später mit ihrem Wagen besuchen.

Damit wir fertig werden nur ein Beispiel:

Vollabnahme meines 650 T am 14. 5. um 22.00 Uhr! Dank an den TÜV'ier. Zulassung am 15. 5. in letzter Minute! Dank an das LRA.

Am 16.5. standen unsere Autos bei strahlendem Son-

nenschein als „Hauptpersonen“ im Mittelpunkt. Nach Aussage unserer Oldtimer-Freunde sollen wir jedes Jahr so ein Fest mit Ausfahrt, Sektempfang etc. veranstalten. Ich denke lieber nicht, denn ich habe auch noch eine Familie, um die ich mich kümmern darf...

Nachsatz:

Ein paar PS mehr wären aber auch nicht schlecht. Wir arbeiten 1999 daran. Hier gibt es sicher Grund für einen brüderlichen Wettstreit! Abschluss (endgültig). Es hat viel Spaß gemacht, nachdem mein 650 T im Endstadium gut 43 PS leistete. Am Berg bei 450 kg ein Wort. Vor 4 bzw. 2 Jahren haben wir dann unseren Puch verkauft zugunsten anderer Oldies. Meiner läuft heute in Berlin, hat einen Besitzer der die viele Arbeit zu schätzen weiß und ihn in einem Topzustand hält. Mit Elmar's Puch ist es ähnlich. Man will mit sowas eigentlich immer nur bergauf fahren... wie hat unsere Hebamme gesagt: „dös war an guata Waggn.“

*Siegfried Kunschmann,
Landesgruppe Allgäu*

Anzeige

Das tüfa-team liebt Oldtimer!

Neu! Gutachten für Einstufung eines Fahrzeuges als Oldtimer.

**tüfa
team**
GmbH
Partnerbüro der KUS e.V.
www.tuefa.de
Tel. 06127-78003



Kfz-Prüfstellen:

65527 Niederrhausen
Platter Straße 13b
Tel. 06127 - 78003

65189 Wiesbaden
Mainzer Straße 121
Tel. 0611 - 723376

Anzeige



**INGENIEUR-BÜRO
GELBE+KOLLEGEN**

ZERTIFIZIERTE KFZ-SACHVERSTÄNDIGE (ZAK)

Ihr Classic Data
Bewertungspartner im
Rhein-Main-Gebiet



ING.-BÜRO GELBE

Mainzer Straße 121 - 65189 Wiesbaden
Mo. bis Fr. 8.00 bis 18.00 Uhr - Sa. 8.00 bis 12.00 Uhr

0611 - 77 85 10

e-mail: info@gelbe-kollegen.de
www.gelbe-kollegen.de



Familien-Ausflug

Bericht über die Fahrt des Steyr-Puch-Clubs nach Polen



**RALLYE/EUROPA/
CHAMPION 1966**
650 TR
SERIAL AN
ZASADA



Robert Hebenstreit
www.steyr-puch-club.com



Alles begann schon im Frühjahr, als bei einem Clubabend des Steyr-Puch Clubs unser Präsident Erich einen Brief des Schweizer Fiat Clubs vorlas, in dem eine große Reise über Wien, Brünn nach Tychy in Südpolen ins Fiatwerk angekündigt wurde. Unsere Freunde in der Schweiz baten uns um Mithilfe bei der Planung des Tages in Wien, was wir gerne übernahmen. Der Plan das Werk, in dem der neue Fiat 500 gebaut wird, zu besichtigen gefiel einigen Clubmitgliedern sofort und wir beschlossen die Schweizer nach Polen zu begleiten. Am 5. Juli war es dann endlich soweit und über 20 Fiat und auch 3 Puchs trafen mit dem Autoreisezug in Wien ein. Am Vormittag stand eine Besichtigung von Robert Prokschi's Firma in Wöllersdorf auf dem Programm. Dort bekommt der Puch 500 Fahrer alles was sein kleiner Liebling benötigt. Danach wurde das Schweizerhaus im Prater für ein gemeinsames Mittagessen angesteuert. Den sonnigen Nachmittag nutzten einige um die Innenstadt zu erkunden, andere wurden von Heinz Repka durch Wien bis Schönbrunn gelotst, doch die meisten blieben im Prater. Am Abend führen wir alle gemeinsam auf den Kahlenberg um den Blick auf Wien zu genießen. Danach ging es noch zum Heurigen.

Am Montag starteten dann einige Clubmitglieder (siehe Bild) zeitig am Morgen Richtung Brünn um dort unsere Freunde aus der Schweiz einzuholen (diese fuhren bereits am Sonntag nach Brünn). In vier Gruppen (je nach Geschwindigkeit) ging die Reise nach Tychy. Ohne wirklich große Pannen erreichten alle das Ziel. Am nächsten Morgen brachen wir zum Fiatwerk auf. Das Werk ist wirklich beeindruckend. Es werden dort täglich 2000 (in Worten zweitausend) Autos im Dreischichtbetrieb produziert, und das an sechs Wochentagen. Zirka 850 Stück 500er und der Rest Panda. Nach einer ausführlichen Führung durch die Hallen bekamen wir auch ein ausgezeichnetes Mittagessen in der Werkskantine serviert. Zum Abschluss formierten sich die Oldtimer vor dem Eingang zum legendären Gruppenfoto. Den Abend genossen wir bei stimmungsvoller Live-Musik in einem italienischen Restaurant im Zentrum von Tychy.

Während unsere Schweizer Freunde am Mittwoch

ihre Reise Richtung Prag fortsetzten, führen die Puchs aus Österreich nach Krakau, um den ehemaligen Werksfahrer und Rallye-Europameister Sobieslaw Zasada in seiner Firma zu besuchen. Wir wurden sehr herzlich empfangen und hörten aufregende Geschichten aus dem Rallyesport. Herr Zasada war Werksfahrer bei Puch (siehe unten) Sein Erfolgsrezept war das ausgiebige Training. Er erzählte, dass seine Frau (Beifahrerin) einmal vom vielen Training so müde war, dass Sie während einer Rallye am Beifahrersitz einschlieft. Jeder von uns bekam ein von Herrn Zasada über Fahrtechnik verfasstes Buch geschenkt. In dieses schrieb er uns die Widmung: „Breite Straße und keine Bäume“. Ein positiver Leitspruch den er kreiert hat, da ihm alle immer nur Hals und Beinbruch gewünscht haben. Vielen Dank an Michael Repka der dieses Treffen mit der Rallyelegende Zasada für uns organisiert hat.

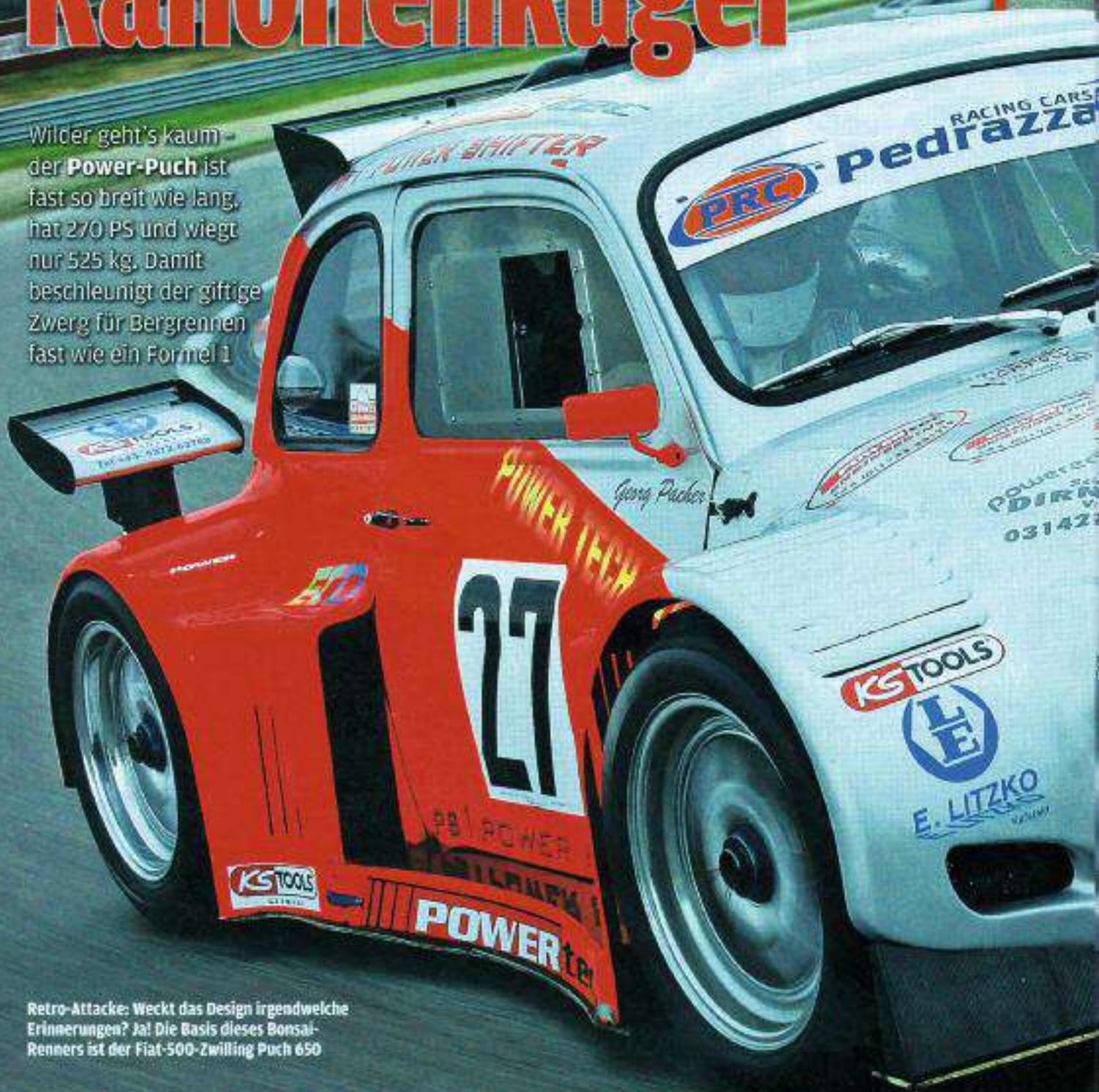
Dann kam noch die Heimfahrt von fast 500 km die alle Pucherl und ihre Fahrer und Beifahrer einwandfrei und ohne Pannen meisterten.

Sobieslaw Zasada (* 27. Januar 1930 in Dąbrowa Górnicza) ist ein ehemaliger polnischer Autorennfahrer und erfolgreicher Geschäftsmann. Ursprünglich Leichtathlet war der Wirtschaftsabsolvent der Krakauer Handelshochschule (1952) in den 1960er Jahren ein bekannter Rallyesportler. 1966, 1967 und 1971 gewann er den Europameistertitel, 1968, 1969 und 1972 war er Vizeeuropameister. Elfmal wurde er polnischer Meister. Insgesamt siegte er bei 148 Autorallies. 1967 wählte man ihn zu Polens Sportler des Jahres. Zunächst lenkte Zasada Fabrikate der Firma Steyr-Puch (3 Jahre), es folgten Porsche (5 Jahre) und BMW (2 Jahre). Am Ende seiner Karriere wechselte er zu Mercedes-Benz. Von 1991 bis 1996 war er dann Generalvertreter des Daimler-Benz-Konzerns in Polen. 1993 startete er den Aufbau einer eigenen Firmengruppe, die Rennautos herstellt. Heute steht Zasada, der verheiratet ist und eine Tochter hat, laut einer Statistik der Zeitschrift „Wprost“ mit einem geschätzten Vermögen von etwa 405 Millionen Zloty auf Platz 38 der Liste der hundert reichsten Männer Polens.



Heißer Ritt auf der Kanonenkugel

Wilder geht's kaum - der **Power-Puch** ist fast so breit wie lang, hat 270 PS und wiegt nur 525 kg. Damit beschleunigt der giftige Zwerg für Bergrennen fast wie ein Formel 1



Retro-Attacke: Weckt das Design irgendwelche Erinnerungen? Ja! Die Basis dieses Bonsai-Renners ist der Fiat-500-Zwilling Puch 650



Harte Kerle, weiche Socken: Georg Pacher (r.) erklärt Tracktester. Schön, dass Helmdocken für die superweichen Slicks erlaubt sind



Professionell: Vorderradaufhängung mit vom Cockpit aus verstellbarem Stoßdämpfer



Verkleidet: der Innenraum bis zum Kühler



Mein rechter Fuß steht voll auf dem Gaspedal. Der Motorradmotor in meinem Rücken knattert mit einem Höllenspektakel am Bergrenner. Die Nadel des Drehzahlmessers zittert um die 9000er-Marke. 270 Pferde stampfen mit den Hufen, lassen das gesamte Cockpit um mich herum vibrieren.

F u ß
v o n
d e r

nämlich gar nicht weg vom Schalthebel, so schnell sind die Gangwechsel angesagt.

Nach etwa einer Sekunde mahnt ein Band von Leuchtdioden auf dem oberen Kranz des winzigen Lenkrads das erste Mal: hochschalten! Ohne

Nach nur 3,7 Sekunden fällt die 100-km/h-Marke

den Fuß vom Gas zu nehmen reiße ich den Schalthebel nach hinten. Nach nur 3,7 Sekunden durchbreche ich die imaginäre 100-km/h-Mauer.

„Beim Bergrennen ist der Start extrem wichtig“, hat mir Georg Pacher erklärt. „Was du auf den ersten Metern verlierst, holst du nie wieder auf.“ Und genau für die nur wenige Minuten dauernden Sprints den Berg hinauf hat der unerschrockene Österreicher sein Lieblingsspielzeug konstruiert: den PRC 650 TR III.

Basis dieses Giftzwerges ist ein Puch 650 aus dem Jahr 1968. Von dem in Österreich gebauten Fiat-500-Zwilling (siehe Kasten S. 61) sind allerdings nur wenige Teile übrig geblieben (z. B. Tür- und Dachrahmen). Der Rest der spekta-

K u p p -
l u n g und die
R e n n s e m e l
schießt wie von der Tarantel gestochen aus den Startlöchern. Zurück bleiben zwei schwarze Striche auf dem Asphalt.

Die Elektronik der in neun Stufen einstellbaren Startautomatik ist voll damit beschäftigt, die Hinterrädern kurz vor der Grenze zum völligen Durchdrehen zu halten. Ich habe alle Hände voll zu tun, den fröhlich mit dem Heck wedelnden PS-Zwerg auf Kurs zu halten. Genauer gesagt nur die linke Hand, die rechte kriege ich

„Ich liebe kleine Autos. Sie sind tolle Spielzeuge!“

Georg Pacher, Rennfahrer

kulären Karosserie ist komplett aus Kunststoff. Der 1300-Kubikzentimeter-Motor stammt von einer Suzuki Hayabusa. Chassis und Fahrwerk sind eine Eigenentwicklung. „Wir haben das Reglement der FIA-



GT-Weltmeisterschaft zugrunde gelegt“, beschreibt Pacher.

Im Hauptberuf Bauleiter, weiß der Tiroler auch als Rennfahrer ziemlich genau, was er tut. Zum einen geht er seit Jahrzehnten in den unterschiedlichsten Rennsportdisziplinen an den Start (u. a. Tourenwagen-Europameisterschaft, diverse Porsche-Markenpokale). Zum anderen ist es ihm gelungen, eine Handvoll ähnlich PS-Verrückter um sich zu scharen.

Motorenmann Hubert Stockhammer arbeitet bei KTM. Und half dem Hayabusa-Triebwerk auf die Sprünge. „Der Vorgänger TR II hatte noch den Original-Puch-

III leistet 270 PS – standfest. Das ergibt bei einem Leergewicht von 525 kg ein Leistungsgewicht, das sogar ein DTM-Auto übertrifft: Ein PS hat nur 1,94 kg Gewicht zu bewegen (DTM: 2,23 kg).

„Mein nächstes Auto soll mehr als 300 PS haben“

Georg Pacher, Besitzer des Power-Puch

Aufgebaut hat den Power-Puch Walter Pedrazza (PRC steht für Pedrazza Racing Cars). Mit einer handwerklichen Qualität und Liebe zum Detail, die sich vor keinem Werkswagen zu verstecken braucht. „Das größte Problem war, die Technik unter der sehr kleinen Karosserie unterzubringen“, resümiert Pacher. Jeder Quadratzentimeter ist irgendwie genutzt: Die Anlenkung der Vorderachse endet unter dem Fahrersitz.

Der Pilot steigt nicht in den Bonsai-Racer ein. Er stülpt ihn sich vielmehr über. Wie einen Maßanzug! Und fährt den Power-Puch wie ein zu groß geratenes Kart. Der kurze Radstand in Verbindung mit der überbreiten Spur, den superweichen Reifen und einer Gewichtsverteilung von 40 Prozent vorn zu 60 Prozent

auf der Hinterachse lassen schier unglaubliche Kurvengeschwindigkeiten zu. Beim bis 11 000 Touren drehenden Motor geht ohne hohe Touren gar nix. Nur „Drifts à la Kart“ funktionieren nicht. „Du fährst entweder sauber ums Eck, oder du drehst dich“, warnt Pacher grinsend.

Bei Bergrennen in Österreich, Italien und Deutschland ist der Puch der unangefochtene Publikumsliebhaber. Aber Georg Pacher hat schon längst den nächsten Pfeil im Köcher: Codename PRC 650 TR IV. „Wir sind gerade dabei, eine Kompressoranlage für den Hayabusa-Motor zu entwickeln“, verrät er mit einem spitzbübischen Lächeln. „Das Ziel sind deutlich über 300 PS.“ Es gibt eben doch noch wilde Kerle, die einen Puch mit 270 PS für untermotorisiert halten ...

Christian Schön

Zwergenaufstand: Der 270-PS-Suzuki-Motor macht ordentlich Krach



Der Schein trägt: ABMS-Tester Schön ist nicht 2,50 Meter groß

Zweizylinder im Heck“, erzählt Pacher. „Aber mit Kompressor und 220 PS war der am Limit. Wir hatten ständig Motorschäden.“ Der Suzuki-Vierzylinder des PCR 650 TR

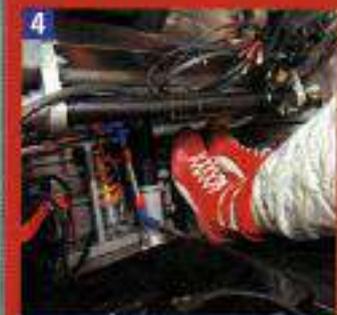
FAZIT

So ungefähr muss sich Baron Münchhausen beim Ritt auf der Kanonenkugel gefühlt haben. Der Hayabusa-Motor katapultiert das Leichtgewicht geradezu von Kurve zu Kurve. Trotz des Überschusses an Motorkraft ist der Power-Puch das handlichste Rennauto, das ich jemals gefahren bin - und das lebenswerteste sowieso.



Cockpit: (1) Verstellknopf der Startautomatik mit 9 Stufen. (2) Flaches Lenkrad wie im Formel-F1-Racer. (3) Sicherheitstank als Beifahrer. (4) Wenig Platz im Fußraum (5) Der Arbeitsplatz des Fahrers ist richtig eng

Leichtbau extrem: Löcher im Türgriff zwecks Gewichtsersparnis



Groß-Mutter: Die Felgen haben einen Zentralverschluss



Puch im Überblick

Schon Anfang des vorigen Jahrhunderts fertigte Puch in Graz (Österreich) neben Fahrrädern und Motorrädern auch Autos. Durch verschiedene Fusionen entstand 1934 die Steyr-Daimler-Puch AG.

Die Firma machte sich mit Lkws und Geländewagen für das Militär (z. B. Pinzgauer, Haflinger) einen Namen. Ab 1959 ermöglichte Steyr-Puch mit der Lizenzfertigung des Fiat 500 die Massenmotorisierung in Österreich.



Power-Puch-Evolution: der neue TR III vor TR II (M.) und TR I (r.)

Mit zum Teil eigener Technik (z. B. größere Motoren) traten die Steyr-Puch im Motorsport gegen ihre italienischen Vorbilder an.

Georg Pacher belebte die Legende wieder - in Form seiner Power-Puch. Nach dem PRC TR I (140 PS) ließ er den TR II bauen (220 PS). Der TR III ist der bisherige Leistungsgipfel (270 PS).

Bergrennen im Überblick

Vor dem Zweiten Weltkrieg waren Siege bei Bergrennen beinahe so wertvoll wie Erfolge im Grand-Prix-Sport. Einige der berühmtesten Fahrer wie Bernd Rosemeyer oder Hans Stuck trafen regelmäßig vor Zehntausenden von Zuschauern an. Legendar war z. B. die Strecke Schauinsland (Schwarzwald). Nach einem kurzen Zwischenhoch in



Der Berg ruft: Keil unters Rad, damit der Prototyp starten kann

den 1960er-Jahren nahm die Bedeutung allmählich ab.

Heute fahren vor allem Amateure Bergrennen. Sie bauen technisch oft aufwendige Spezialfahrzeuge. Zugelassen sind fast alle bekannten Klassen, vom Oldtimer über Ex-DMT-Boliden bis zum Formel 3000. Der besondere Reiz: Erlaubt sind großzügigere Modifikationen als im Rundstreckensport.



Windspiel: Der Diffusor unterm Heck sorgt für Anpressdruck



Er liebt hoch: Eine pneumatische Hebeanlage für flotte Radwechsel

TECHNISCHE DATEN

MESSWERTE		„POWER-PUCH“ PRC 650 TR III
Beschleunigung	0-100 km/h	3,7 Sekunden
	0-200 km/h	keine Angabe
Höchstgeschwindigkeit		258 km/h
Bremsweg	aus 100 km/h	keine Angabe
Kraftstoffverbrauch		ca. 26 l/100 km
FAHRZEUGDATEN		„POWER-PUCH“ PRC 650 TR III
Motor: Bauart/Einbaulage		4 Zylinder in Reihe/hinten quer
Hubraum		1320 cm ³
Ventile/Nockenwellen		4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb		Kette
Max. Leistung bei Drehzahl		270 PS bei 9200 U/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl		137 Nm bei 7500 U/min
Überleistung		204,5 PS/Liter
Getriebe		6-Gang sequenziell
Antrieb		Hinterrad
Länge/Breite/Höhe/Radstand		3400/1770/1224/1940 mm
Reifenart		Avon Slicks
Reifengröße (v/h)		8,7/21,5/15 und 9,5/23,0/15
Leergewicht		525 kg
Leistungsgewicht		1,94 kg/PS
Tankinhalt/Kraftstoffsorte		40 l/Benzin (100 Oktan)
Preis		keine Angabe

Gänseliesel-Rallye 2008 in Göttingen - zum zweiten Mal mit dem feuerroten Ampelschreck Steyr-Puch dabei...

Seit Jahren beschränken sich die Aktivitäten mit unserem Steyr-Puch 650 TR, (Baujahr 1967, Produktionsdatum laut Wagenstammkarte der Steyr-Daimler-Puch AG 5.4.67, Erstzulassung 19.4.67, in unserem Besitz durch Kauf bei Liedl seit 11.9.1973) auf Fahrten im Familienkreis ohne irgendwelche motorsportlichen Ambitionen. Das sollte sich 2007 erstmals ändern...

Eigentlich sollte unser erster Einsatz bereits 2006 erfolgen, aber der TÜV beanstandete die mittlere Spurstange. Die Beschaffung erwies sich als sehr schwierig, denn es handelte sich um eine ganz spezielle Ausführung. Erst nach 10 Wochen konnte das richtige Teil geliefert werden, nachdem zwischenzeitlich die zweite, aber nicht passende Variante zurückgeschickt werden musste. Als schließlich der

TÜV seinen Segen gab, war die Veranstaltung bereits Vergangenheit. Der TÜV erwies sich bei der erneuten Vorführung erfreulicherweise als gnädig und berechnete nur eine geringe Nachgebühr.

2007 konnten wir dann erstmals starten. Bei den Startvorbereitungen erwies sich die Befestigung des Rallyschildes vorne am Fahrzeug zunächst als schwierig, da die Auflage bestand, das amtliche

schrauben des Ziervogels ließ sich das Rallyschild zuverlässig und gut sichtbar anbringen, so dass diese zügige Montagemöglichkeit auch künftig beibehalten wird. Um es kurz zu machen: Wir landeten bei dieser Ausfahrt als Neulinge unter ferner liefen. Erfreulicherweise kam es unterwegs zu keinerlei kritischen Situationen. Uns hatte es Spaß gemacht, die Atmosphäre war fantastisch und die Organisation tadellos.

Für 2008 nahmen wir uns daher einen erneuten Start bei der Gänseliesel-Rallye (pardon: Ausfahrt!) vor, und zwar wieder in der touristischen Kategorie, wobei uns Insider versicherten, diese stünde den Aufgabenanforderungen der sportlichen Ausfahrt in Nichts nach. Wie sich später zeigte, hatten sie vollkommen Recht! Da diese 20. Veranstaltung als Jubiläum gefeiert wurde, waren die Aufgabenstellungen insgesamt besonders anspruchsvoll und einige Bedingungen hatten sich geändert, was wir aber erst merkten, als die Ausfahrt nach gut 180 km rund um Göttingen zu Ende war und wir feststellen mussten, dass wir einige Feinheiten nicht beachtet hatten – wir kamen zwar noch in die Wertung, aber unsere Platzierung war erneut nicht berauschend. Am Steyr-Puch jedenfalls lag es nicht, der Motor lief rund und zuverlässig wie ein Uhrwerk. Für 2009 gelobt das Team aber Besserung!

Einige Fotos zeigen uns am Start in der Mercedes-Benz-Niederlassung Göttingen-



Jährlich findet Mitte Juli in Göttingen das Internationale Veteranen Treffen "Rund um das Göttinger Gänseliesel" statt. Es handelt sich dabei um eine Oldtimer-Veranstaltung der Veteranen-Fahrzeug-Freunde Göttingen, deren Höhepunkt samstags eine Ausfahrt ist, die in die Kategorien "touristisch" und "sportlich" aufgeteilt ist. Die Ausfahrt hat Rallye-Format und entspricht internationalen Vorgaben (FIVA). Die durchschnittliche Teilnehmerzahl liegt bei 105. Teilnahme berechtigt sind Veteranenwagen bis einschließlich Baujahr 1976.

Der Veranstalter sprach uns in den vergangenen Jahren immer wieder aufmunternd an, wir sollten doch teilnehmen, das wäre eine schöne Angelegenheit mit einem sehr ansprechenden Rahmenprogramm (samstags mit einem Festabend und sonntags mit einer Fahrzeugpräsentation im Zentrum Göttingens am Gänseliesel in Form eines Auto-Korso) – schließlich hätten wir doch einen interessanten roten Floh, der das Teilnehmerfeld und die Fahrzeugvielfalt bereichern würde.

dürfe keinesfalls abgedeckt werden, aber an der Front (passt es seitlich?) ist bekanntlich nur wenig Platz. Außerdem sollte das



Steyr-Puch-Emblem nicht verdeckt werden. Die gefundene Lösung war denkbar einfach und praktisch zugleich: Mit Hilfe der vier Steg-

gen (MB einer der Sponsoren dieser Veranstaltung), wobei zunächst zu einem fürstlichen Frühstück eingeladen wurde, bevor es dann auf die Reise ging. Viele begeisterte Zuschauer verfolgten das Geschehen



am Start, und auch beim Auto-Korso am Sonntag sind die Zuschauerkulisse und die Begeisterung immer wieder beeindruckend! Im Rahmen dieser Veranstaltung gab es viele interessante Gespräche, die sich natürlich auch um den roten Steyr-Puch drehten. Ein Gesprächspartner erwies sich als besonders kompetent: Es war der ehemalige Steyr-Puch-Rennfahrer Bernd Rohde (aus Niedenstein/Kassel), den wir 1969 beim Besuch eines Bergrennens in Kassel-Baunatal live erleben!

Zur Abrundung ein kurzer ein Rückblick in das Jahr 2008 auf die Zeit bis zur Gänseliesel-Ausfahrt. Unser Puch war seit 10 Jahren mit einem Saisonkennzeichen (03 bis 10) unterwegs, da wir im Winter den Wagen nie nutzten und außerdem Kosten (Steuer und Versicherung) sparen wollten. Nach Einrichtung diverser Umweltzonen in verschiedenen Städten der Umgebung (Hannover war Vorreiter und auch für Göttingen war die Einrichtung der Umweltzone geplant) überdachten wir unsere Entscheidung und entschlossen uns, trotz der – bezogen auf den niedrigen Hubraum des Steyr-Puch – sehr ungünstigen Oldtimer-Steuerpauschale den Zulassungsstatus zu ändern und ein Oldtimerkennzeichen zu beantragen, um weitere zu erwartende Fahreinschränkungen zu umgehen. Das hierzu erforderliche Oldtimergutachten bereitete keinerlei Schwierigkeiten; alle Kriterien und Auflagen wurden erfüllt und auch technisch war der TR einwandfrei. In diesem Zusammenhang riet man uns, zusätzlich ein Wertgutachten erstellen zu lassen, was uns im Hinblick auf weitere mögliche Teilnahmen an Gänseliesel-Ausfahrten (aber nicht nur dafür!) als zunehmend wichtig erschien. Auch bei Heinz Liedl holten wir diesbezüglich einen fachkundigen Rat ein und wurden bestärkt, auf jeden Fall ein Gutachten erstellen zu lassen; es gäbe da auch eine weniger aufwändige Variante, die für unsere Puch-Fahrzeuge völlig



ausreiche. Gesagt – getan! Die 11-Seitige Bewertungsurkunde mit 12 Fotoansichten wurde nach knapp 4 Wochen zugestellt und das Fahrzeug mit der Zustandsstufe Note 2 bewertet. Es sei angemerkt, dass unser Fahrzeug noch keinerlei Restaurationsarbeiten erfahren hat (noch 1.Originallackierung feuerrot RAL 3000), natürlich einige Gebrauchsspuren aufweist, aber ausgesprochen gut gepflegt ist. Kurioserweise mussten wir die Bewertungsurkunde korrigieren lassen, da überall unter Hersteller "Steyer-D-Puch" statt "Steyr-Daimler-Puch" und unter Fahrzeugtyp "650 TR 1" anstelle "Steyr-Puch 650 TR 1" stand. Im Fahrzeugschein sind alle Eintragungen einschließlich der Rechtschreibung korrekt, warum also nicht auch hier? Wir sind jetzt mit dem Gutachten zufrieden, es gibt doch eine gewisse Sicherheit und hat wohl – soweit keine Änderungen eintreten – mindestens für die nächsten 5 Jahre Bestand.

Hoffen wir also auf allzeit gute Fahrt mit unserem stets zuverlässigen Steyr-Puch 650 TR 1 Europa!

Anlässlich dieser Rallye-Veranstaltung wird eine aufwändig gestaltete Teilnehmerbrochure mit den Fotos aller Teilnehmerfahrzeuge einschließlich einer kurzen Beschreibung ausgegeben.

2008 erhielt jedes Team zusätzlich die wunderschön gestaltete Plakette "20 Jahre Gänseliesel 2008".

Unser Steyr-Puch wurde für das Foto mit dem Hinweisschild "Steyr-Puch 650 TR 1"

versehen, um falschen Zuordnungen vorzubeugen: Oh, ein Fiat 500?... Steyr-Puch!!

Unser TR ist auch optisch für die Gänseliesel-Rallye bestens vorbereitet.

Das Rallyeschild konnte optimal platziert werden.

Zufällig erhielt unser Puch Baujahr '67 die Startnummer 67!

Das Team Zeidler wartet nach der TÜV-Einzelabnahme der Teilnehmerfahrzeuge im Fahrerlager ("park fermé") auf den Aufruf



zum Startplatz, an dem seit 9.31.00 Uhr alle 30 Sekunden ein Fahrzeug gestartet wird.

Es ist soweit! Wir fahren an die Startlinie... noch 30 Sekunden, dann geht es los!

Prächtiges Wetter und begeisterte Zuschauer sorgen für beste Stimmung.

Jetzt geht alles sehr schnell: Übergabe des Bordbuches und kurze Instruktionen....

...noch 10 Sekunden: Gespanntes Warten auf das Abstempeln der Bordkarte. Währenddessen informiert eine Lautsprecherdurchsage über das Fahrzeug und seine Besitzer. Ein schwungvoller Start!! Pünktlich um 10.04.00 Uhr geht es auf die Reise. Über die Platzierung schweigen wir besser, aber wir kamen immerhin innerhalb der Wertung an.

Übrigens war uns der Wettergott für die weitere Ausfahrt nicht so gut gesonnen: Dem Sonnenschein beim Start folgte nach kurzer Zeit Dauerregen und erst gegen Ende der Ausfahrt besserte sich das Wetter.

Viele begeisterte Zuschauer, auch beim abschließenden Autokorso in der Innenstadt nahe dem Göttinger Gänseliesel. Ein krönender Ausklang dieser sehr gelungenen Oldtimer-Rallye!!

Holger Zeidler





SONDERBERICHT



100 Jahre Carlo Abarth



Der Beginn Mit 16 wechselt Karl Abarth gewissermaßen fliegend, von der Schule in die feinmechanische Werkstätte Castagna & Co. in Wien. Nach kurzem Zwischenspiel beim Wiener Fahrradhersteller „Degen“ ist Karl Abarth mit 19 am Ziel seiner Jugendträume. Er wechselt als Mechaniker in die damals überaus renommierte Motorrad-Fabrik MT (Motor Thun) des Trentiner Grafen Max von Thun.

1929 erfüllt sich Karl Abarth seinen ersten Lebenswunsch, er konstruiert und baut sein erstes eigenständiges Motorrad mit einem 250-ccm-Motor.

Zum ersten Mal erscheint der Schriftzug „Abarth“ an einem Fahrzeug.

Davon gab's im Frühling 1928, beim Großen Preis von Österreich für Motorräder, als Ersatzfahrer der MT-Werksmannschaft eine Trainingsbestzeit in der 250er Klasse. Im Rennen kam das Aus nach wenigen Metern durch einen technischen Defekt. Die kurze Vorstellung war aber so beeindruckend, dass er von diesem Zeitpunkt an, im Sattel einer Werks-DKW saß und siegte.

1930 beendete ein schwerer Rennunfall, mit Schenkelbrüchen an den Beinen, vorübergehend seine Karriere.

1932 kehrt er mit einer von ihm komplett umgebauten Sunbeam-Sport 90TT mit Beiwagen, auf die Rennbahn zurück.

1934, für die Werfahrt gegen den Orient-Express, von Wien nach Ostende, gibt es erstmals ein Sponsoring durch die britische Ölfirma Castrol.

1935 folgte die Königslede, Karl Abarth erfindet den gelenkten Beiwagen, und fährt damit von Sieg zu Sieg.

Unmittelbar nach dem Krieg übernimmt er gemeinsam mit Ing. Rudolf Hruska, dank der Vermittlung durch Tazio Nuvolari, die Leitung für das von Porsche konstruierte Cisitalia GP-Projekt des Turiner Industriellen Piero Dusio. Beim 360 GP handelt es

sich für damalige Zeiten um ein sensationelles, vier-
radgetriebenes Grand-Prix-Auto mit einem 1500
ccm, Zwölfzylinder-Mittelmotor mit Kompressor
und rd. 400 PS. Leider konnte das Projekt aus
Geldmangel nie finalisiert werden. Zwei dieser
Fahrzeuge haben aber überlebt und stehen heute im
Porsche Museum in Stuttgart und im Motormuseum
in Donington-Park.

Darüber hinaus kümmert sich „Carlo“, wie er sich
jetzt nennt, um die Rennreinsätze des kleinen
Cisitalia-Monoposto D16. Am 15. April 1949 scheidet
Carlo Abarth bei Cisitalia aus und gründet mit
Hilfe der Industriellen-Familie Scagliarini die
„Societa Abarth & Co.“ in der Turiner Via Trecate 10.
Als Startkapital bringt Abarth einen Cisitalia D 16
mit 1200-ccm-Motor, zwei Fahrzeuge vom Typ
„Sport 204“, sowie einige Fahrgestelle und
Ersatzteile mit in die neue Firma ein.

Der Durchstart der Squadra Abarth Von nun an
geht es Schlag auf Schlag, Taruffi gewinnt mit dem
D16 als „Squadra Carlo Abarth“ den italienischen
Formel-2-Titel und Guido Scagliarini gewinnt mit
dem Sport 204 die Sportwagen-Meisterschaft bis
1100 ccm.

Am 10. April 1950 gewinnt Tazio Nuvolari für die
Squadra Abarth das Bergrennen Palermo – Monte
Pellegriano, es sollte der letzte Sieg und das letzte
Rennergebnis für den Campionissimo aus Mantua sein, im
August 1953 verlässt Nuvolari die Renn-Welt für
immer.

1951 zieht sich Abarth kurzfristig aus dem
Renngeschäft zurück und weitet die Produktion
von Auspuffanlagen und Tuning-Teilen aus. Die
„Abarth-Company“ zählt mittlerweile über 40
Mitarbeiter.

1952 präsentiert Abarth auf dem Turiner Salon, mit
dem „Biposto-1500“ die absolute Sensation. Das auf



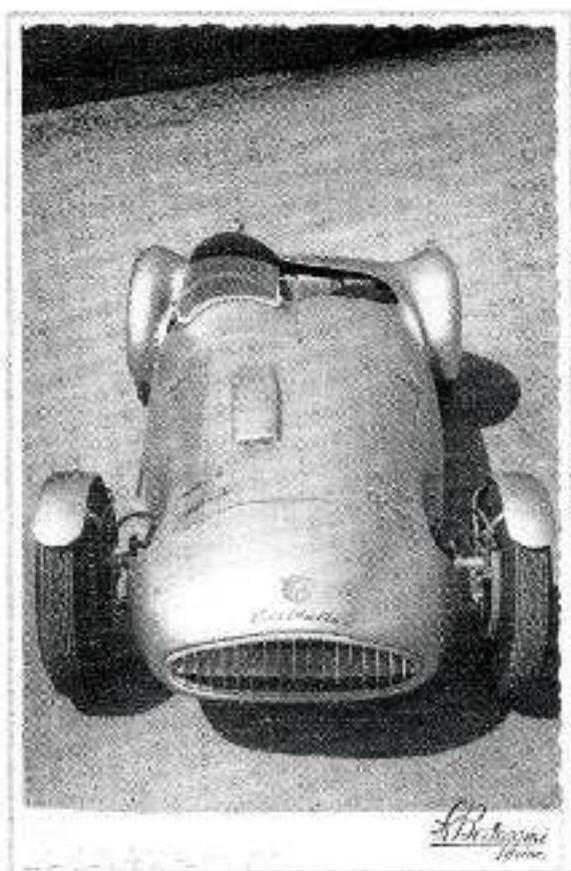
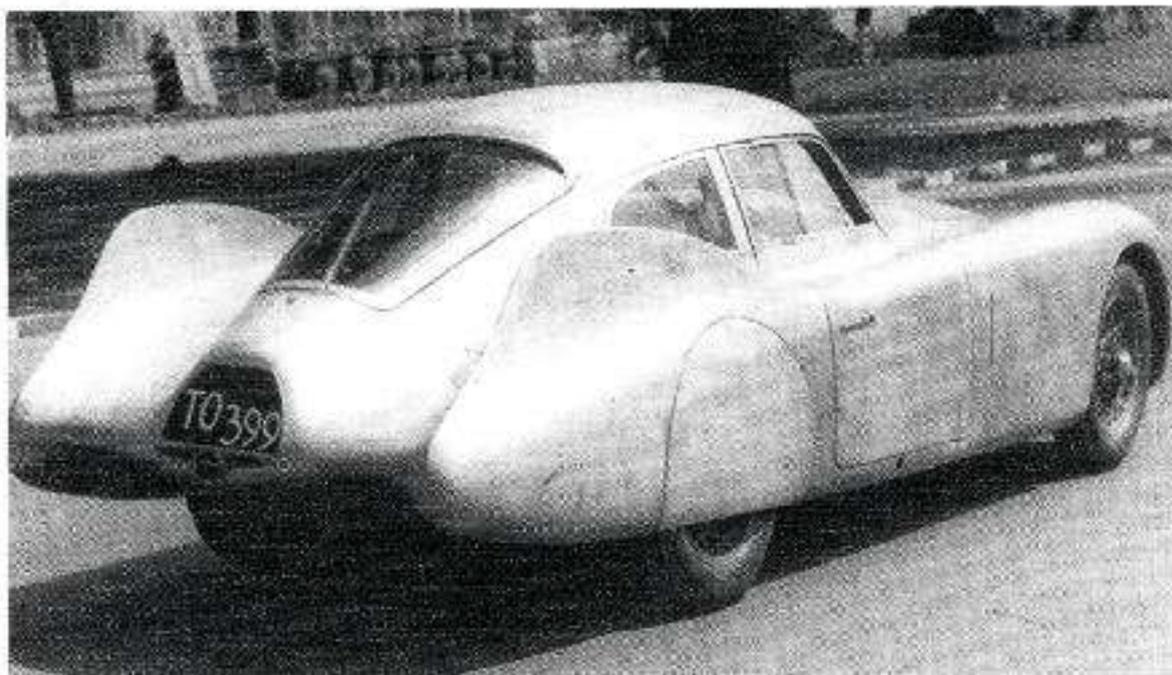


HAFLINGER 700 AP

Stars unter sich...



Cisitalia 202 Mille Miglia „Aerodinamica Savonuzzi“ vor dem allerersten „Rollout“ in Turin im „Parco di Valentino“. Chassis-Nummer 001CMM war mit dem 1100 ccm 4 Zylinder-Reihenmotor mit einer Leistung von 65 PS (Motor-Nr. 009) ausgestattet und startete bei der Mille Miglia 1947 unter Piero Taruffi. Taruffi lag lange Zeit in Führung im Gesamtklassement und ist dann durch einen Motorschaden (Kolbendefekt) ausgefallen. Lt. Historie wurden nur zwei Coupé 202 Mille Miglia „Aerodinamica Savonuzzi“ bei Cisitalia, das zweite Fahrzeug hatte die Chassis-Nummer 002CMM, bei Cisitalia in Turin gebaut. Fahrzeug Nr. 2 hatte einen 1195-ccm-Motor mit 70 PS mit der Motor-Nr.: 102/03. Der Code 03 stand übrigens für den 1200-ccm-Motor.



Mit dem Cisitalia 204A der „Scuderia Abarth“ feierte der große Champion Tazio Nuvolari am 10. April 1950, beim Bergrennen Palermo – Monte Pellegrino, seinen allerletzten Sieg.



Carlo Abarth mit dem jahrelangen Spitzenfahrer im Abarth-Team Hans Hermann.

Basis des Fiat 1400, von Franco Scaglione entworfene (designte) und bei Bertone in Turin gebaute 2-sitzige Coupé, wirkt mit seinen 3 Scheinwerfern und der aggressiven Frontpartie, wie ein Fahrzeug von einem anderen Stern. Die Packard Motor Car Company kauft das Auto vom Salon weg und transportiert es für Studienzwecke in die USA. Diese Aktion war das Thema in den italienischen Medien.

1953 hat Abarth im Auftrag der „Scuderia Guastalla“, auf Basis eines Ferrari 166 MM, einen einzigartigen Sportwagen. Der gesamte Aufbau der Renn-Barchetta bestehend aus einem völlig eigenständigen Stahlgerüst, das mit einer 31 kg leichten Aluminiumkarosserie verkleidet war.

Bei näherer Betrachtung kommt einem zwangsläufig

das Konzept des BMW-Z1 Roadsters in den Sinn, die Ähnlichkeit mit dem Abarth-Ferrari, 35 Jahre zuvor, ist einfach verblüffend.

Über 45.000 Spezial-Auspuffanlagen Ende 1953 zählt die Belegschaft über 70 Mitarbeiter und die Produktion der Spezial-Auspuffanlage, im Volksmund „Zauberröhren“ genannt, übersteigt erstmals die 45.000-Stück-Grenze.

1954 gab es mit dem „Abarth-Alfa“ 2000 ein neuerliches Highlight auf dem Turiner Salon. Das auf Basis des Alfa 1900 bei Abarth entwickelte und bei Ghia karosserierte Fastback-Coupé, war gerade mal 118 cm hoch, der Radstand wurde gegenüber dem Serien-Alfa um 15 cm verkürzt und dank der



Oben: Abarth 2200, eines der elegantesten Fahrzeuge das je bei Abarth gebaut wurde.
Links im Bund: Abarth-Simca 1964.
Links: Fiat Abarth 750 GT-Zagato.

beachtlichen Aerodynamik und einem Gewicht von nur 890 kg, erreichte der Wagen locker eine Spitze von über 200 km/h.

Der eleganteste Rennsport-Roadster aller Zeiten

1955 präsentierte man auf dem New Yorker Automobilsalon mit dem bei Boano in Turin karosierten Typ 207-A, einen der elegantesten Rennsport-Roadster aller Zeiten.

Dieses Jahr bedeutete für die junge Firma Abarth u. Co. den Aufbruch in eine völlig neue Dimension. Am 12. März präsentierte Fiat auf dem Genfer Salon, den neuen 600er, der in der Folge, eines der erfolgreichsten Modelle aller Zeiten, der Turiner werden sollte.

Fiat und Abarth

Der neue Fiat-600 wird für die nächsten Jahre zur historischen Grundlage von Abarth u. Co. Erstmals widmen die PS-Zauberer rund um Carlo Abarth, einem Großserien-Fahrzeug ihr ganzes Können, und was dabei herauskam, das konnte sich wahrlich sehen lassen. Lächer Jahre vor dem Golf-GTI baute man mit dem Fiat-Abarth-750, ein Serienauto mit Sportwagen-Feeling.

Der Fiat 600 sollte für das nächste Jahrzehnt, in den unterschiedlichsten Variationen, die Basis für das Wirken von Abarth u. Co. werden.

Von nun an gab es mit Fiat auch einen starken Partner aus der Großindustrie, und diese Partnerschaft ermöglichte Abarth u. Co. auch einen relativ sorglosen Ausbau seiner eigenen Kapazitäten. Die

Kombination „Fiat-Abarth“ wird vom Start weg, zu einer einzigartigen und unglaublichen Erfolgsstory, angefangen von der Berlina-750 über den 850 TC, den 1000 TC und TCR, über den 750 Bialbero, bis hin zum „Kraftpaket“, dem Fiat-Abarth „1000 Bialbero“.

Mit dem 1960 auf dem Turiner Salon erstmals präsentierte, von Zagato mit einer atemberaubenden Karosserie eingekleideten „1000-Bialbero“ gewinnt Abarth erstmals auch einen WM-Titel in der kleinen Gran-Turismo-Kategorie bis 1000 ccm. Ab 1958 gibt es eine vertragliche Vereinbarung mit Fiat, wonach jeder Rennsieg für Abarth in bare Münze umgewandelt wird.

In der Zeit von 1956 bis 1971 wurden mit Abarths in aller Welt, zum überwiegenden Teil auf Fiat-Basis, über 7500 Siege errungen.

Eine wohl einmalige über 15 Jahre andauernde, unglaubliche Sieges-Story!

Die zweite Hälfte der 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, wurde durch 3 wesentliche Faktoren geprägt und waren gewissermaßen auch das Fundament für die „Roaring Sixties“, in denen die „Scuderia Abarth“ den europäischen Motorsport in vielen Kategorien als einsamer Hauptdarsteller, mitgestaltete.

Rekordfahrten auf allen Linien ... Faktor Nummer I, am 17. und 18. April 1956 startete Abarth mit dem auf 747 ccm und ganzen 47 PS aufgemotzten

„Von nun an gab es mit Fiat auch einen starken Partner aus der Großindustrie, und diese Partnerschaft ermöglichte Abarth u. Co. auch einen relativ sorglosen Ausbau seiner eigenen Kapazitäten.“



Oben: Abarth SE 021.

Rechts v. o.:
Abarth 1300 OT,
Simca Abarth 1300 GT,
dasselbe im Kampf
mit Fiat Abarth
Lufthansa Coupé.





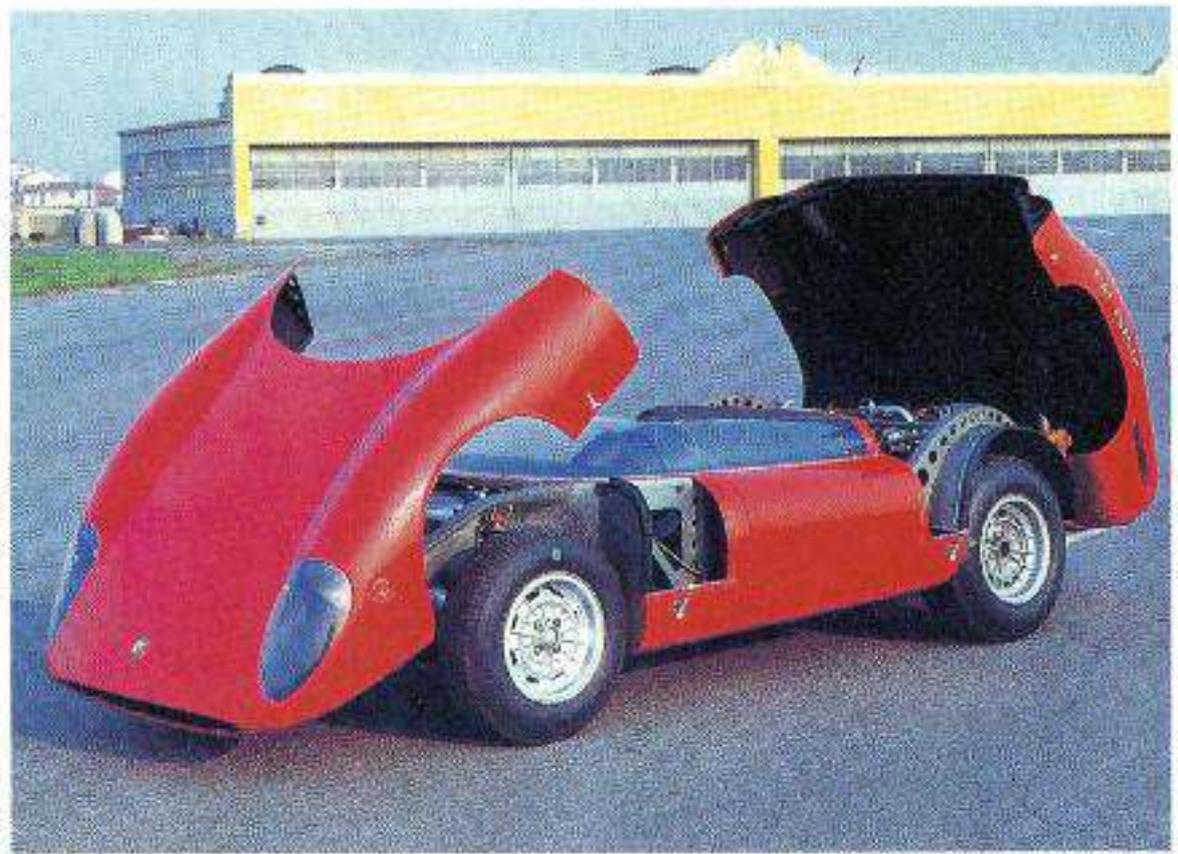
Fiat Abarth 1000TC Corso wird von einem 1000TC gejagt.



Links v. o.: Motorraum des Simca Abarth 2000 GT Duemille, Fiat Abarth 1000 Bialbero, Abarth 1000SP.

Unten: Fiat Abarth Coupé Lufthansa.





1965 Fiat Abarth OT 1600
Sport Spider.

Fiat 600 zu einer unglaublichen Serie von Rekordfahrten im Autodromo Nazionale di Monza. Unmittelbar nach Markteinführung des neuen Fiat 600, lieferte der begnadete Marketing-Mann, Carlo Abarth, eine einzigartige Galavorstellung in Sachen Medienarbeit. Die technischen Basisaggregate für den Rekordwagen stammten vom neuen Fiat 600, Abarth konstruierte dazu ein superleichtes Rohrrahmen-Chassis und Bertone lieferte für den Monoposto ein Meisterstück in Sachen Stromlinien-Karosserie.

Ausgestattet mit diesen Komponenten gab es, gewissermaßen aus dem Stand, 3 internationale Rekorde, auf der Betonpiste des Hochgeschwindigkeitskurses im königlichen Park zu Monza.

Die Ergebnisse konnten sich sehen lassen, für die 3000 km erzielte man einen Schnitt von 158,612 km/h und bei 4000 km waren es immer noch beeindruckende 156,360 km/h.

Damit eine derartige Glanzleistung auch den entsprechenden Medienwiderhall findet, hat Carlo Abarth für die Rekordfahrten immer die prominentesten Motorjournalisten Europas wie z. B. Walter Honegger, Ulrich Wieselmann, Paul Fréré, Gordon Wilkins, Bernard Cahier, Giovanni Lurani, Mario Poltroneri oder Remo Cattini, als Fahrer engagiert. Die 750er Rekordfahrten waren der Start zu einer ganzen Reihe von unglaublich erfolgreichen Rekordfahrten in den unterschiedlichsten Klassen mit Partnern wie Fiat, Alfa Romeo, Bertone und Pinin Farina, angefangen bei 500 ccm bis hin in die 2-Liter-Klasse.

Faktor Nummer II waren die sensationellen Erfolge des neuen Fiat-Abarth, zunächst als „750-Bialbero“ und später als „700-Bialbero“, in den kleinen Gran Turismo Klassen. Die kleinen „Bialberos“ eilten Woche für Woche, von Sieg zu Sieg, waren als Klassensieger gewissermaßen abonniert, und wenn's

passte, gab es auch ein aufsehenerregendes Resultat im Gesamtklassement, vor manch großen Boliden. Faktor Nummer III war die, dank Fiat-Vertrag, gesunde wirtschaftliche Basis, sie ermöglichte erstmals eine langfristige und konsequente Entwicklungsarbeit, deren Früchte man in den 60er Jahren ernten sollte.

Das „Feuerwerk“ der 60er Jahre! Die 60er Jahre waren für Abarth so etwas wie ein einzigartiges, noch nie da gewesenes und nie enden wollendes Feuerwerk in Sachen internationaler Motorsport. Kaum eine Kategorie, kaum ein Klasse, in der die „Scuderia Abarth“ nicht aufgetreten ist, und gesiegt hat. Und wenn man in einer Kategorie nicht am Start war, wie in der Formel-1 oder der großen Prototypen-Klassen, so hat man in der Versuchsabteilung daran gearbeitet oder zumindest darüber nachgedacht.

Abarth-Carrera Der Ruf von Abarth war mittlerweile so groß, dass die renommierte Stuttgarter Edelschmiede, Porsche, den Turinern ihr Top-Modell, den Carrera zu einer Art „Weiterentwicklung“ anvertraute. Und das am 1. Februar 1960 präsentierte Ergebnis konnte sich durchaus sehen lassen, war der „Abarth-Carrera-GTL“ doch um knapp 60 kg leichter und um rund 20 km/h schneller als das aktuelle Serien-Modell, der Zuffenhausener.

Beim allerersten Renneinsatz des Abarth-Carrera, am 8. Mai 1960 bei der Targa-Florio gab es dann auch auf Anhieb einen vielbeachteten Klassensieg unter Strähle/Linge/Lissmann. Wenige Wochen später holte sich die gleiche Kombination den Klassensieg beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring und am 24./25. Juni pilotierten Herbert Linge/Heini Walter den Abarth-Carrera GTL dann auf den sensationellen 10. Platz im Gesamtklassement bei den 24-



1974 Abarth 2000 Sport. Rechts: 1974 Abarth 3,5-Liter Prototyp/Pininfarina.
Unten: 1973 Abarth 2000 Sport-Spider, Fahrer Paul Ricard.



Stunden von Le Mans. Heute zählt der insgesamt nur 21 mal gebaute Abarth-Carrera bei Sammlern weltweit, zu den gesuchtesten Raritäten im Gran-Turismo-Segment und wird mitunter um das Doppelte eines Werks-Carrera gehandelt.

Der Meilenstein „Bialbero“ Am 3. November 1960 präsentierte Abarth am Turiner Salon, mit dem „Fiat-Abarth 1000 Bialbero“ einen wahren Meilenstein in der Geschichte des Hauses. Mit dem kurz „Bialbero“ genannten Boliden, gewann die Turiner Edelschmiede 1962 nicht nur den allerersten WM-Titel in der Gran-Turismo-Kategorie bis 1000 ccm, sondern eine ganze Generation von Rennfahrern erzielte auf dem knapp 110 cm hohen Coupé, Sieg um Sieg!

Die Sechziger waren die Jahre, in denen sich die bedeutendsten Rennfahrer und Konstrukteure am Turiner Corso Marche, die Türschnalle in die Hand gaben. Die mittlerweile auf beachtliche 440 Mitarbeiter angewachsene Sport- und Rennwagenschmiede, war in dieser Zeit, die „In“-Marke schlechthin.

Am Ende der Saison 1961 gab es für Abarth sieben Gesamt- und 116 Klassen-Siege und Leo Cella gewann mit dem 700 Bialbero die italienische GT-Meisterschaft.

Ab der Rennsaison 1962 war die „Scuderia Abarth“ ein Fixstern auf Europas Rennstrecken. Mit dem auf Basis des Simca 1000 neu entwickelten Abarth-Simca 1300 GT mit dem neuen völlig eigenständig entwickelten 1300-DOHC-Motor, gab es erstmals auch Seriensiege in den größeren Hubraumklassen.

Am 23. März 1962 erlebte Abarth mit dem 1000 Bialbero beim „3 Stunden-Rennen von Sebring“ einen seiner größten Erfolge. Vom Start weg ging Rennlegende Stirling Moss auf dem Werks-Austin-Healey Sprite in Führung und es dauerte bis 5

Minuten vor Rennende, bis der Neo-Abarth-Werksfahrer, Bruce McLaren, gefolgt von Walt Hansgen die Führung übernahm und damit Abarth zu einem grandiosen Doppelsieg verhalf. Dieser Doppelsieg, mit Alfons Thiele und Mauro Bianchi auf den Plätzen, war auch der Grundstein für Abarth's allerersten WM-Titel in der kleinen GT-Klasse.

Das zweite Rennen zur Marken-WM fand am 1. Mai 1962 auf dem Circuito del Garda in Salò statt und mündete in ein Duell zwischen dem englischen Enfant terrible Innes Ireland und dem unvergessenen Ludovico Scarfiotti, der am Ende mit einem hauchdünnen Vorsprung, die Nase vorne hatte.

Eine unglaubliche Sieges-Story! Abarth Rennwagen eilten Woche für Woche, von Sieg zu Sieg, egal ob am Circuito di Monza, am Nürburgring oder beim „Monte de la Lure-Bergrennen“. Von nun an gab es kein Rennen, an dem nicht zumindest ein Abarth, meistens aber gleich mehrere, als Sieger abgewunken wurden.

Die Premiere für die Rennsaison 1963 fand am 17. Februar 1963 auf der berühmten 6,132 km langen Rennstrecke von Daytona statt. Abarth startete mit Hans Herrmann und Mauro Bianchi, beide auf dem Abarth-Simca 1300 GT, gleich 2 Werksautos für den 1. WM-Lauf der Saison. Herrmann wurde sensationeller Neunter im Gesamtklassement und holte einen überlegenen Sieg in der GT-Klasse bis 1300 ccm.

Knapp 4 Monate später gab es beim „Großen Preis von Wien“ auf der Traditionsstrecke am Asperner Flughafen, ein einzigartiges Abarth-Feuerwerk. Hans Herrmann und Mauro Bianchi, siegten in faktisch allen Klassen. Darüber hinaus erlebte Wien die Weltpremiere des neuen Fiat-Abarth 2000 Sport Spider, auf der Rundstrecke. 1963 gab es auch eine

„Und wenn man in einer Kategorie nicht am Start war, wie in der Formel-1 oder der großen Prototypen-Klassen, so hat man in der Versuchsabteilung daran gearbeitet oder zumindest darüber nachgedacht.“





Turiner Autosalon 1978.
V. li. n. rechts: Autobianchi A112 Abarth Rally Serie II, Fiat Abarth Rally Competizione Serie II (World champion) und Fiat Abarth 127 Rally.



Innen: Turiner Autosalon 1968.
v. li. n. rechts: 2000 Sport-Spider, 3000 Sport-Spider Motore Centrale und 1000 SP Barchetta Tubolare.



Abarth Race Days Juli 2008 am Wachauing.

dem das 50. Exemplar fertiggestellt war, und ebenfalls im Jahr 1966 präsentierte man mit dem Fiat Abarth „1000 Sport Prototipo“, später kurz 1000 SP genannt, einen 2-sitzigen Rennsportwagen, der bis heute die Herzen aller Motorsport-Fans höher schlagen lässt.

Mit insgesamt 904 Siegen, war die Rennsaison 1966 die erfolgreichste Saison aller Zeiten für Abarth.

Darin enthalten so Feinbeiten wie die GT-Marktweltmeisterschaft in der Klasse I und der Titel in der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft mit Giancarlo Baghetti.

Beim ältesten Bergrennen in Europa, am Mont-Ventoux holte sich Johannes Ortner mit dem Fiat Abarth 1000 Berlina, einen überlegenen Sieg in der Tourenwagenklasse.

T 140 - das Le Mans-Projekt Am 2. März 1967 erschien in der angesehenen „Auto-Italiana“ erstmals ein Bericht über den neuen Abarth Prototyp, hausintern T 140 genannt. Das Konzept für den T 140 stammte noch aus dem Jahr davor, doch über den Winter war man mit der Arbeit gut vorangekommen. Das Projekt sollte in der Folge zum größten und ehrgeizigsten aller je am Corso Marche projektierten Automobile werden.

Ein Prototyp mit einem 6-Liter 120°-V-12 Zylinder Motor mit geplanten 610 PS bei 6700 U/min. Beim allerersten Testlauf auf dem Prüfstand, am 18. Februar 1967, erreichte der Motor auf Antrieb 600 PS

bei 6800 U/min. Das Modell des T 140 sah einfach beeindruckend aus, und Carlo Abarth persönlich, verfolgte sämtliche Entwicklungsstufen. Im Werk war man fest davon überzeugt, die letzten Rennen der Saison 1967, als Probegalopp für den T 140 zu nutzen.

Doch dann kam das böse Erwachen, nach den 24 Stunden von Le Mans am 10./11. Juni, begrenzte die FIA den Hubraum der Prototypen auf 3 Liter, was bei Abarth den sofortigen Stopp des Projektes bedeutete. Mit Johannes Ortner, Toine Hezemans und Willi Kauhsen hatte man für die Saison 1967 eine starke junge Truppe unter Vertrag. Zu Beginn der Saison 1967 blickte man bei Abarth auf 5 Weltrekorde, 112 internationale Rekorde, 5 WM-Titel und 2 Europäische Titel zurück.

Bei den traditionellen Testtagen in Vallelunga kam erstmals auch das neue, von Ing. Fritz Hoffmann aus Bad Hall konstruierte 5-Gang-Getriebe mit Sperrdifferential vom Typ 139 zum Einsatz.

1967 war auch das Jahr, in dem Peter Schetty zu Abarth kam, mit ihm sollte endlich der schon lange angepeilte Titel in der Berg-Europameisterschaft geholt werden.

Als geeignetes Werkzeug dazu, wurde der neue Fiat Abarth „2000 Sport Spider“ FB (Fuori Bordo) entwickelt. Es sollte schlussendlich noch ganze 3 Jahre dauern, bis Johannes Ortner 1970 den Ersten Bergeuropameisterschafts-Titel für Abarth errang und mit dem Sieg im Jahr 1971 gleich noch eins

drauf setzte. Gegen Ende der Saison kamen erstmals Gerüchte auf, bei Abarth beschäftige man sich mit einem Formel-1-Projekt und Carlo Abarth selbst bestätigte in einem Interview mit Auto-Italiana, dass man in Turin einen V-8 Zylinder im Versuch laufen habe, der für die Formel-1 entwickelt wurde.

Für 1968 bestand das Abarth-Workssteam aus Merzario, Schetty, Ortner, Hezemans, Goedemans und Williams. Am 7. April gab es zum Einstand des neuen 2000-Sportprototyp beim Ampus-Bergrennen in Frankreich, einen grandiosen Einstandssieg. Beim 500-km-Rennen in Snetterton gewannen Hezemans/Goedemans gegen die gesamte englische Konkurrenz und fuhren einen überlegenen Sieg ein. Beim Bergrennen Bologna-Raticosa siegte Ortner vor Schetty und pulverisierte den alten Streckenrekord um mehr als 1 Minute.

Premiere in Wien-Aspern Am 6. Oktober beim Donaupokal-Rennen in Wien-Aspern, gab es dann die große Premiere für den neuen 3-Liter V8-Gruppe 7-Wagen, den Fiat Abarth „3000 Sport Spider“.

1969, Peter Schetty war mittlerweile zu Ferrari übergewechselt, konzentrierte man sich bei Abarth ganz auf die Europäische Bergmeisterschaft. Hinter dem erfolgreichen Gespann Schetty/Ferrari reichte es am Berg in dieser Saison aber nur zu Achtungserfolgen in Form von Klassensiegen und 2. Plätzen. Umso sensationeller der Gesamtsieg von Merzario beim Grand Prix von Mugello vor allen Werks-Alfas Tipo 33 und den Porsche 908.

Am 2. September präsentierte Abarth den neuen 3-Liter/SE 016, eine Weiterentwicklung des SE013, der im Oktober des Vorjahres in Wien-Aspern sein Debüt gab.

Am Ende der Saison 1969 gewann Abarth den Titel in der Europäischen-Tourenwagenmeisterschaft und den Sportwagen-Titel in der europäischen Bergmeisterschaft.

Bei der Rennwagen-Biennale die im März 1970 im „Turiner Museo del Automobile“ stattfand, präsentierte Abarth mit dem 1000 Biposto Corsa (Typ SE018) auch liebevoll „Millino“ genannt und den Prototyp des Autobianchi A112 zwei völlig neue Modelle.

Berg-Europameister Johannes Ortner Am 5. März 1970 kam es dann am „Campo Volo“, unmittelbar neben der Fabrik am Corso Marche, zum großen „Showdown“, Abarth ließ alle Modelle, mit denen er in der Saison 1970 Rennen bestreiten wollte, in Reih und Glied für die gesamte nationale und internationale Presse auffädeln.

Angefangen vom Fiat Abarth „3000 Prototipo“ bis hin zum „595SS“ Corsa. Und die Rennsaison 1970 wurde das Jahr des Johannes Ortner, aber auch das Jahr des Carlo Abarth. Ortner siegte am Mont Ventoux und am Dobratsch und platzierte sich in den restlichen Läufen jeweils so gut, dass er am Ende der Saison mit 64 Punkten die Nase vorne, und den Europameisterschafts-Titel in der Tasche hatte.

Die Saison 1970 beachte für Abarth insgesamt 790 Siege in den unterschiedlichsten Kategorien.

Dennoch schrillten am Ende der Saison am Corso Marche die Alarmglocken, denn immer mehr

Hersteller drängten nun auch in jene Klassen, in denen man jahrelang von Sieg zu Sieg eilte.

Für die Saison 1971 stand das Flaggschiff, der neue Fiat Abarth 3000 Prototipo (SE 020) mit neuem Fahrwerk und neuer Karosserie zur Verfügung. Der Motor hatte über den Winter eine Radikalkur überstanden und leistete mit den neuen Doppelnocken-Zylinderköpfen, Lucas-Einspritzung und Dinoplex-Zündung, mittlerweile 365 PS.

Ende Februar ging es dann zu den traditionellen Vorsaison-Testfahrten, mittlerweile nach Paul Ricard in Südfrankreich, da Vallelunga nicht mehr zur Verfügung stand. Die Fahrer für die neue Saison waren Arturo Merzario, Johannes Ortner, Giovanni Salvati und Nanni Galli.

Ortner mit dem 3000/V8 Prototipo sollte um die Europabergmeisterschaft fahren, während Merzario und Salvati bei der neuen Marken-Weltmeisterschaft antreten sollten. Ortner siegte am Dobratsch, am Rossfeld und beim Cesana-Sestriere-Rennen plus jede Menge guter Platzierungen und sicherte sich damit seinen zweiten Bergeuropameisterschafts-Titel in Folge.

Das Abarth-Finale Trotz aller Erfolge ging die Saison 1971 für Abarth mit 344 Siegen, dem Europäischen Bergtitel und einem Titel in der Europäischen Tourenwagenmeisterschaft viel zu früh zu Ende. In den letzten beiden Monaten bestritt Abarth nur noch wenige Rennen. Die Abarth-Rennabteilung wurde aufgelöst und übersiedelte ab dem Spätsommer, Step by Step in die kleine Werkstätte von Enzo Osella. Mit übersiedelt wurden zwei 3000 Prototipi, sechs Zweiliter Sport und 10/1000 SP, sowie Antonio Tomaini und ein gutes Dutzend Techniker und Mechaniker.

Obwohl die Meldung erst per Mitte Oktober publiziert wurde, hatte der Fiat-Konzern bereits Mitte August die gesamte Abarth u. Co. übernommen.

Carlo Abarth's Boliden waren über viele Jahre, tausendfach in fast allen Rennklassen, beginnend mit dem 15. April 1949 bis einschließlich Sommer 1971, siegreich!

Unter Fiat's Kommando, siegten die Abarth's dann noch bis zum Jahr 1979 in den unterschiedlichsten Renn-Kategorien.

Heute plant Fiat mit einzigartigen Automobilen, wie dem neuen Cinquecento, ganz im Stile des Carlo Abarth, ein grandioses Comeback für die Marke mit dem Skorpion im Logo.

Carlo Abarth hat sich nach dem Verkauf seines Lebenswerkes 1971, in seine Heimatstadt Wien zurückgezogen, wo er am 23. Oktober 1979, für immer von uns gegangen ist.

Zurückgeblieben sind tausende Rennsiege auf allen Pisten dieser Welt und ein Name, der für alle Zeiten, mit dem Rennsport verbunden bleibt.

Unter www.carlo-abarth-foundation.com ist die von Anneliese Abarth, der Witwe von Carlo Abarth, gegründete Foundation zu finden, diese soll das Andenken an Carlo Abarth erhalten.

Zum Autor:

Franz Steinbacher

Jahrgang 1944, war von Herbst 1962 bis Ende 1967 (mit einer Unterbrechung 1965 zwecks Ableistung des Militärdienstes) bei Abarth am Turiner Corso Marche 38, als Renn-Mechaniker beschäftigt.

Auf persönlichen Wunsch von Signor Abarth, durchlief Franz Steinbacher, vor allem während der rennlosen Wintermonate, angefangen vom Motoren- und Getriebebau, bis hin zum Leistungsprüfstand, so ziemlich alle Spezial-Abteilungen der Tunner Edelschmiede. Während der Jahre in der Rennabteilung, gerne auch die goldenen Sechzigerjahre genannt, wurden bei Abarth insgesamt 5 Weltrekorde, 112 internationale Rekorde, 5 Gran Turismo WM-Titel, 2 europ. Tourenwagen Titel und jede Menge nationale Meistertitel errungen.

Heute betreibt Franz Steinbacher, gemeinsam mit seiner Frau Riki, einer ehemaligen Castrol Werbe- und Presse-Lady ein Sachverständigen-Büro in Wien, mit Spezialisierung auf den nationalen und internationalen Oldtimerbereich und, wie könnte es bei dieser Vergangenheit auch anders sein, mit einem großen Fokus auf die Rennsportwagen der Nachkriegszeit. Seit knapp 20 Jahren publiziert Franz Steinbacher auch regelmäßig in einschlägigen Motor-Magazinen zum Thema „Beurteilung und Bewertung von historischen Fahrzeugen“.



Walter Zipser interviewt Franz Steinbacher bei den Abarth Race Days, Juli 2008 am Wachauing. Unten: Der junge Abarth-Rennmechaniker Steinbacher (li.) so schnell vergehen 45 Jahre!



PERFEKTION

...zählt sich aus!

Bernd Bohlmann gewann in der abgelaufenen Saison in der Rennserie Coppa Mille die kleine Tourenwagen-Klasse. Wie immer war sein Auto – erstklassig vorbereitet von Vater Werner – der Hingucker in der kleinen Klasse. Begünstigt durch großen Aderlass an Teilnehmern, aber trotzdem immer hoch motiviert, fuhr Bernd seine Rennen äußerst professionell zu Ende und stand deshalb auch verdient am Ende der Saison als Sieger fest. Die übrigen Teilnehmer und der Steyr-Puch-Freundeskreis gratuliert zu diesem Erfolg recht herzlich und hoffen auf weitere erfolgreiche Einsätze in der kommenden Saison 2009.

Steyr Puch Freundeskreis Deutschland



Gardasee-Reise



Die Steyr Puch Freunde Rhein-Ruhr (Jörg Schlemmer, Heiner Schlüter mit Frauen und Dietmar Terjung) luden Hubert und Jutta Nenninger und meine Wenigkeit zu 10 Tagen Gardasee mit täglichem Puchfah-



ren ein. Nachdem wir Hubert und vor allen Dingen Jutta als unsere „Franzer“ ausgemacht hatten, ging es bei schönstem Maiwetter vor der Ortschaft Puch in der Nähe von Ingolstadt los. Einige



von Euch werden sich noch erinnern, dass wir vor 14 Jahren genau an dieser



Stelle bereits schon einmal zu einer schönen Ausfahrt am Ortseingangsschild



„PUCH“ gestartet sind. Unsere Route führte uns ohne Autobahn über Pfaffenhofen nach Dachau, über Olching und



Fürstenfeldbruck, vorbei am Starnberger See nach Garmisch in Richtung öster-



reichische Grenze. Mit einer Übernachtung in den südtiroler Alpen kamen wir tags darauf in Riva del Garda an und bezogen am späten Nachmittag im preiswerten Appartementhotel Castelli in Brenzone unser Quartier. Von hier starteten wir unsere täglichen herrlichen Steyr Puch Touren. Auf teilweisen engsten Straßen – bis auf 3000 Meter hoch – konnten wir das „Steyr Puch-Fahren pur“ genießen. Selbst die Bergrennstrecke am „Trento Bondone“ ging es voll Power hoch. Bis auf ein paar kleine Kinder-



krankheiten an Huberts nagelneuem, bis zur letzten Schraube restaurierten „TR1“ liefen – trotz großer Bergstrapazen – alle Autos perfekt. Wieder einmal wurde das: „In den Bergen geboren, in den Bergen bewährt“, bestätigt. Am Abend waren unsere Steyr Puch-Autos in den Ortschaften rund um den Gardasee die gefeierten Stars und wir konnten es uns, bei gewohnt hervorragenden, kulinarischen Köstlichkeiten, gut gehen lassen. Den Abend ließen wir meistens bei längeren Benzingesprächen und einem letzten „Absacker“ (manchmal auch zwei!!) auf der Hotelterrasse ausklingen.



Georg Hummel



ZF sollte drin sein.
Denn die Begeisterung für
den Motorsport hat bei uns
eine lange Tradition.

ZF-Teile für Oldtimer

Die Zahnradfabrik Friedrichshafen, Hersteller der meisten Getriebe- und Lenkungen europäischer Autos, engagiert sich nun auch im Bereich Oldtimer. Die neu gegründete Sparte „ZF Tradition“ ist ein Netzwerk von ZF-Ansprechpartnern für Hwy, Lkw und Ackerschlepper. Über diese sind fortan technische Informationen, Reparaturhinweise

und – soweit lieferbar – Ersatzteile zu beziehen. Hauptansprechpartner für Hwy ist die Niederlassung Dortmund, Telefon 02301/912290, Lkw-Lieferanten wenden sich ans ZF-Werk Friedrichshafen, Telefon: 07541/770. Ackerschlepper-Besitzer wird in Passau gelöst, Telefon: 0851/4940. Weitere Infos unter www.zf.com



www.zf.com

Sie fordert von uns die stete Suche nach der besseren technischen Lösung – und nötigt uns Respekt ab vor den Leistungen vergangener Generationen. Schon 1914 waren Sachs-Kugellager bei einem Grand-Prix-Rennen dabei und auch der Ford GT 40 war mit einem Getriebe von ZF auf der Strecke. Heute gehört ZF mit rund 64.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von 12,6 Milliarden Euro zu den 15 größten Automobilzulieferern der Welt.

Antriebs- und Fahrwerktechnik



Liebe Steyr Puch Freunde,
 traurig und tief bestürzt teile ich Euch mit,
 dass Peter Kröber, Inhaber der Fa. ISA RA-
 CING, unser Freundeskreismitglied und
 Motorsportkamerad, nach langer und mit großer
 Geduld ertragener Krankheit, uns für immer ver-
 lassen hat. Peter Kröber hat mit seinem grauen
 Steyr Puch in vielen Rennen gezeigt, was mit
 solch einem kleinen Rennauto motorsportlich
 möglich ist und uns dabei viel Freude geschenkt.
 Aber auch außerhalb der Rennstrecken hat er uns durch sein Enga-
 gement, sein Sponsoring und seine technischen Ratschläge viel Un-
 terstützung zu Teil werden lassen. Peter wird uns als Freund, Gön-
 ner und Ratgeber sehr fehlen und eine nicht zu schließende Lücke



im Steyr Puch Freundeskreis hinterlassen. Wir wünschen seiner Frau
 und seinen Kindern Kraft und Stärke in diesen schweren Stunden,
 aber auch für die jetzt anstehenden schwierigen Entscheidungen ohne
 Peter viel Herz und Geschick. Wir möchten mit diesen Zeilen
 unser herzlichstes Beileid zum Ausdruck bringen und versichern,
 dass wir ihm für immer ein ehrendes Andenken bewahren werden.

*Begrenzt ist das Leben,
 doch unendlich die Erinnerung.*

Danke

Herzlichen Dank sagen wir allen, die sich beim
 Tode unsres lieben Verstorbenen

Peter Kroeber

mit uns verbunden fühlten und ihre Anteilnahme
 auf vielfältige Weise zum Ausdruck brachten.

We would like to thank you for your kind
 thoughts and flowers in memory of
 Peter Kroeber.
 We appreciated your support.

**Team ISA Racing
 Familie Kroeber**

Mach's gut, Peter...
 Georg Hummel
 Steyr Puch Freundeskreis
 Deutschland

P.S. Der Freundeskreis wurde bei der Beerdigung durch Ulla und Lo-
 thar Kahl sowie Annette und Heiner Schlüter, der auch den Kranz
 besorgt hatte, vertreten. Vielen Dank.





ERSATZTEILE

seit 1991



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 2009

Liebe Puch - Freunde,

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

Durch den Aufkauf des Ersatzteilstocks der Wiener Traditionsfirma Czako & Machon haben wir ein Ersatzteillager geschaffen, das in Qualität und Originalität keine Wünsche offen läßt. Wie jeder weiß, Gummi ist nicht immer Gummi und Guß muß nicht immer Guß sein.

Es gibt praktisch kein Teil, welches wir nicht im Programm haben!

Dietmar Etzersdorfer und sein Autoquariat-Team wünschen eine unfallfreie Oldtimersaison 2009!



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
Schwingscheibe	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





PUCH – Ein Stück steirischer Geschichte

1878 machte sich der am 27. Juni 1862 in der Untersteiermark geborene Johann Puch auf, um in Radkersburg seine Schlosserlehre zu beenden (Abb. 1). Nach dem Militärdienst (1882-85) arbeitete er in Graz bei zwei Fahrradreparaturwerkstätten, wobei er sich intensiv mit den damals aktuellen Hochrädern befasste.

1889 erwarb Johann Puch die Gewerbeberechtigung für eine Fahrrad-Werkstätte (Abb. 2). In einem Betrieb in der Stadtmitte von Graz baute er seine ersten Fahrräder (Niederräder) binnen kurzem unter dem Markennamen „Styria“ (Abb. 3). Der große Erfolg und Streitereien mit seinen Kompagnons bewogen ihn dazu, 1899 eine eigene Firma, die *J. Puch – Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-AG*, zu gründen. Dieser Betrieb siedelte sich im südlichen Vorort Puntigam an und stellte bald nicht nur Fahrräder her, sondern nach der Jahrhundertwende auch Motorräder (Abb. 4) und Automobile. Im September 1909 wurde ein Puch-Motor sogar in einem lenkbaren Luftschiff der Brüder Renner verwendet!

Puch setzte seine Hoffnung vor allem auf die Werbewirksamkeit sportlicher Erfolge und beteiligte sich deshalb schon mit seinen ersten selbst produzierten Fahr- und

Motorrädern an verschiedenen Wettfahrten. Nachdem Puchs „STYRIA FAHRRÄDER“ alle regionalen Rennen gewonnen hatten, stellten sich auch internationale Erfolge rasch ein. Zwischen 1893 und 1896 wurden fast alle großen Radrennen des Kontinentes auf Puch-Rädern gewonnen.

Im Ersten Weltkrieg belieferte die PUCH AG auch die österreichische Armee (Abb. 5). Zu dieser Zeit war der Betrieb schon stark gewachsen und verfügte über mehr als 1.000 Mitarbeiter. Der Firmengründer Johann Puch starb am 19. Juli 1914 in Agram/Zagreb. Sein Grab befindet sich auf dem Grazer Zentralfriedhof (Abb. 6).

Die Firma erzeugte auch in der Zwischenkriegszeit Fahr- sowie Motorräder (Abb. 7) und vereinigte sich 1928 mit einem Konkurrenzbetrieb zur Austro-Daimler-Puchwerke AG und 1934 mit der Steyr-Werke AG zur Steyr-Daimler-Puch AG.

Im Zweiten Weltkrieg mussten auch die Puch-Werke für die Rüstungsproduktion erhalten, was zum Bau eines zweiten Werkes in Thondorf bei Graz führte. Dort wurden nach Ende des Krieges Fahr- und Motorräder (Abb. 8)

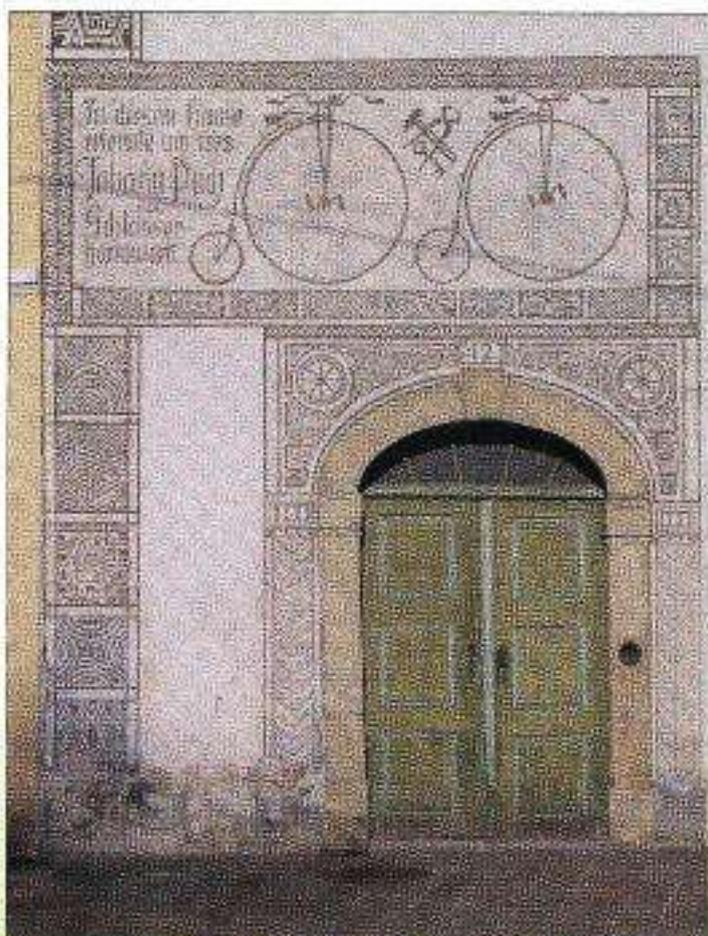


Abb. 1: Bad Radkersburg, Grazerplatz 12.



Abb. 2: Kettenrad.



Abb. 4: Puch-Motorrad von 1910.

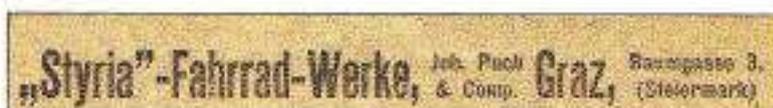


Abb. 3: Teilansicht eines Briefumschlages.



Abb. 5: Puch-Auto im Dienste der K.u.K.Armee 1914-1918.



hergestellt, ab 1954 Mopeds (Abb. 9 und 10) und seit 1957 Personenautos – darunter der populäre Puch 500, auch liebevoll „Puchschammerl“ genannt. Das Geburtsjahr des allbekanntesten Geländewagens *Haflinger* war 1959, es folgten *Pinzgauer* (Abb. 11) und vor 30 Jahren *Puch G*. Diese Fahrzeuge wurden auch beim Österreichischen Bundesheer eingesetzt. Auf der ganzen Welt fanden sich Verkaufspartner (Abb. 12). 1954 war für einen Teil der über 4.000 Beschäftigten beim Werkseingang sogar ein 13-stöckiges Hochhaus mit Dienstwohnungen errichtet worden (Abb. 13).

Nach fast 100 Jahren der Erzeugung wurde Ende der 1980er-Jahre die Fahrradproduktion eingestellt und gemeinsam mit der Motorrad-Bau-Berechtigung an die Firma Piaggio in Italien abgegeben. Auch andere Produktionszweige wurden an ausländische Konzerne abgestoßen.

1999 stieg die Magna-Holding-AG in den Rest des Konzerns ein (Abb. 14) und baut nunmehr in Thondorf Luxusautos und Geländefahrzeuge für ausländische Auftraggeber. Durch die derzeitige Wirtschaftskrise mussten leider bereits etliche Arbeitnehmer gekündigt werden.



27. - 29. MÄRZ 2009

GOSPODARSKO RAZSTAVIŠČE
LJUBLJANA, SLOWENIEN
EINTRITT FREI!

Tel: +386 1 300 26 95
E: INFO@COLLECTA.SI
WWW.COLLECTA.SI

Die enge Bindung zwischen Graz und den Puch-Werken veranlasste etliche Sammler, illustrierte Postkarten und philatelistisches Material zusammenzutragen. Darunter auch Mag. Otto Ziedrich, dem ich für das Bildmaterial Danke sage.

Max Fink



Abb. 7: Puch-Motorrad 200 Luxe von 1928.



Abb. 10: Sonderpoststempel mit Moped Puch-Maxi, das heuer sein 40-jähriges Jubiläum feiert. Hervorgehoben: der Sonderstempel im Detail.



Abb. 11: Sonderpoststempel: Geländewagen Puch-Pinzgauer.



Abb. 8: Puch-Motorrad 175 SV (1953-1967).



Abb. 9: Puch-Moped Velux 30.



Abb. 12: Verkaufspartner in Dänemark („Qualität auf zwei Rädern“).



Abb. 13: Puch-Hochhaus.



Abb. 14: 100-Jahr-Jubiläum schon unter Leitung der Firma Magna.



Abb. 6: Grabstein auf dem Grazer Zentralfriedhof.



www.strada.at

Ersatzteildienst für STEYR PUCH 500-650-700-Haftinger 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



ANSAUGDÜSE

- 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)



Steer-TRIEBLING inkl. Tellertrad

€ 500,-

für Puch 500-650 bis 1968

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENNSPLEIßEL für 23mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis z. A.



ACHSSCHWINGE fabrikneu

Lieferungspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500

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

INFO-COUPON

Name

Adresse

Telefon / Mobiltelefon (für Rückfragen)

Fax eMail

Fahrzeug (Bj.)

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



KALTVERFORMUNG

Eigentlich wollte ich in dieser Ausgabe den ganzen Bericht vom Unfall über den Neuaufbau bis zum wieder hergestellten Auto berichten. Aber wie so oft kommt es oft anders als man denkt.



Der Aufprall war schon recht heftig, als etwa bei Tempo 70 auf der Landstraße ein entgegenkommender Wagen vor mir abbiegen wollte. Nach etwa 10 m Vollbremsung krachte ich in das vordere rechte Eck eines Nissan Almera.

Ein paar Tage nach der Erstversorgung der diversen Verletzungen wurde mir beim Anblick der Überreste nochmal richtig mulmig.



Das gute alte Blech hat zwar keine großen Knautschzonen, ist aber wohl doch auch ohne Käfig recht stabil. Die Karosserie war auf der Fahrerseite bis vor dem Hinterrad verformt und hat die Kräfte dann doch recht gut

aufgefangen. Aber die Lenksäule kam mir samt Lenkrad recht unsanft entgegen und ohne Sicherheitsgurt würde ich wohl auch nicht mehr schreiben können.

Nach einigen familieninternen Diskussionen, ob man so einen Wagen überhaupt brauche und als verantwortungsvoller Ehemann und zweifacher Familienvater nicht doch lieber etwas vernünftiges anschaffen sollte, kann der geneigte Leser wahrscheinlich erahnen, dass man nach über 20 Puch-Jahren wohl irgendeinen Virus haben muß. So

bin ich dann halt einigen Mitgliedern der Puch-Gemeinde auf die Nerven gegangen und habe angefangen wieder ein paar Autos anzuschauen.

Aber irgendwie reifte da im Kopf so eine Idee, dass es wieder ein Fiat-Puch sein müßte und das mit einer Farbe, die nicht wieder rot ist. Glücklicherweise konnten Motor, Getriebe und Monte mit erträglichem Aufwand

wieder instand gesetzt werden. Also brauchte ich „nur“ noch eine passende Karosserie. Die ist aber noch „in der Mache“.

...demnächst mehr.

Claus Lederer

STARKE FLÄCHEN

Nützen Sie die bekannte Qualität und langjährige Erfahrung unseres Familienbetriebes bei der Bearbeitung von kleinen und großen Oldtimerteilen. Wir fahren selbst Oldtimer - und wissen worauf es ankommt!

Schleifen, Polieren, Verkupfern, Vernickeln, Verchromen

I. Motor Klassik Test 8/88

„sehr empfehlenswert“

Galvanisch Verzinken

(mit anssl. farbige Chromatierung)

Entlackung (Alu + Stahl)

Strahlarbeiten (mit div. Strahlmitteln)

Flammspritzen & Spritzverzinken

Pulverbeschichtung (inkl. Grundg.)

Schweiß-, Löt-, Reparaturarbeiten

Bei uns wird

REPARATUR

groß geschrieben!

Custom Cars & Bikes

Fahrzeugteile & Veredlungs GmbH
Oberflächentechnik & Restaurierung

Seit über 20 Jahren!

Benzstraße 19 • 64807 Dieburg
Tel. 0 60 71 / 54 99 • Fax 8 11 87
info@ccb-gmbh.com

KUNSTSTOFF- STRAHLEN

PMB - Blasting

Sorgfältige Bearbeitung
von allen Teilen und ganzen
Karossen im

Prowatec - Feinstrahlverfahren
mit geeigneten Strahlmitteln

**PROWA STRAHL-
G M B H TECHNIK**

Wikingerstr. 9, KA-Rheinhafen
Tel. 0721/553377, Fax 552131

www.prowatec.de



Preisspiegel 2009

MODELL	STÜCKZ.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126 Puch	2069	73 - 75	7.000.-	5.500.-	3.000.-	1.500.-	1.000.-
500 S	2359	69 - 73	9.500.-	7.000.-	4.500.-	3.000.-	1.500.-
500 erste Serie	gesamt	57 - 59	14.000.-	9.500.-	7.000.-	4.500.-	2.500.-
500 D / DL	39045	59 - 69	13.000.-	9.000.-	6.500.-	3.000.-	2.000.-
650 T alte Karosserie	gesamt	63 - 66	15.500.-	12.500.-	8.000.-	4.500.-	2.500.-
650 T Europa	ca. 5074	66 - 69	14.000.-	11.500.-	7.500.-	4.000.-	2.000.-
700 C Kombi	8566	59 - 68	15.500.-	12.000.-	8.000.-	5.500.-	3.000.-
700 E Kombi	511	59 - 68	17.000.-	13.000.-	9.000.-	6.500.-	4.000.-
650 TR I Europa	168	66 - 68	19.500.-	16.500.-	11.000.-	7.000.-	5.000.-
650 TR I alte Karosserie	141	64 - 66	22.000.-	18.000.-	13.500.-	7.500.-	5.000.-
650 TR II Europa	120	66 - 68	23.500.-	19.000.-	15.000.-	8.000.-	5.500.-
650 TR II alte Karosserie	57	64 - 66	25.000.-	20.500.-	17.000.-	9.500.-	6.500.-

Die Preise gelten nur für nicht verbastelte Originalfahrzeuge.

Wissenswertes über die Steyr Puch 650 TR Modelle:

Alle 650 TR - Modelle wurden in TR I oder TR II unterschieden. Egal, ob sie die alte oder neue Karosserie besaßen. TR I waren alle serienmäßigen Fahrzeuge mit 27 oder 30 PS. Für die TR - Modelle wurden für verschiedenste Sporteinsätze Sonderausstattungen angeboten (Getriebe- und Fahrwerkskomponenten, Sitze, Instrumente, breitere Felgen, Monte Carlo Auspuffanlagen). Bei der Firma Moser in Wien war das komplette Sonder- u. Tuningzubehör erhältlich. Dort gab es auch die (homologierten!) 4,5 J x 12 Felgen und wurden die Monte Carlo Auspuff - Anlagen für das Werk gefertigt. Mehr als 40 PS für TR II-Modelle wurden vom Werk in Graz nie typisiert. Die TR II-Modelle wurden mit Einzelabnahmen ausgeliefert. Für das reichhaltige Sonder- u. Tuningzubehör wurden werksseitig Einzelgenehmigungen erteilt. Nachletzt Sachstand dürften zusammen etwa 110 originale TR I und TR II überlebt haben. Auf Grund der geringen Stückzahl ist der 650 TR mit der alten Karosserie auf den Straßen äußerst selten zu sehen. Unter Experten gilt er, auch wegen seiner Motorsportgeschichte, als das begehrteste TR - Modell. Ab Mitte 1966, nach dem Modellwechsel, bekamen die Modelle den namentl. Zusatz "Europa". Davon versprach sich das Werk in Graz/Thondorf höhere Absatzzahlen im Exportbereich. In Deutschland wurde Anfang 1969 der letzte Steyr Puch 650 TR II Europa für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen.

Zustandsnoten

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 o. fachgerecht restauriert. Ohne Mängel aber mit I. 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 gut gebrauchsfähig.

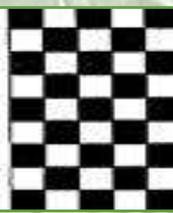
Note 4

Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortarbeiten 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 komplett zerlegt. 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.

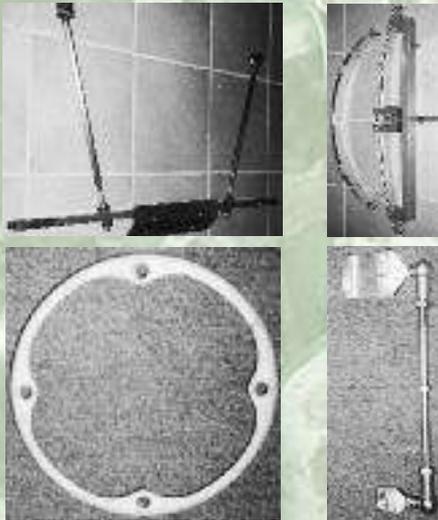




Verkauf

Günther Lehmann bietet an:

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



Schweißarbeit am Fahrzeug erforderlich, Rennstabilisator hinten, Felgenaufnahme Puch Lochkreis (es gibt wieder neue Original Puch-Felgen in 4 1/2 Zoll und 5 Zoll x 12, Blattfederstabi vorne

Tel.: 0 83 02 / 4 79
Grüntenweg 5
87657 Görtsried

MAG

Werkstatt für Automobile
Mathias Duesterberg
Spezialist für Steyr Puch
Leistungsprüfstand für Motorenoptimierung
TÜV-Abnahmen im Hause
14823 Klein-Marzeßns
Hauptstraße 10 ☎ 03384890055

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

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

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 650TR mit Rennmotor,
Baujahr 1965, mit TR-Papieren, Rohkarosserie mit Bügel und allen Teilen, zum Fertigstellen:
10.000,-€

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

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, 150,- €, diverse TR-Teile. Carbon-Karosserieteile (Dach 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! Dokumentationen 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. Kleinteile 200,- €. Verteilerüberholung, Neuaufbau Dynastarter auf Anfrage.

Gerd Mayr
Tel.: 01 72 / 7 21 40 20
gerd.mayr@web.de





Wössner
Manufacturer of forged pistons

NEU Hochwertige, geschmiedete Stahlpleuel

Reduzierte Produktivitätsanforderung!

Die neuen Leichten

Kolben mit Pleuel bis zu 200g leichter als die Original-Teile
Spezialkolben für Oldtimer u. Veteranen

- ★ deutliche Senkung der Vibration
- ★ seidenweicher Lauf
- ★ dynamischere Beschleunigung
- ★ spontanere Gasannahme
- ★ entlastet den Kurbeltrieb

Wössner GmbH Im Wörth 21 - D-79576 Weil am Rhein
Tel. +49 (0) 7821 95 65 49-0 - Fax +49 (0) 7821 95 66 49-25
info@woessner-kolben.de www.woessner-kolben.de

Folgende Teile bieten wir für den Steyr Puch an:

- **Scheibenbremse VORN**, Alu, Optik wie Bremstrommel, incl. 2-Kolben-Alubremssattel BREMBO
- **3-teilige 12" Alufelgen**, verschiedenste Breiten und ET möglich
- **Stahlfelgenbetten**, 4,5x12", neu, schlauchlos, eventuell auch 5"x12"
- **Syncronringe**, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- **Yokohama-Reifen**, z.B. 165/55 12 weiteres Projekt: Stahlpleuel, 120 mm Achsabstand

hey tec

elaborazione

- Motorenbau/Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung
- usw.



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

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

Puch-Felgen

Albert Michelic
Bierbaum 126
8093 St. Peter a.O.
Austria

www.am-motorcycles.com

Tel/ Fax: 0043 3477 3321
Mobil: 0043 664 5068740

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 bestreuen, von der kleinsten Schraube bis zum schönsten Ölkübel, innerhalb Europas, sowie von und nach allen wichtigsten Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

Wir laufen „immer rund“ und schnell und zuverlässig wie die „Kasseler“

Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099

Termine 2009



Messen und Teilemärkte

23.- 24. Mai	TEILEMARKT
15. Aug.	TEILEMARKT
11. - 13. Sept.	TEILEMARKT
16. - 18. Okt.	CLASSIC EXPO
10. - 11. Okt.	VETERAMA
23.- 25. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA

Tulln
St. Pölten
Wer sucht, der findet
Stark im Kommen
Lieblingsschrottplatz
Molto Bene!

Fahrt lohnt immer
St. Pölten/A.
Imola/I.
Salzburg/A.
Mannheim
Padua/I.

Motorsporttermine

26. April	ACM
15. - 17. Mai	ACM
30.- 31. Mai	ACM
1. Juni	ACM
13. - 14. Juni	GLP Pro
27.- 28. Juni	ACM
10. - 12. Juli	GLP Pro
25.- 26. Juli	ACM
15. - 16. Aug.	ACM
29. Aug.	Salzburgring Classic 2009
12. - 13. Sept.	ACM
26.- 27. Sept.	ACM/GLP Pro
03.- 04. Okt.	GLP Pro
11. Okt.	ACM
24.- 25. Okt.	ACM

28. VCB-Börde-Sprint
27. Oldtimer-Festival
Spa Race Festival
7. Int. Abarth-Treffen
Bergpreis Schotten
Coupe Goodyear
Rundstreckenrennen
Goodyear Trophy
Uphöfener Berg
ADAC Südbayern
Flugplatzrennen
Hockenheim Classics
Frohburger Dreieck
VCB Börde-Sprint
ADAC Westfalen Trophy

Oschersleben
Nürburgring
Spa/B.
Assen/NL
MSC Schotten
Colmar-Berg/L
Oschersleben
Colmar-Berg/L.
Osnabrück
Salzburgring/A.
Hildesheim
Hockenheimring
Frohburg
Oschersleben
Nürburgring

Deutschland:

21. Mai	am Abend: Antrinken im Gasthaus „Walba“, Unterirading,	Grassfing/R.
22. Mai	Ausfahrt 10.30 Uhr, ab Heinz Liedl, Dorfstr. 2	Grassfing/R.
23. Mai	Teilemarkt bei Heinz Liedl - Gelände, Dorfstr. 2	Grassfing/R.
09.- 11. Sept.	Heidelberg Historic Rallye	Sinsheim/HD.
05. Sept.	Jahrestreffen Steyr Puch Freundeskreis	Weibersbrunn Hotel Brunnenhof

Regionale Stammtische:

Stammtisch Süd-Südwest (Baden-Württemberg/Pfalz)

Ansprechpartner: Michael Stöbel, Tel. 0 70 44/93 05 09

06. Juni	Raum Südpfalz
01. Aug.	ab 15 Uhr Ausfahrt Hörnle Dürrenzimmern
03. Okt.	Raum Karlsruhe oder Stuttgart.
05. Dez.	Raum Pforzheim

Süd-Dreiländereck (Südbaden/Schweiz/Elsass)

Ansprechpartner: Günter Schwarzwälder, Tel. 01 62/3 24 95 88

12. Dez.	Raum Weil-Haltingen
----------	---------------------

Stammtisch Rhein-Ruhr (Ruhrgebiet/Westfalen)

Ansprechpartner: Jörg Schlemonat, Tel. 02 08/84 73 77

7. Juni, 2. Aug., 4. Okt., 6. Dez.: Haus Hötten, Grafenmühle

Infos:

ABARTH COPPA MILLE
VFV / GLP Pro
STEYR PUCH FREUNDESKREIS

ACM, Klaus Kleber
VFV, Klaus Löppert
Ulla Kahl

Tel.: 0 21 51 / 31 67 92
Tel.: 0 92 21 / 8 74 00
Tel.: 0 61 92 / 2 55 20



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



www.prokschi.at
Tel. 02622/42417 6 0899/17 500 650

ROBERT PROKSCHI

Kleinwagenerersatzteihandel

Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge



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



Nachfertigung seltener und komplexer Ersatzteile, wie z.B.
Synchronringe, (siehe Bilder)

Durch weltweiten Einkauf können wir selbst Produkte liefern, die
anderswo nicht erhältlich sind. Hier finden Sie einen kleinen Auszug
aus meinem Programm.



Synchronring, 3./4.Gang



Neu! Lagerbüchse und Lagersatz Standard Kurbelwelle



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



Stoßstange



Progressive Schraubenfeder
für Fiat 500 / 126



