

THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis





Lenkräder



Sitze

Helme + Zubehör

Fahrerbekleidung



Schuhe



Technisches Zubehör



Katalog 2010

€ 5,-
Schutzgebühr

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

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

Editorial



Früher nannte man es Frisieren, heute, im Zeitalter der Anglizismen (ihr wisst schon, Backshop anstatt Bäckerei, usw.), nennt man das Kind landläufig

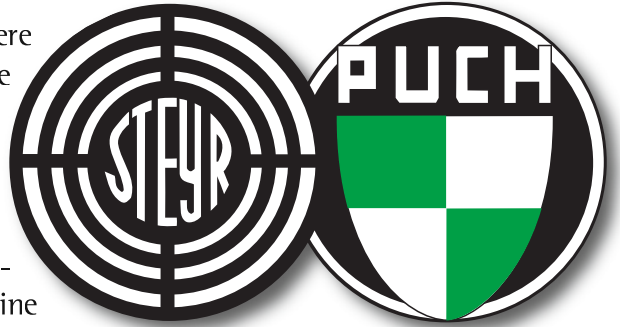
„Tuning“. Für viele der „Originalitätsfischsten“ in unserer Steyr Puch-Gemeinde sind beides einfach nur Unworte – aber auch für diese Fraktion gilt: Jedem, was ihm gefällt... Im Sommer 2006 wagte ich den Langstreckentest zum Nordkap und zurück. Mein „frisierter Roter“, der es ja wirklich in sich hat, sollte zu seinem Einsatz kommen. Mein gedrosselter Rennmotor, Weber-Doppelvergaser, 5er-Nockenwelle, gut 780 Kubik und „Monte“ drunter. Dazu modifizierte Federn und Dämpfer – darf man denn sowas? Das Spektrum der Antworten auf diese Frage ist breit. Es reicht von einem „Erlaubt ist was gefällt“ und „mit meinem Auto kann ich machen, was ich will“, bis hin zu völliger Ablehnung jeder meiner Veränderungen. Frisieren, das war schon immer das Zauberwort für mich

Dass man Steyr Puch-Autos heißer machen kann, wussten sie schon in den Sechzigern...

und ein Blick in den alten, ungültigen TR-Brief meines schrillen Grazers verrät mir zumindest eines: Getunt – Entschuldigung, frisiert – wurde auch schon im Geburtsjahr meines Autos. Schon damals brachte die Firma Moser in Wien ganze Tuningsätze auf den Markt, mon-

tierte breitere Felgen, kürzere Federn und laut röhrende „Monte Carlo“-Auspuffanlagen, bot Lederlenkräder und Armaturen an, die für mich damals schon so aussahen, als kämen sie aus einem anderen Jahrzehnt. Meine Meinung: Authentische Veränderungen und zeitgeistiges Zubehör nehmen einem Oldie nicht zwangsläufig auch seine historische Identität, sondern können diese sogar noch unterstreichen. Attraktiver sind die alten „aufgemotzten Kisten“ in den Augen vieler Oldie-Fans sowieso. In meinen beispiele-

weise: Wenn ich die Wahl hätte zwischen einem 500 D in Originalzustand, Note 1 und einem mit Kampfspuren versehenen 650-er, Note 3 im heißen Rallye-Trim – ich müsste nicht besonders lange überlegen... Authentizität ist das Stichwort – und zweifellos wandelt mein am Nordkap präsentierter, heißer Steyr Puch auf einem schmalen Grat. Was nichts daran ändert, dass er mir geradezu unanständig viel Spaß auf dieser langen Reise gemacht hat.



Und gerade deshalb gilt für mich, erlaubt ist, was gefällt, solange man niemandem weh tut.



Georg Hummel

INHALT 2009

THEMA

- Richtige Frisur? 3
Wohin Feundeskreis? 5

LEUTE

- Harald Peter 40
Henning Volle 27
Henning Schmidt 43

START UND ZIEL

- Coppa Mille 6
40 Jahre Vollgas 10
Kampf der Zwerge 34
Rallye Bad Homburg 46

TREFFEN

- Walter Röhrl 36
Coburg 42
Jahresabschluss 44

SERVICE

- Flüssiges Gold 22
Der Notbolzen 26
Anzugsdrehmomente 41
Reifen 48
Preisspiegel 51
Jumble Goodies 52
Termine 54

TEST/BERICHTE

- Kugelblitz 18
Rot-weisser Zwerg 28
Impressum 4



23. Weltmesse für Oldtimer, Classic & Prestige-Autos, Motor, Motorräder, Ersatzteile und Restauration + Welt 4-Taktstoff
Messe Essen, 30.3. bis 3.4. - 2011
30. März: Workshop, Presse- und Fachtagung - www.alsa.de

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 ca. 200. Erstmaliges Erscheinen des Heftes 1984. Jahresbeitrag, inkl. "THONDORF" 30.- €. www.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

DTP-Bearbeitung, Satz und Druck:
artmedia werbeagentur
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 · 2 08 72 97
www.art-media.de



Wohin Freundeskreis?

Ja, liebe Freunde, lange hat's gedauert bis mir die Luft ausging. Der hohe Arbeitsanfall in meinem Betrieb, aber auch gesundheitliche Probleme, haben die Erstellung dieser neuen „THONDORF“-Ausgabe äußerst schwierig gestaltet. Ausgerechnet zu unserem 25-jährigen Jubiläum (die Gründungsmitglieder streiten sich noch über das genaue Gründungsdatum) erscheint eine Ausgabe, die redaktionell meinen Ansprüchen nicht genügt. Allein von meiner Arbeit kann weder die Zeitung, noch der Freundeskreis existieren. Wären Harald Peter, Hans-Georg Tröltzsch und Dr. Holger Zeidler mit Beiträgen nicht zur Stelle gewesen, so hätte dieses Jahr das Thema Steyr Puch in der Thondorf überhaupt nicht stattgefunden. Mir mal schnell ein paar Bilder über das Internet zu schicken, das reicht nun wirklich nicht. Es kann doch nicht wahr sein, dass in einer Zeit, wo immer mehr von unseren rund 200 Mitgliedern

kreis austreten. So kann es nicht weitergehen! Kann mir jemand mal sagen, wo ich bei solch' einem Verhalten die Motivation für meine Freundeskreis-Arbeit hernehmen soll? Wir stehen jetzt am Scheideweg! Um bei Oldtimermessen und in Oldtimermagazinen Präsenz zeigen zu können, brauchen wir weiterhin ein professionelles Erscheinungsbild. Die Messeveranstalter schauen genau hin. Andere Clubs schlafen nicht. Wir haben durch großen Einsatz in Essen und Stuttgart in den letzten Jahren viel für den Freundeskreis erreicht. Die Steyr Puch-Stammtische leisten gute Arbeit. Soll diese Arbeit von Hennes Hiltrop, Heiner Schlüter und den Rhein-Ruhr-Freundeskrislern oder die des Baden-Württemberg-Pfälzer Stammtisches um Michael Stöbel, Karl Oberndorfer und Eberhard Knie umsonst gewesen sein? Wollen wir in die Bedeutungslosigkeit wie andere Clubs zurückfallen oder unsere Tradition pflegen? Wollen wir weiterhin an die motorsportlichen Erfolge unserer Altmeister erinnern? Wollen wir den Menschen, die damals diese Erfolge mit ihrer technischen Kompetenz erst ermöglicht haben – ich denke dabei auch an unseren leider viel zu früh verstorbenen Turner Sepp Treitinger, an Werner Bohlmann oder „The Voice from the Ruhr“, Heinz Saam – Anerkennung zollen? Vielen Mitgliedern ist nicht bewusst, dass es mit größter Wahrscheinlichkeit

ohne das Schaffen, Wirken und Entwickeln eines Hannes Häring keinen Teilemarkt bei Heinz Liedl geben würde, weil wir mit 27 Serien-PS „rumgurken“ oder unsere Puch-Autos längst im Auto-Himmel wären. Der



heutige Marktpreis unserer Autos ist unmittelbar mit diesem Namen verbunden. Schon aus diesem Grund muss in Zukunft von euch ALLEN mehr Engagement für den Freundeskreis erbracht werden. Dazu gibt es

keine Alternative. Die 40- bis 50-jährigen müssen jetzt Stück für Stück die Aufgaben von uns älteren Mitgliedern übernehmen. Das Überleben unseres Steyr Puch-Freundeskreises erfordert auch Veränderungen, vielleicht müssen wir dafür ganz neue Wege einschlagen. Der Freundeskreis muss weiter existieren, es steckt einfach zu viel Arbeit von einigen Alt-Mitgliedern und mir (2 – 3 Std. am Tag!) drin. Wohin soll der Weg gehen?

Zum Schluss noch etwas Persönliches, auch ich begehe ein Jubiläum: Dies ist meine 15. THONDORF-Ausgabe. Viel Kraft, Zeit und Herzblut wurde jährlich von mir dafür aufgebracht. 15 Jahre, in denen ich mehr für Öffentlichkeitsarbeit, Messetätigkeiten, TÜV-Abnahmen oder bei „artmedia“ (Danke Matthias K. für Deine Hilfe) für die „Thondorf“ verbracht habe, als Freude mit meinen Steyr Puch-Autos gehabt zu haben. Geschäft und Hobby unter einen Hut zu bringen waren nie einfach, trotzdem habe ich noch die Zeit gefunden mit meinem TR2 nach Gardena (Riviera), ins Guggenheim-Museum nach Bilbao, nach Lissabon, an den Gardasee, oder wie zuletzt ans Nordkap (8.000 km) zu fahren. Fahrten miteinander kann ich euch nur empfehlen: Erst auf längeren Touren lernst Du den echten Freundeskreis(ler) wirklich kennen.

Viel Spaß beim Lesen meiner 15. (vielleicht letzten??) THONDORF-Ausgabe.

Euer Georg Hummel



in Ruhestand gehen, keiner den Freiraum findet, sich für den Freundeskreis zu engagieren. Es ist sogar soweit, dass Gründungsmitglieder wegen zu hohem Mitgliedsbeitrag oder Desinteresse aus dem Freundes-



Im Rückspiegel: Saison 2009



Harald Peter Gesamtsieger 2009



Rolf Sigel Vizemeister 2009



Lothar Kahl 3. Platz 2009

Die Saison der „Trofeo Abarth Coppa Mille“ 2009 war mit 16 Wertungsläufen eine Herausforderung für Fahrer und Material.

Bis zum letzten Rennen auf dem Nürburgring war für große Spannung gesorgt. Schließlich fiel hier die Meisterschaftsentscheidung im Gesamtklassement – und diese war denkbar knapp.

Harald Peter (Steyr Puch) und Thomas Klinghöfer (Autobianchi A112) waren nach jeweils zwölf

Siegen punktgleich. Um den neuen „Champion“ zu küren, wurden gemäß Reglement die Streichergebnisse mit in die Wertung einbezogen. Danach hatte Harald Peter die höhere Punktzahl zu verbuchen und wurde somit zum zweiten Mal nach 2005 Gesamtsieger dieser weit über die Grenzen hinaus bekannten und gern gesehenen Rennserie. Mit über 50 eingeschriebenen Aktiven zählt das Starterfeld zu den größten im historischen Motorsport in Europa. Der Saisonauftakt bei der

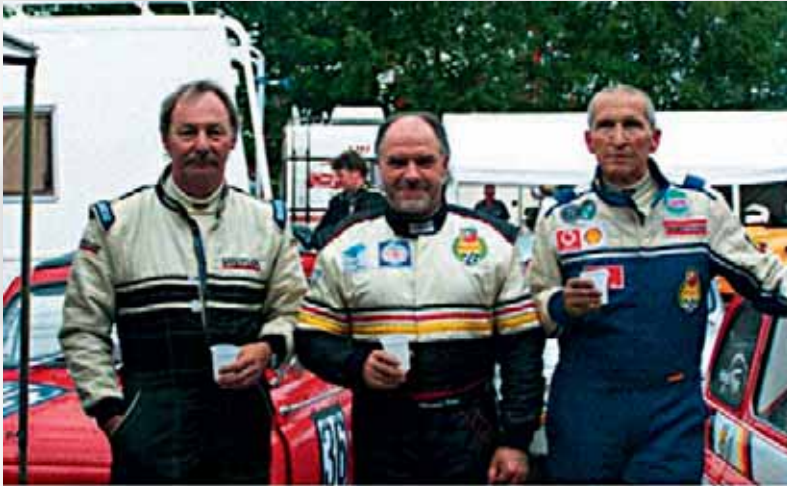


Kurvenkampf in Colmar-Berg



Thondorf 2009

„Abarth COPPA MILLE“



*Die Top Drei der Division 1
Kahl, Peter und Sigel*

Hockenheim-Historic im April verlief für Harald Peter nach Maß. Er sicherte sich in Division 1 den Doppelsieg vor Lothar Kahl. Mathias Duesterberg und Bernd Bohlmann wurden von technischen Problemen eingebremst.

Zur zweiten Veranstaltung der Saison, am 30. u. 31. Mai, ging es für die Puch-Fahrer nach Spa in Belgien. Dort war dann auch Rolf Sigel, unser „Rooky of the Year“ und Vizemeister 2007 mit seinem Steyr Puch am Start. Mit einem zweiten und dritten Platz sicherte er sich auch gleich die ersten Meisterschaftspunkte. Den Sieg fuhr Harald Peter in beiden Wertungsläufen ein.

Am 25. und 26. Juli war die Goodyear-Teststrecke von Colmar-Berg in Luxemburg der Austragungsort der spannendsten Rennen der Saison 2009. Im er-

sten Lauf wechselte die Führung ständig zwischen Bohlmann, Kahl und Peter. Im Ziel lag Peter vor Kahl. Rolf Sigel, immer bestrebt, Gewicht an seinem Renner einzusparen,

setzte in Colmar/Berg seine neueste Renntaktik-Variante ein. Mit wenig Benzin fahren, hieß seine Zauberformel. Das Ergebnis: Auch ein Puch kommt ohne Benzin nicht ins Ziel. Der zweite Lauf des Rennens brachte den ersten Sieg für das Team Bohlmann-Racing. Bernd siegte und beendete die Siegesserie von Harald Peter, der sich mit Rang zwei geschlagen geben musste. Das Flugplatzrennen in Hildesheim am 12. und 13. September war kein gutes Pflaster für unse-

re Puch-Fahrer. Lothar Kahl legte im Training den, von Georg Hummel seit längerer Zeit schon zur Verfügung gestellten, Steyr Puch nach einem Bremsstrommelbruch auf die Seite. Daraufhin überprüfte Walter Leuber



seine Bremsstrommeln auf Risse und verzichtete aus Sicherheitsgründen auf einen Start bei den Rennen.

Im zweiten Lauf wurde Harald Peter – in Führung liegend – von einem zu optimistisch agierenden Gegner abgeschossen und drehte sich vehement in die Botanik, konnte jedoch mit Blechschaden weiterfahren und sah noch vor Rolf Sigel die Zielflagge – was für ihn den zweiten Sieg an diesem Wochenende bedeutete!

Im Rückspiegel: Saison 2009



ersten Pokal im Jahr 2009. Beim Börde-Sprint in Oschersleben, 10.

später das Saisonfinale auf dem Nürburgring auf dem Programm. Bei nasskalten Bedingungen holte Harald bei der Westfalen-Trophy den fünften Doppelsieg des



und 11. Oktober, gewannen jeweils Harald Peter und Mathias Duesterberg ein Rennen. Rolf Si-

gel und Bohlmann begleiteten Harald Peter mit entsprechendem Abstand ins Ziel und sorgten somit für den Gesamtsieg der Marke Steyr Puch. Rolf Sigel als

Bei herrlichem Herbstwetter fanden, am 26./27. September auf dem großen Kurs des Hockenheimrings die Hockenheim-Classics statt, wo auch die ersten Entscheidungen in der Meisterschaft der Saison 2009 anstünden. Nach zwei knappen Siegen vor Bohlmann stand Harald Peter vorzeitig als Sieger der Division 1 fest. Außerdem freute sich Walter Leuber als Dritter über seinen

gel kam zwei Mal als Dritter ins Ziel. Damit wahrte Harald Peter seine Chance auf den Gesamtsieg in der „Trofeo Abarth Coppa-Mille“ Schließlich stand vierzehn Tage



„Abarth COPPA MILLE“

ABARTH
COPPA 1000 MILLE
Ich war dabei!



Siegerehrung in Swisttal

Vizemeister und Lothar Kahl auf dem 3. Platz komplettierten die Top Drei der Division 1.

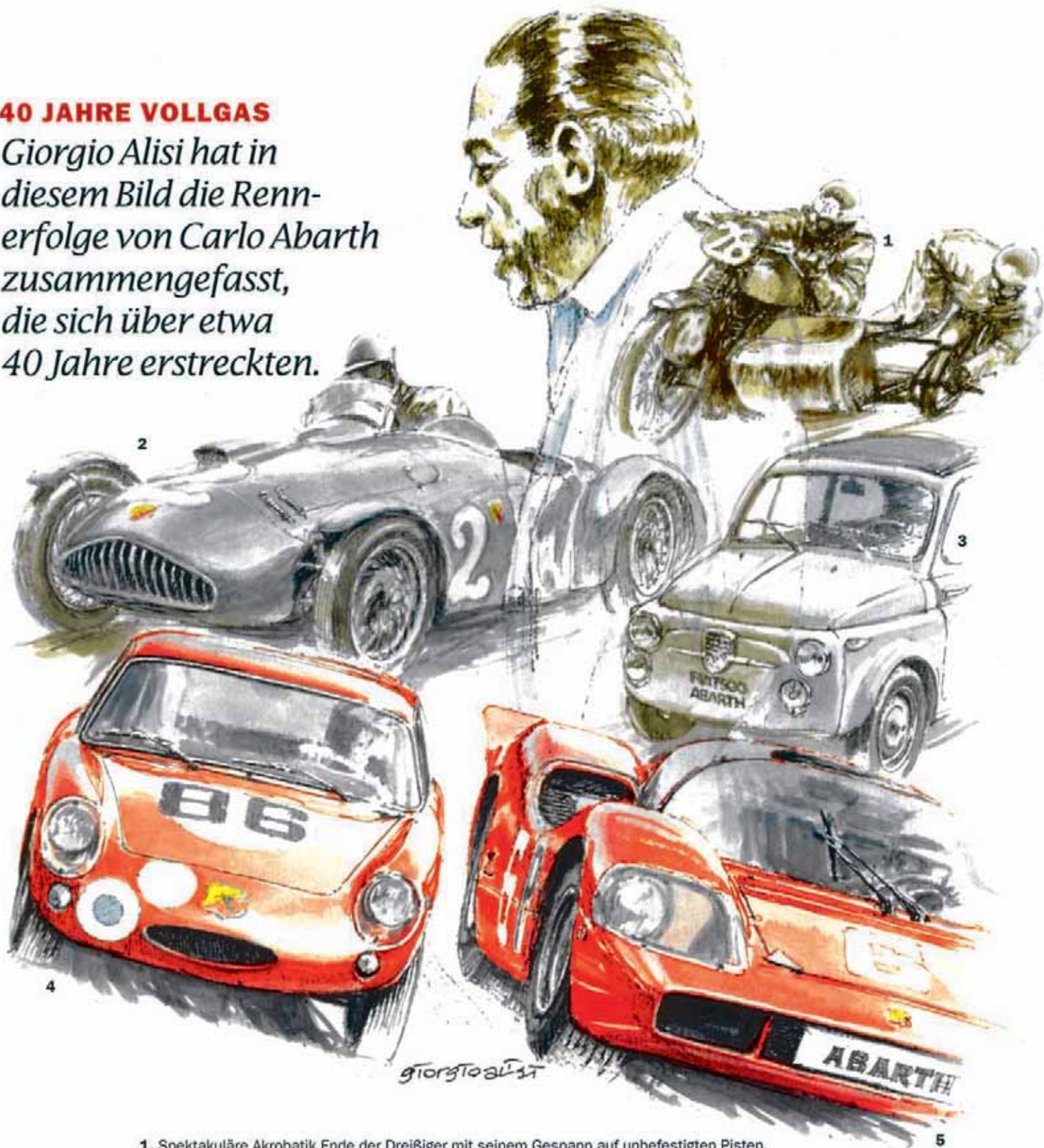
Die von Serienkoordinator und „Macher“ Klaus Kleber und seiner Frau Jutta wieder hervorragend organisierte Siegerehrung der „Abarth Coppa-Mille“ (die Puch-Fahrer sagen Euch hiermit: „Vielen Dank“) fand in Swisttal, zusammen mit der „British Car Trophy“ und der „NSU TT Trophy“, in harmonischer Atmosphäre im Februar 2010 statt.

*Claudia Peter, Ordonanz,
Racing Team Peter
Georg Hummel,
Steyr Puch Freundeskreis*



40 JAHRE VOLLGAS

Giorgio Alisi hat in diesem Bild die Renn-
erfolge von Carlo Abarth
zusammengefasst,
die sich über etwa
40 Jahre erstreckten.



1. Spektakuläre Akrobatik Ende der Dreißiger mit seinem Gespann auf unbefestigten Pisten.
2. Auf dem 1. Rennen im portugiesischen Oporto am 16. Juni 1950 fuhr Emilio Romano den Abarth 204 A zum Sieg in der Kategorie Sport 1.100 Kubikzentimeter.
3. Der Fiat 500 Abarth, der zwischen dem 13. und 20. Februar 1958 einen sensationellen Rekord über eine Woche aufstellte – auf dem Hochgeschwindigkeitskurs in Monza. Mit dem von 13 auf 26 PS getunten Motor fuhr der kleine Fiat in einer Woche 18.000 Kilometer mit einem Durchschnitt von 108 km/h und bewies der Öffentlichkeit und den Fiat-Bossen damit sein großes Potenzial. Dieser erfolgreiche Rekordversuch bildete die Grundlage für die technisch-sportliche Zusammenarbeit zwischen dem Turiner Massenhersteller und Carlo Abarth, die in den Folgejahren sehr erfolgreich und eine ausgezeichnete Werbung für Fiat auf den Weltmärkten war.
4. Der Fiat Abarth 1000 Bialbero von Eberhard Mahle, der am 2. September 1962 die 500 Kilometer auf dem Nürburgring gewann.
5. Der Fiat Abarth 1600 Prototipo von Peter Schetty, der am 1. September 1968 die 500 Kilometer auf dem Nürburgring gewann.



In kurzer Zeit hatte er den Ruf eines harten und strengen Patrons weg, der leicht in Wut geriet. Der die Ordnung und Disziplin liebte, die er in seiner Erziehung kennengelernt hatte, und die eine wesentliche Grundlage in der alltäglichen Unternehmensführung bildete. Abarth & C. florierte mit seinen Auspuffanlagen und baute auch Sonderanfertigungen auf Basis des Fiat 1400 und 1100/103, für die Abarth hoch talentierte Designer (Franco Scaglione, Mario Felice Boano, Ghia) gewinnen konnte. Darunter waren das Coupé Fiat 1500 (abgeleitet vom 1400), der sensationelle Ferrari 166 MM, der 1953 von der Scuderia Guastalla realisiert wurde, sowie das Abarth-Alfa Romeo 2000 Coupé mit 135 PS, der das Publikum auf dem Turiner Salon 1954 polarisierte. Die Zeit war langsam reif für mehr.

Die Gelegenheit bot sich mit dem neuen 600, der für Millionen Italiener das Objekt der Begierde wurde, und mit dem Fiat die Marke von 1.000 pro Tag produzierten Fahrzeugen überschreiten konnte. Dieser bescheidene Kleinwagen war für Carlo Abarth von großem Reiz. Mit einer Reihe höchst wirksamer Maßnahmen modifizierte er den kleinen Vierzylinder mit nur 633 Kubikzentimetern Hubraum. Er vergrößerte Bohrung und Hub für einen Hubraum von 747 Kubikzentimeter, ersetzte Kurbel- und Nockenwelle, Kolben, Ventile, Ölwanne und Kühler und erzielte so eine durchschlagende Wirkung. Mit der von 7,8:1 auf 9:1 erhöhten Kompression und Feinarbeiten an den beweglichen Teilen stieg die Leistung von 21,5 auf 41,5 PS (ein Plus von 93 Prozent!), und der Kleinwagen wurde so zu einem der attraktivsten Fahrzeuge seiner Zeit.

Abarth hielt die Serienkarosserie praktisch unverändert, und der Wolf im Schafspelz wurde bei der sportlich ambitionierten Jugend ebenso populär wie bei der Haute-Volée, die im Fiat Abarth „750“ ein neues Statussymbol sahen. Seinerzeit tauchte im Italienischen die Wortschöpfung „abarthizzare“ für Tuning der Mechanik wie der Karosserie auf. Sicher hing der Erfolg von Abarth mit der Befriedigung zusammen, die Besitzer von Kleinwagen mit Abarth-Tuning empfanden, wenn sie Autos mit viel größerem Hubraum abhängen konnten.



Der Umbau von Serienwagen wurde durch den 750er-Umbaukit von Abarth für den 600er-Fiat-Motor erleichtert, der alle notwendigen Teile enthielt. Dessen Preis war zudem mäßig (255.000 Lire, das waren etwa 43 Prozent des Listenpreises des 600). Die Produktion in der Via Trecate hatte so immer wieder Probleme, die aus der halben Welt eintreffenden Bestellungen abzarbeiten. Der Fiat Abarth 750 wurde zum Auto der Stunde, dessen Beliebtheit ständig weiter zunahm. Ab 1956 wurde es in Rennen eingesetzt, einmal mit Serienkarosserie, aber auch als sportliches und leichtes Coupé, das der Mailänder Karosseriebauer Zagato gebaut und auf dem Genfer Salon am 8. März 1956 vorgestellt hatte.

In der Euphorie des Erfolgs ersann Abarth einen speziellen, voll verkleideten Monoposto für Hochgeschwindigkeits-Rekordversuche in Monza. Von Bertone in Turin aus Aluminium gebaut, hatte die Karosserie eine bis dato unbekannte Aerodynamik, voll verkleidete Räder und hinter der Fahrerkabine eine zentrale Heckflosse. Beim Motor handelte es sich um den bekannten Vierzylinder mit 747 Kubikzentimetern, der auf 44 PS gebracht worden war. Mit einem Gewicht von nur 385 Kilogramm und unter vier erfahrenen Piloten (Remo Cattini, Umberto Maglioli, Mario Poltronieri, Alfonso Thiele) legte das Fahrzeug am 17.–18. Juni 1956 in 24 Stunden die Distanz von 3.743,642 Kilometern mit einem Durchschnitt von 155,985 Stundenkilometern zurück. Nach diesem mit präziser technischer Vorbereitung erzielten Erfolg versuchte es Abarth im nächsten Jahr erneut mit einem anderen 750, dem ein weiteres Auto mit dem aus dem Giulietta stammenden 1.088-Kubikzentimeter-DOHC-Motor von Alfa Romeo für Rekordversuche in der 1.100er-Klasse zur Seite stand. Bei beiden besorgte Pinin Farina die Karosserieentwicklung. Zwischen Mai und Oktober fuhr eine Gruppe bekannter Fahrer hiermit aufsehenerregende Rekorde ein. 1958 beauftragte Abarth den Ingenieur Gioachino Colombo (Urheber des ersten Ferrari V12) mit der Entwicklung eines DOHC-Zylinderkopfs für den Fiat-Vierzylinder, der damit 57 PS und eine spezifische Leistung von über 76 PS/Liter erreichte. Dieser erwies sich als ein weiteres Meisterstück, und Abarth setzte den formidablen kleinen Motor bei allen Rennen des Jahres in der Kategorie Gran

SIEG BEI DER MILLE MIGLIA

Die ersten Erfolge des Abarth 750 fuhr 1956 das von Zagato gebaute Coupé in der Kategorie Gran Turismo ein. Mit einer Leistung von 47 PS bei 6.000 U/min und einem Gewicht von 525 Kilo erreichte der 750 Zagato 160 km/h. Oben das Fahrzeug Nr. 52 von Alfonso Thiele, der auf der Mille Miglia 1957 mit einem Schnitt von fast 118 km/h gewann.

VERSCHOLLEN

Carlo Abarth beaufsichtigt den Aufbau eines Coupé 1000 auf einem Gitterrohrrahmen, den Mario Colucci von Alfa Romeo gebaut hatte. Der Motor der Giulietta wurde von 1.290 auf 998 Kubikzentimeter verkleinert (88 PS bei 8.000 U/min). Die von Scaglione gezeichnete Karosserie wurde bei Bertone gebaut. Das Fahrzeug debütierte auf dem Turiner Salon 1958 und traf auf uneingeschränkte Begeisterung. Der Prototyp verschwand bei der Schließung des Turiner Unternehmens.



1963

IMMER AM LIMIT

Der Fiat 2300S in Monza bei einem Rekordversuch in der Klasse D (2.000–3.000 Kubik) vom 1.–5. April 1963.



1962

UNSCHLAGBAR

Bei den 500 Kilometern auf dem Nürburgring gewann Tommy Spychiger mit dem Abarth 700 die Kategorie GT 700 Kubik.

Turismo 750 ein. Die Autos mit dem Skorpion im Markenzeichen fanden im Frühjahr 1958 offizielle Anerkennung der Fiat-Oberen, als Abarth in Monza mit dem Nuova 500 über eine Woche einen Rekord aufstellte und hierfür den Motor des bis dato wenig erfolgreichen 500 von serienmäßigen 13 auf 26 PS gebracht hatte. Nach einem historischen Treffen mit Vittorio Valletta erhielt Abarth schließlich die ausdrückliche „Zulassung“ als „Hauskonstrukteur“ von Fiat. Er nutzte alle Vorteile dieses neuen Status, sodass der Doppelname Fiat Abarth schnell Sport-Schlagzeilen machte.

Das Unternehmen in der Via Trecate zählte 1957 140 Mitarbeiter, während sich die Produktion der Auspuffanlagen auf 120.000 Stück belief, von denen 30 Prozent für den Export bestimmt waren. Ende 1958 bezog die Abarth & C einen neuen, nach modernsten Gesichtspunkten gestalteten Firmensitz mit einer Fläche von 8.000 Quadratmetern und neuen Werkstätten für die mechanischen Entwicklungen sowie Räumen mit Motor-Prüfständen. Die Sportsaison 1959 sah

eine ununterbrochene Erfolgsserie des Fiat Abarth 750 GT mit Zagato-Karosserie. In diesem Jahr wurden erstmals vier Exemplare des 750 Record Monza mit DOHC-Motor zur Teilnahme an den 12 Stunden von Sebring (21.–22. März) in die USA geschickt, von denen einer den Sieg unter den 750 Gran Turismo errang. In diesem denkwürdigen Jahr gewannen die Fiat Abarth mehr als 90 Wettbewerbe. Auch im Gran-Turismo-Sektor mit größeren Hubraum engagierte sich Abarth mit dem Fiat Abarth 2200 (mit aus dem 2100 abgeleiteten Sechszylinder) sowie dem 1600 mit OSCA-DOHC-Motor auf der Basis der Fiat 1500 S. Die exzellente sportliche Reputation des kleinen Turiner Unternehmens führte Porsche dazu, bei Ab-

FRANZÖSISCHER SKORPION

1962 baute Abarth einen Gran Turismo auf der Basis der von Simca kurz zuvor vorgestellten Limousine 1000 auf. Der Abarth-Simca 1300 GT (125 PS) debütierte auf dem Genfer Salon 1962 und fuhr innerhalb von drei Jahren viele Siege ein.



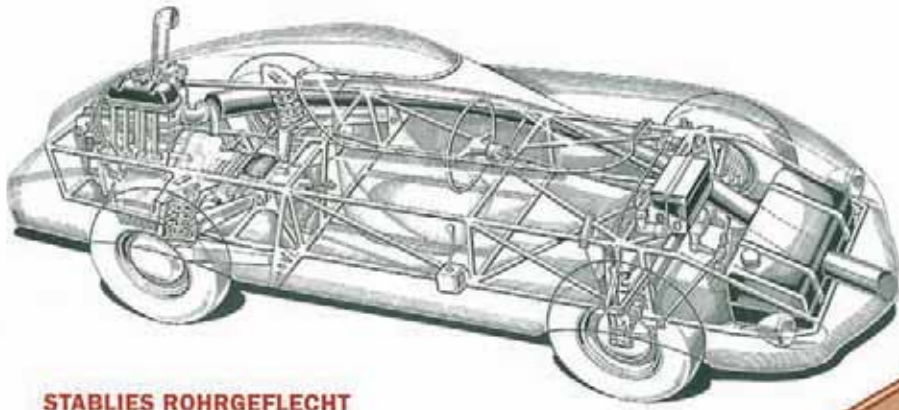
1962

1. 205 A von 1951, abgeleitet vom Rennmodell 204 A.
2. 1500 (abgeleitet vom Fiat 1400), der auf dem Turiner Salon 1952 Aufsehen erregte.
3. 207 A, von Boano auf der Plattform des Fiat 1100/103 aufgebaut.
4. Alfa Romeo-Abarth 2000 (Motor aus dem 1900 entwickelt), von Ghia 1953 konstruiertes Coupé.
5. 209A, Design von Boano auf vom Fiat 1100/103 abgeleiteter Mechanik.
6. Abarth 215 A (Motor vom 750, abgeleitet aus dem Fiat 600), von Bertone auf dem Turiner Salon 1956 vorgestellt.
7. Prototyp eines Spider 750, 1958 in Turin vorgestellt, blieb ohne Nachfolger.
8. 750 Goccia mit von Vignale aufgebauter Einraum-Karosserie (1957).
9. Fiat Abarth 500, interpretiert von Pinin Farina für den Turiner Salon 1957.
10. 2200 (abgeleitet vom Fiat 2100), der 1959 unter den Luxuswagen debütierte.
11. Riviera (1959) mit Allemano-Karosserie und aus dem 600 abgeleiteten 850er-Motor.
12. 850 Scorpione mit 833-Kilozentimeter-Motor (52 PS); von Allemano in Kleinserie gebaut (1959).
13. 1000 GT Pininfarina, zweitüriger Spider-Prototyp mit der Mechanik des 1000 Berlina (1964).
14. 1600 (abgeleitet vom Fiat 1500 S), gebaut von Elena (1962).
15. 2000 Pininfarina, auf dem Brüsseler Salon 1969 vorgestellter Prototyp. Die Basis bildete der 2000 Sport Spider.
16. Scorpione 1300: Plattform des 850 und Motor aus dem 124. Gebaut von Francis Lombardi (1968).
17. 1600GT Italdesign: 2+2-Coupé mit Heckmotor (Turiner Salon 1969).



Die Sondermodelle mit dem Skorpion



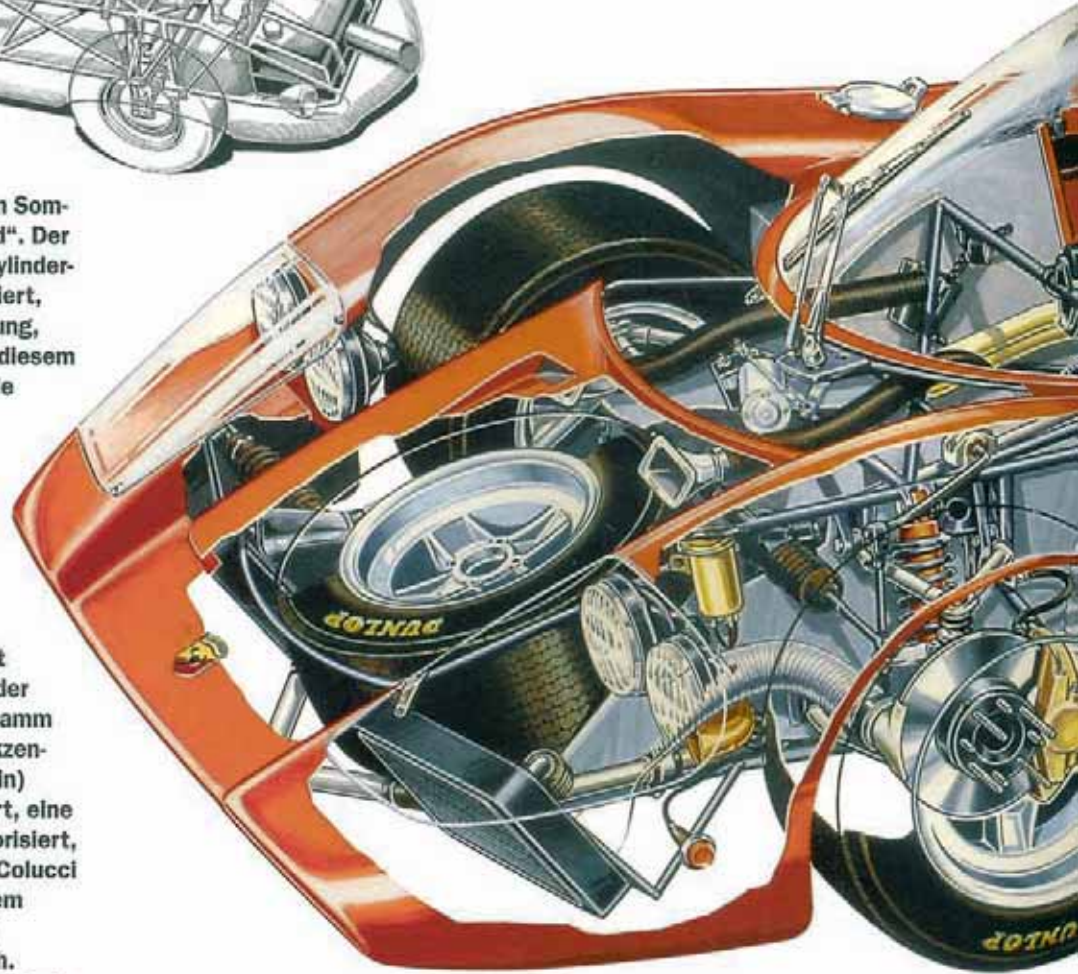


STABILES ROHRGEFLECHT

Gitterrohrrahmen des von Pinin Farina im Sommer 1958 gebauten Abarth „500 Record“. Der ursprünglich von Fiat stammende Zweizylindermotor wurde über der Hinterachse montiert, während andere Elemente (Radaufhängung, Lenkung usw.) vom 600 stammten. Mit diesem Fahrzeug stellte Abarth 17 internationale Langstreckenrekorde in Monza auf.

RÖNTGENBILD DES 2000 SPORT SPIDER

Auf dieser Zeichnung des Abarth 2000 Sport Spider (interne Bezeichnung SE 010), ist der Gitterrohrrahmen erkennbar, der ein Gesamtgewicht von 47 Kilogramm hatte. Der Motor mit 1.946 Kubikzentimetern (250 PS bei 8.700 U/min) war über der Hinterachse montiert, eine Lösung, die von Carlo Abarth favorisiert, vom technischen Direktor Mario Colucci jedoch abgelehnt wurde. Mit einem Leergewicht von 575 Kilogramm erreichte das Fahrzeug 270 km/h. 1969–1970 fuhr es zahlreiche Erfolge in der Kategorie Sport Prototyp ein.



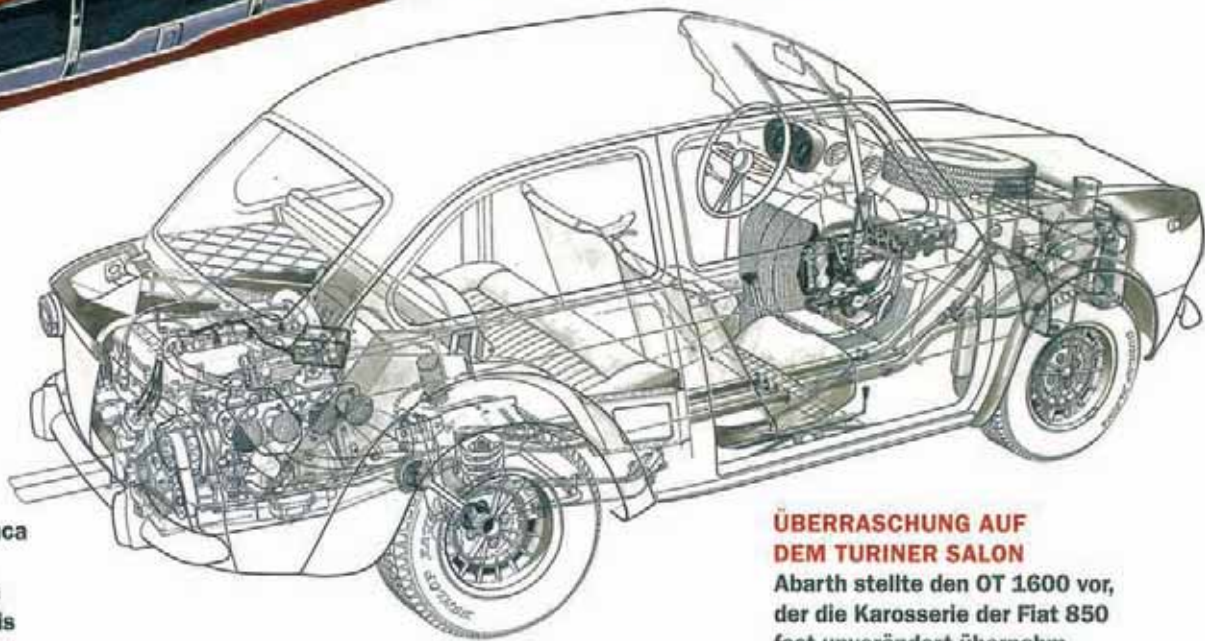
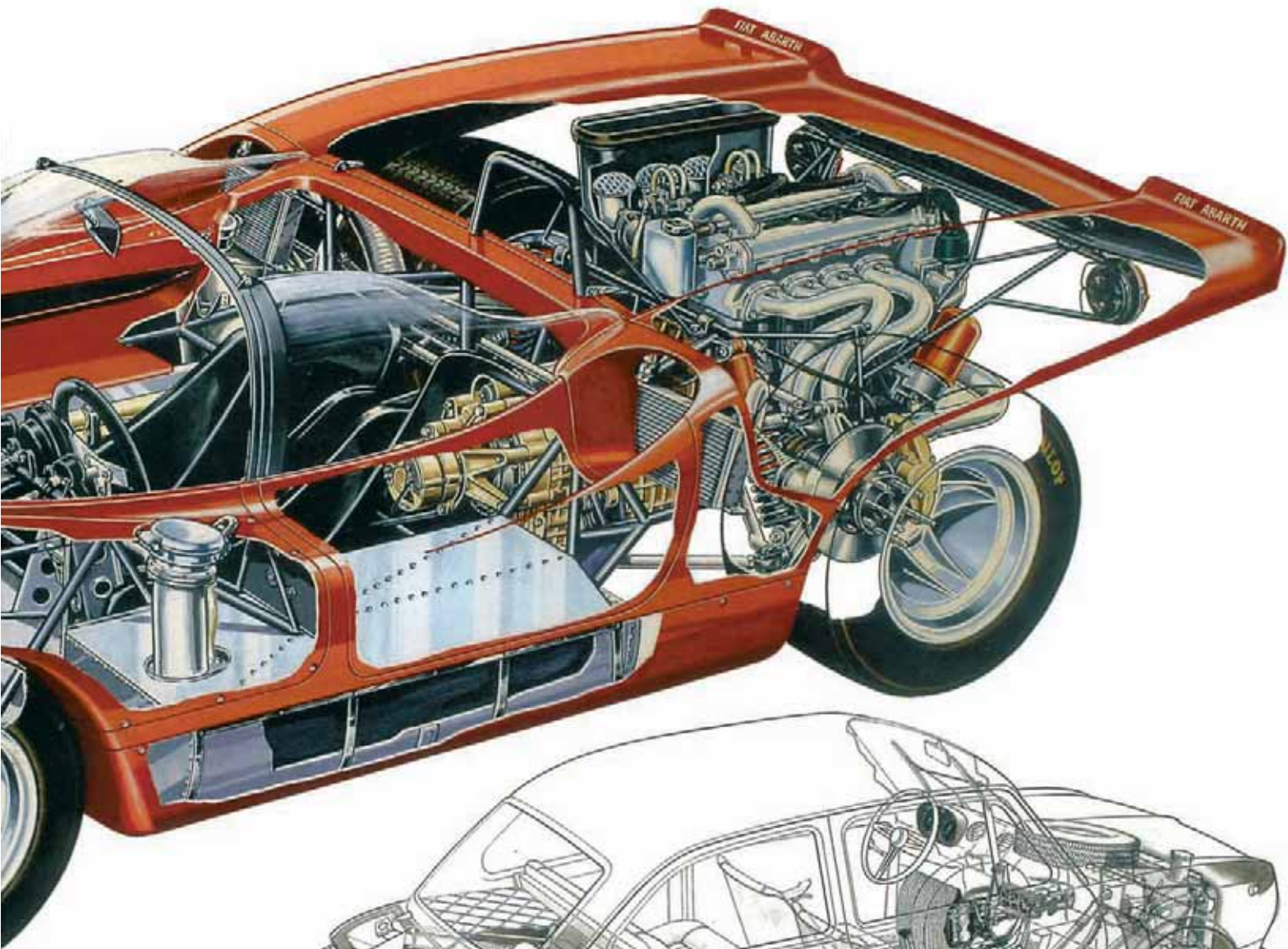
arth die Konstruktion von zwanzig 356 B mit 1600er Motor und spezieller Aluminiumkarosserie in Auftrag zu geben. Dieser Porsche debütierte 1960 als Carrera GTL bei der Targa Florio, wo er den Klassensieg errang und dieses Ergebnis bei den 1.000 Kilometer auf dem Nürburgring und den 24 Stunden von Le Mans wiederholte.

Mit dem Erscheinen des 600D ging Carlo erneut wie beim Fiat Abarth 750 ans Werk und brachte den 850 TC (Turismo Competizione), der im Februar 1961 erschien. Angetrieben von einem Vierzylinder mit 847 Kubikzentimeter (52 PS bei 5.800 U/min), mit Scheibenbremsen vorn und spezieller Fahrwerkabstimmung wurde der 850 TC mit Fiat-Serienkarosserie zu einem der begehrtesten Autos der Sechziger und brillierte besonders in Wettbewerben. Nach dem historischen Sieg bei den 500 Kilometer auf dem Nürburgring erhöhte Carlo Abarth die Produktionszahlen dieses Modells, die im Folgejahr 200 Exemplare pro Monat erreichten. Abarth sah sich auch auf anderen Feldern um und präsentierte zur allgemeinen

Überraschung auf dem Genfer Salon 1962 den Abarth-Simca 1300GT mit direkt vom Simca 1000 abgeleiteter Mechanik und DOHC-Motor (125 PS bei 7.200 U/min), dessen Grundzüge vom 750 Record Monza inspiriert waren. Bei den kleinen Hubräumen dominierte Abarth mit dem 1000 Bialbero und wurde auch in der 1.300er-Klasse mit dem Simca 1300 GT sehr gefährlich. Der französische Hersteller geriet nach großen Schwierigkeiten jedoch unter die Kontrolle von Chrysler, und die Amerikaner hatten an weiteren sportlichen Aktivitäten keinerlei Interesse.

Die Großtaten des 850TC wurden 1962 von denen des 1000 Berlina und 1000 Bialbero mit Fünfganggetriebe begleitet, der die auf dem Turiner Salon im Oktober 1962 verliehene Konstrukteursweltmeisterschaft gewann. Die Vereinbarung mit Fiat, die 1958 zum Langstreckenrekord mit dem Nuova 500 in Monza geführt hatte, wurde fünf Jahre später in kommerzieller Hinsicht fortgesetzt, als der Fiat Abarth 595 mit 27-PS-Zweizylinder auf dem Markt erschien, dem sich 1964 der



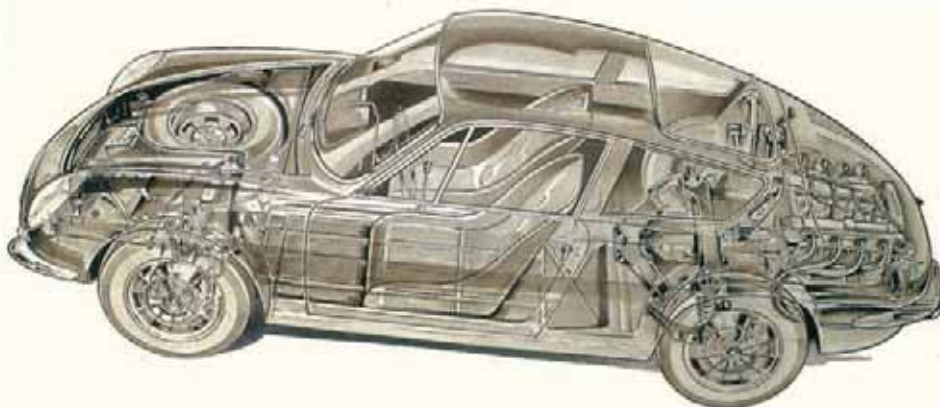


DER SIMCA GT

Schnittbild des Abarth-Simca 1300GT, mit dem Abarth die sportlichen Aktivitäten auch in die Kategorie GT bis 1,3 Liter ausweitete. Aus dem 1300 GT wurden 1963 auch die Versionen 1600 GT und 2000 GT entwickelt.

ÜBERRASCHUNG AUF DEM TURINER SALON

Abarth stellte den OT 1600 vor, der die Karosserie der Fiat 850 fast unverändert übernahm, mechanisch jedoch erheblich überarbeitet war. Der 1,6-l-Motor war der des Abarth-Simca 1600GT (155 PS bei 7.400 U/min) mit DOHC-Zylinderkopf, Doppelzündung und Trockensumpfschmierung. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h war der OT 1600 entwickelt worden, um gegen den Ford Cortina Lotus anzutreten.



HERRSCHAFT ÜBER EUROPA

Am Ende der Sportsaison 1965 feierten die Fiat-Abarth Triumphe mit dem 850 TC und 1000 in der europäischen Tourenwagen-Meisterschaft. Die Höllenmaschinen mit dem Skorpion fuhren in den neun Rennen, an denen sie teilnahmen, neun Siege ein. In diesem Jahr wurden die Abarth-Tourenwagen mit einem auffälligen Zusatz-Wasserkühler am Heck ausgestattet.



595 SS (32 PS) und der 695 SS (38 PS) hinzugesellen. Die Fiat Abarth errangen 1962 234 Siege, im Folgejahr bereits 413 und 1964 sogar 538 Erfolge. Carlo hatte einen wöchentlichen Nachrichtendienst eingerichtet, der die erzielten Erfolge pünktlich an Fiat meldete, um die mit Valetta vereinbarten Zuschüsse zu erhalten. Jener hatte als Bedingung festgelegt, dass die Prämien nur für erste Plätze fließen sollten.

Die großen sportlichen Erfolge der Abarth setzten sich auch 1965 fort, als die Marke das Sportjahr mit fast 900 Erfolgen abschloss. Abarth gewann mit dem 595 die italienische Tourenwagenmeisterschaft bis 600 Kubikzentimeter, mit dem 850 TC bis 850 Kubikzentimeter und dem 1000 Berlina bis 1.000 Kubikzentimeter. Dazu kamen Klassensiege in der italienischen Gran-Turismo-Meisterschaft mit dem 700 Bialbero, dem 1000 Bialbero sowie dem Abarth-Simca 1300 GT, mit dem die Marke mit dem Skorpion auch die Gran-Turismo-Konstrukteurs-Weltmeisterschaft gewann. Im selben Jahr wurde das Projekt Fiat Abarth OT 1300 beschlossen, der am 5. September als Prototyp sein Renndebüt bei den 500 Kilometern auf dem Nürburgring gab, wo er den dritten Platz belegte. Nach mechanischer Feinarbeit ge-



MIT SIMCA-SEELE: OT 1300

1965 kam der OT 1300 mit vom Simca 1000 abgeleiteten Chassis und dem 1,3-Liter-DOHC-Motor mit 147 PS. Es wurden 50 Exemplare produziert, um die Homologation in der Kategorie Gran Turismo zu erhalten (1. Mai 1965). Das Fahrzeug gewann 1966–1967 die Gran-Turismo-Weltmeisterschaft (Divisione 1) und 1966–1968 die italienische Meisterschaft für Sportwagen (Gruppe 4).

wann dieses Fahrzeug 1966 und 1967 die Weltmeisterschaft im Gran Turismo 1. Divisione und 1966–1968 die italienische Meisterschaft für Sportwagen der Gruppe 4. Für die Sportsaison 1966 brachte Abarth auch den 1000 SP mit Gitterrohrrahmen und Mittelmotor, der von Mario Colucci entwickelt worden war, dem technischen Direktor der Firma.

1966 wurde hinsichtlich der sportlichen Erfolge das beste Jahr für Abarth. Insgesamt wurden 904 Siege in den jeweiligen Hubraumklassen der Kategorien Turismo, Gran Turismo und Sport eingefahren. Im selben Jahr wurden 235.000 Auspuffanlagen und 686 Fahrzeuge hergestellt. Das enorme Sportengagement von Abarth brachte jedoch Kosten von etwa 600 Millionen Lire mit sich, die nur durch die großzügigen Zuschüsse von Fiat gedeckt werden konnten. 1967 gab es ein erstes kaufmännisches Warnsignal, weil die Nachfrage in der Kategorie Turismo erheblich zurückgegangen war. Dies war auf die durch die aufwendige technische Entwicklung derart gestiegenen Kosten zurückzuführen, die den Nachwuchs zum Rückzug vom Rennsport zwangen. Ende Dezember waren 803 Siege registriert, wobei Abarth die Challenge Europeo Turismo 1. Divisione (1000

STUTTGARTER ABLEGER

Carlo Abarth arbeitete 1959 auch mit Porsche zusammen und schuf den Leichtbau-Carrera-GTL mit 1,6-l-Motor (115 PS), der sich 1960 in zahlreichen Sportwagenrennen der Klasse bis 1.600 Kubik behauptete.



GEDROSSELTEN PROTOTYP

Bild oben: Auf dem 1968 vorgestellten „2000 Sport Spider“ baute Pinin Farina dieses futuristische Coupé für den Brüsseler Salon im Januar 1969 auf. Der Motor wurde auf 220 PS gedrosselt.



Berlina) und die Trofeo Italiano Turismo in den Klassen bis 700, 850 und bis 1.000 Kubikzentimeter gewonnen hatte, die Gesamtzahl der an Kunden verkauften Fahrzeuge betrug jedoch nur 369 Exemplare. 1968 errang der Skorpion 875 Siege. Nach dem Tod von Vittorio Valletta im August begann Carlo Abarth sich jedoch zu fragen, wie lange er noch seine Aktivitäten ohne neue und feste Bindungen fortsetzen könne.

1969 feierte die Abarth & C das 20-jährige Firmenjubiläum und fünf Konstrukteursweltmeisterschaften, sowie weltweit fast 5.000 Siege in den verschiedenen Klassen und Kategorien. Der Hersteller mit dem Skorpion lieferte 315 Fahrzeuge aus, harte Auseinandersetzungen mit den Gewerkschaften hinterließen jedoch auch bei Abarth

aus, zum großen Teil Fiat Abarth 1000 Berlina, deren Maximalleistung in Rennversion bereits 115 PS erreicht hatte. 1971 präsentierte Carlo Abarth drei neue Sport-Prototypen mit Mittelmotor, zwei mit 3-l-V8, einer mit 2-l-Vierzylinder. Die Sportsaison verlief vielversprechend, insgesamt errang die Marke 344 Siege, darunter mit Johannes Ortner als europäischem Bergmeister am Steuer eines Abarth 3000 Gruppe 5 und mit dem Gewinn der europäischen Tourenwagenmeisterschaft. Aber bereits im Oktober ging die Wartung der Fahrzeuge von Privatfahrern an das Unternehmen Vincenzo Osella über. Die Veränderungen wurden offiziell in einer Fiat-Mitteilung publiziert, die angab, dass die Fiat-Gruppe die Abarth & C mit allen ihren Aktivitäten übernom-

UNBEZWINGBARER „1000SP“

Am 4. September 1966 gewann der „1000 SP“ mit Gitterrohrrahmen am Nürburgring den Sieg unter den Prototypen unter dem Fahrer Helmut Müller.



und seiner Belegschaft ihre Wunden. In mehr als nur einem Fall war die Teilnahme an Rennen unmöglich, weil Streiks die Vorbereitung der Fahrzeuge verhinderten.

Im Februar 1970 wurde in Turin der Abarth-Prototyp des neuen Autobianchi A 112 mit Frontantrieb vorgestellt, der in den Folgejahren eines der begehrtesten Fahrzeuge in Italien und im Ausland wurde. 1970 lieferte Abarth 540 Fahrzeuge

LETZTER ERFOLG MIT DEM A112

Ab 1971 hatte der Autobianchi A112 Abarth eine lange Erfolgsgeschichte. Im Februar 1970 war in Turin ein Prototyp des A 112 mit dem auf 108 PS gedrosselten Motor des 1000 Berlina Gruppe 2 vorgestellt worden.



men hatte. Carlo hatte verstanden, dass sich die bisherige Zusammenarbeit mit Fiat ihrem Ende zuneigte. Mit seinem unbeugsamen, kämpferischen Temperament konnte er aber keine Kompromisse eingehen, und so willigte er schließlich ein, dass sein kleines geniales Unternehmen im Turiner Industriegiganten aufging. Am 15. Oktober 1971 wurde in einer lakonischen Mitteilung von Fiat bekannt gegeben, dass Carlo Abarth in dem Unternehmen, das seinen Namen trug, nur noch Berater war. Abarth kehrte nach Wien zurück, wo ihm der Bürgermeister ein kleines Grundstück an den Hängen von Grinzing schenkte, um dort ein neues Haus zu bauen. Carlo Abarth starb am 23. Oktober 1979. Zwei Jahre später verschwand die Abarth & C offiziell.

JENSEITS DER 315 KM/H-MARKE

Der auf dem Genfer Salon 1974 von Pininfarina vorgestellte SE027. Das Projekt wurde wenige Monate später aufgegeben.



Der Kugel-Blitz

Steyr Puch 650 TR – unterwegs im vielleicht kleinsten Rallyemeister der Welt



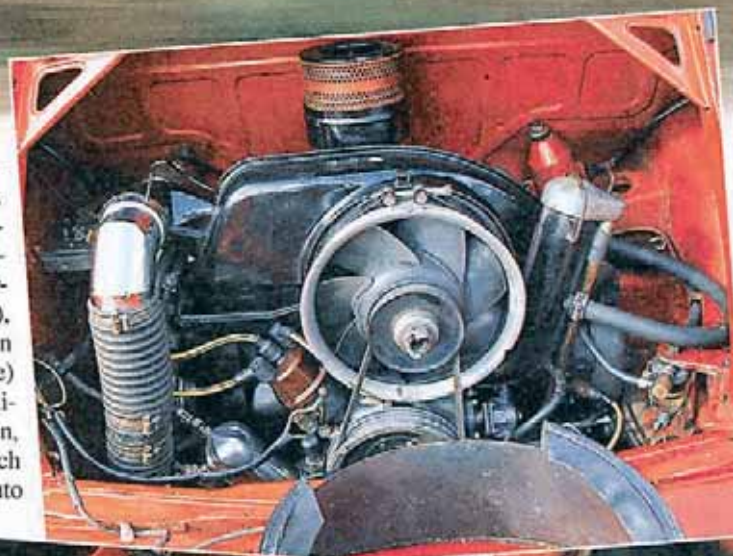
Der König lebt! In einer Halle nahe dem Nürburgring steht heute jener Puch, mit dem Sobieslaw Zasada die Rallyeszene schockte und der ihm 1966 die Europameisterschaft einbrachte. Ein unrestauriertes Auto, das seine Blessuren mit Stolz trägt. Rechts zwei, Kuppe voll – steigen Sie ein zu einer Spritztour der anderen Art. Und entscheiden Sie anschließend, ob der Puch restauriert werden darf oder nicht.

Das Abenteuer sieht klein, bescheiden und lieb aus – und erinnert natürlich an den Fiat 500, der bestenfalls in engen italienischen Altstadtgassen und beim Kampf um die Innenstadtparkplätze Roms die Nase vorn hatte. Die Teilnehmer der Rallye Akropolis des Jahres 1964 werden ziemlich genau diese Bilder im Kopf gehabt haben, als sie des kleinen roten Mitbewerbers ansichtig wurden. Damals war der Rallyesport längst eine professionelle Sache, ein gut bezahlter Job für die Aaltonens, Munaris und Toivonens. Hinter ihnen standen ausgebuffte Strategen, die das Reglement schneller vorbogen als Arnold Schwarzenegger ein Stahlrohr aus der Trickkiste, dazu ein Tross von Mechanikern und Helfern aller Art – und mitten in diese Szene voller Lancia Fulvia, Alpine A110 und Werks-Cooper rollte jetzt ein kleines rotes Auto. Ein Puch-Auto, wie die Österreicher sagen, denn es gibt ja auch Puch-Motorräder, Puch-Mopeds und Puch-Geländewagen.

Die besonders heißen Exemplare wurden vom Werk nüchtern 650 TR gerufen und gehörten zu den wildesten kleinen Kisten von allen. Was die Rallye-Elite noch nicht wusste, die dem langen, bedächtigen Sobieslaw Zasada, der sich aus dem rot lackierten Zwergenaufstand faltete, bestenfalls olympischen Geist attestierte. Den ersten Gesamtsieg bei einem Lauf zur Rallye-EM holte sich der Pole dann kurz darauf auf heimischem Boden bei der *Raid Polski*. Mit seinem Copiloten Kazimiersz Osinski fuhr der Privatier im Puch der versammelten Konkurrenz auf und davon, und fortan wirbelte Zasada immer frecher im Pulk der Werksmannschaften mit. Hatte der „Plus-Pole“, wie ihn die *ams* nannte, genug Geld für die Teilnahme an allen Meisterschaftsläufen gehabt, hätte das finnischsprachige Rallye-Establishment wohl schon 1964 dumm aus der Wäsche geguckt...

Im Folgejahr gelang es der realsozialistischen Equipe, vorübergehend die Führung im Gesamtklassement zu übernehmen, doch ein geplatzter Motor kostete den Gesamtsieg bei der *Spanien-Rallye* und wertvolle Punkte. Erst 1966 wurde das Wunder von Thondorf, dem bei Graz gelegenen Produktionsort des Puch, wahr. Nachdem Zasada/Osinski bei der *Monte* gegen eine wahre Armada von Mini, Fulvia und Alpine einen 17. Rang in der Gesamtwertung und einen deutlichen Klassensieg nach Hause brachten, kamen sie immer besser in Form und ließen

Urteilen Sie selbst: Sieht so ein Rallye-Europameister aus? Nein? Das dachte anfangs auch die Konkurrenz...



Klassisches Viertakt-Tuning: Gesunde 50 PS liefert der 650-Kubik-Boxer. Da der Rallyezweig keine 500 Kilo wiegt, reicht das für forcierte Fortbewegung

sich die Führung in der Meisterschaft nicht mehr abnehmen. Ein kleines Auto aus Österreich, gesteuert von einem polnischen Gärtnerbetreiber, finanziert vom Hersteller (wenn gerade Geld da war), vom Automobilclub Polens (wenn das politische Klima es erlaubte) und von den Erträgen einer sozialistischen Schnittblumenproduktion, gewann die Rallye-EM! Plötzlich fand niemand mehr das kleine Auto niedlich oder den Polen bedauernswert...

Es ist genau dieses Auto, der berühmteste Puch von allen, der jetzt verschlafen im Sonnenlicht vor uns steht und verhalten bollet. Kein mechanisches Geräusch stört den Leerlauf-Ton, der aus purem Ansaugen und Auspuffen komponiert ist. Schorsch Hummel, Puch-Aktivist seit Jahrzehnten, und Besitzer Peter Kröber feilen

noch an der Motoreinstellung. Kröber hat vor mehr als 20 Jahren die Spur des Über-Puch aufgenommen, die sich nach der Saison 1966 in der englischen Provinz verlor. Er reiste auf die Insel, fragte Zeitzeugen aus, produzierte horrenden Telefonrechnungen und kreiste das Auto systematisch ein. Nachdem die englische Puch-Dependance die rote Rakete für Werbezwecke eingesetzt hatte, wurde sie an einen Privatmann veräußert. Der Beleg darüber verschwand irgendwann, und weitere Spuren fanden sich nur noch in Augenzeugenberichten. Erst 1984 erreichte Kröber der ersehnte Brief aus England.



Das Fahrwerks-Layout blieb seriennah, der Stabilisator ist freilich ein Spezialteil, wie auch...



...Federn und Dämpfer. Die Karosserie selbst wurde an den neuralgischen Punkten verstärkt

Ein gewisser Nigel Hugo teilte ihm mit, er wolle sich vom Zasada-Auto trennen, um vom Erlös die Restaurierung seines Ford T zu bezahlen. Vor Ort stellte sich heraus, dass Kröber tatsächlich den König der Puchern gefunden hatte (der die Kollegen von *The Autocar* einst erst an ihrer Wahrnehmung und dann am Mini-Konzept hatte zweifeln lassen), den kleinsten Rallye-Europameister aller Zeiten.

Die erste flüchtige Betrachtung bestätigt den Eindruck, den die Rallye-Größen einst gewannen, ehe Zasada ihnen um die Ohren fuhr: Das kann doch alles nicht so wild sein. Fetzendach

statt Überrollbügel, Liegesitze statt Rennschalen – so sieht kein Pisten-schreck aus. Die Erklärungen verblüffen. Peter Kröber: „Als Zasada das Auto kaufte, gab es noch keine andere Karosserie. Und die Liegesitze blieben drin, weil die Polen häufig auf eigener Achse anreisten und dann im Wagen übernachteten...“

Der Puch offenbart seine Geheimnisse erst auf den zweiten Blick. Weil sich in den Rädern des winzigen Formates 155 x 12 keine fipptigen Bremsstrommeln unterbringen ließen, hatten die Puch-Entwickler kurzerhand die Bremse ins Freie verlegt. Das Rad besteht nur aus einem Kranz, der auf die Bremsstrommel geschraubt wird. Verräterisch ragt

die üppige Monte-Carlo-Auspuffanlage unter dem kurzen Heck hervor und kündigt von dem Durchsatzfreude. Ansonsten prägt Harmlosigkeit die Erscheinung des Einkaufsautos, das vor 35 Jahren in der Hand eines unterfinanzierten Amateurs der Weltelite um die Ohren fuhr...

Es fällt einigermaßen schwer, sich die Vergangenheit der Krawall-Kugel zu vergegenwärtigen, öffnen wir also die Motorhaube. Hier lauert der berühmte Boxermotor, der in seiner Urform im Vergleich zum Paralleltwin des Fiat 500 lediglich etwas mehr Drehmoment aufwies. Nun sollte das 16 PS starke Puchel zunächst ja auch keine Duelle im Schnee gewinnen, son-

Alles unter Kontrolle – dank vier Zusatzinstrumenten und griffigem Sportlenkrad



Styler Puch 650 TR



Werkumbau: Der kernige Österreicher kommt mit zwei Benzintanks unter der Haube daher



Stille Wasser sind tief: Ohne Startnummern und „Tannenbaum“ sieht der Puch ganz brav aus...



dem brave Österreicher zum Bäcker und in die Kirche befördern. Dass in ihm ein Raubtier steckte, entdeckten erst Tuner wie die Regensburger Hans Häring und Ludwig Liedl, dessen Sohn Heinz von 1963 bis 1965 Deutscher Bergmeister aller Tourenwagen war! Kurzer Hub und der für Boxermotoren typische gute Massenaustritt sorgten für Drehfreude und Standfestigkeit – ideale Voraussetzungen für klassisches Tuning. 1963 erschien, zunächst für die Gendarmerie gedacht, der erste heiße Puch mit Werkssegen: der 650 TR. Daraufhin rannten die Kunden den Puch-Händlern die Bude ein, versuchten, Ersatzteilmotoren zu ergattern, und drangsalierten den Hersteller, bis eine zivile Version nachgeschoben wurde. Fortan bestand wieder Waffengleichheit zwischen Räufern und Gendarmen auf den Alpenstraßen. 27 PS sorgten für gut 120 Spitze.

Für den Rallye-Einsatz finden sich am Zasad-Auto neben zahlreichen leistungssteigernden Maßnahmen auch verblüffende Umbauten: Neben zusätzlichen Aufhängungen für Motor und Getriebe findet sich ein Ausgleich für das Gasgestänge. Peter Kröber nimmt an, dass damit unerwünschten Bewegungen der Drosselklappe durch Erschütterungen auf geschotterten Rallyepfaden der Garaus gemacht werden sollte. Um die Verwindungsfreudigkeit der Cabriolimousine in den Griff zu bekommen, verstärkten die Puch-Techniker jede auffindbare Karosserie-Öffnung mit kleinen Dreiecksblechen, sorgten für Verstrebungen an besonders beanspruchten Partien und einen deutlich stabileren Querträger hinter der Frontmaske. Zwei Tanks, Zusatzinstrumente und ein Sportlenkrad – das war's auch schon fast. Die rund 50 PS befeuern ein erstaunlich seriennahes Auto!

Sie tun das auf eine Art und Weise, die die Grenzen des Vorstellungsvermögens erreicht. Das Gebrüll des Motors fährt uns in die Knochen, bringt das Zwerchfell zum Zittern, und – jawohl! – die Beschleunigung drückt uns tatsächlich sacht in die Sitze. Peter Kröber lässt den Schalthebel fliegen, aufwärts in Sekundenbruchteilen, abwärts mit einem Stakkato brüllender Zwischengasstöße. Über 4000 Umdrehungen beißt der Boxer zu, die Leistung setzt schlagartig ein, ohne Vorwarnung, und sie kommt dank Heckmotor kraftvoll an die wehrlosen Hinterräder.

Jetzt zielt der Puch-Bändiger auf eine brutal enge Rechtskurve, bremst ungefähr zehn Meter hinter dem Bremspunkt Normalsterblicher, stellt die zweieinhalb Meter hüpfenden Radstände klassisch an und heult quer durch die Kurve, die anderen Autos schon bei halber Geschwindigkeit das Genick gebrochen hätte. Merke: Das hier ist kein Spaß! Bei 6500 Touren drischt Peter den Dritten rein, Anschluss knapp über Viertausend, das Auto schießt auf die nächste Biegung zu. Vielleicht gönnt OLDTIMER-PRACTIS uns einen Nachruf; meine Frau wird den Kindern sagen, dass der Alte heldenhaft gestorben ist. Und dass man aus einem Puch bei 120 Sachen eben nicht aussteigen kann. Anhalten könnte man theoretisch, aber

Peter hört mein Geschrei nicht. Gerade bricht das Heck aus, eine Bodenwelle. Mein Chauffeur denkt gar nicht daran, behutsam zu parieren: Er sägt kurz, destabilisiert die Thondorfer Rakete noch weiter und tritt das Gas wieder voll durch. Unglaublich. Der Pucherne verliert kurz die Bodenhaftung, federt ein und zürnt auf die nächste Kurve zu, auf der Jagd nach einem imaginären Lancia...

Im Puch ist immer Jagdsaison. Er mag keinen Stadtverkehr, und damit sein Reiter das merkt, peinigt er ihn mit miserablen Ganganschlüssen bei bürgerlichen Drehzahlen. Autobahnen mag er erst recht nicht, weil er vorn ein bisschen leicht geraten ist und deshalb alles andere als gutmütig geradeaus fährt. Was er mag, sind Landstraßen, eng, kurvig und griffig. Bei Regen ist er allzeit bereit, seinen Dompteur umzubringen, und wer das obere Ende des schmalen Grenzbereiches erreicht, liegt schnell auf der Seite. Auch das war ein Erfolgsgeheimnis des Alpen-Carrera: „Wenn du ihn umwirfst, bekommst du ihn mit zwei Mann ganz schnell wieder auf die Räder. Und weiter geht's“, berichtet Schorsch Hummel. Wer heute im Rundstreckensport genau hinschaut, entdeckt, dass ein zünftiger Puch beide Ohren angelegt hat – soll heißen seine Regennuten sind platt, weil er den Rittberger schon in beide Richtungen ausprobiert hat.



Faltdach statt Überrollkäfing – und nachts klappte das polnische Meister-Team die Liegesitze um...

zählt Schorsch – und zeigt die selbst angefertigte Ölwanneerweiterung. „Eigentlich sehe ich die Aufrüstung schon kritisch“, merkt er an, „aber wenn du nicht so weit gehst, dann fährst du heute hinterher.“

Natürlich würde er sofort tauschen, und er würde das Zasada-Auto

vielleicht ganz vorsichtig überholen, ohne die Optik zu verändern: also keinen neuen Lack, nur eine Konservierung der Struktur und eine vorsichtige technische Bestandsaufnahme, ein paar neue Dichtungen vielleicht. Peter Kröber geht selbst diese Idee zu weit. „Das zweite Werksauto wurde komplett gemacht, es steht heute besser da als neu. Aber es erzählt nichts mehr.“ So wird der Puch vermutlich ein ramponierter König bleiben. Und wenn Sie auf einer Eifellandstraße ein kleines rotes Auto durch ihren Rückspiegel driften sehen, halten Sie sich ganz rechts und leisten Sie keinen Widerstand. Sie haben keine Chance.

Text: Stefan Heins
Fotos: Stefan Bau

Besten Dank an Schorsch Hummel für die freundliche Unterstützung



Das Team Zasada/Osinski bei der Monte: Wer den 50-PS-Puch in Aktion erlebte, nahm ihn ernst





Flüssiges Gold

Text + Fotos MATHIAS PAULOKAT

Viele Oldtimerfahrer stecken in der Ölkrise. Und wissen es noch nicht einmal. Gemeint sind nicht die hohen Ölpreise, sondern die wenigen Liter Öl, die im Motor des Klassikers tagaus tagein ihren Dienst verrichten. Denn Schätzungen zufolge ist die Mehrheit aller Oldtimerfahrer mit dem falschen Öl unterwegs. Sie riskieren so über kurz und oder lang höheren Verschleiß und Motorschäden.

Das Wichtigste vorweg – eigentlich ist es ganz simpel: Regelmäßige Ölstandskontrollen, Öl- und Ölfilterwechsel sind das A und O und die beste Pflegekur für einen klassischen Motor. »Jetzt im Herbst ist die beste Zeit für einen Ölwechsel, ins-

besondere dann, wenn das Fahrzeug den Winter über vorübergehend stillgelegt werden soll und nicht bewegt wird«, rät auch Brian Chase, Technischer Berater von Millers Oil. »Durch den Fahrtrieb das Jahr über mit zwischenzeitlichen Standzeiten ist das Öl verunreinigt und zu einer ätzenden Suppe mit zahlreichen Rückständen verkommen, die im Winter den Motor angreifen – also raus damit«, so der Experte. Ansonsten gilt – mag es im ersten Moment auch paradox klingen: Je weniger das Auto gefahren wird, desto häufiger sollte das Öl gewechselt werden.

Das hat gute Gründe. Schließlich entstehen bei jeder Fahrt aggressive Säuren,

die ins Öl gelangen und das Metall des Motors und dessen Dichtungen angreifen. Und nach jedem Abkühlen des Motors bildet sich Kondenswasser auf den Innenseiten der Metallteile, welches sich im Öl absondert und Rostentwicklung fördert. Bei jedem Startvorgang mit Choke gelangt endlich eine kleine Menge Sprit ins Motoröl. »Denken Sie an die Rückstände an den Kotflügelinnenseiten nach einer Fahrt durch salzigen Schneematsch. Nicht anders verhält es sich mit dem Motorinnenraum nach einem Jahr Fahrbetrieb«, so Chase. Nur wer das Auto mit frischem Öl im Winterquartier abstellt, vermeidet diese unnötige Belastung bei langen Standzeiten.



**Öl ist das Lebenselixier des Motors. Es schmiert.
Es kühlt. Es reinigt, konserviert und dichtet ab.
Wir sind dem flüssigen Gold auf den Grund gegangen.**

Regelmäßige Fahrten sind die beste Motorpflege

»Wer noch gründlicher vorgeht, dreht beim eingelagerten Fahrzeug alle sechs Wochen die Zündkerzen heraus oder klemmt den Verteiler ab, dreht den Motor dann eine halbe Minute lang mit dem Anlasser trocken durch. Dadurch verteilt sich das frische Motoröl im Innenraum und schützt die Metalloberflächen«, erklärt Brian Chase. Dies belastet natürlich die Batterie – wer kann, sollte deswegen seinen Klassiker daher auch im Winter bei entsprechend trockener Witterung bewegen. »Bewegung hält eben fit und jung«, dies gilt tatsächlich auch für Automobile.

Motoröl erfüllt viele Aufgaben. Denn es ist nicht nur für die Schmierung des Motors zuständig. Es kühlt das Aggregat

und seine bewegten, thermisch belasteten Bauteile. Es löst Ablagerungen des Verbrennungsprozesses von den Metallteilen ab, hält diese in der Schwebe und transportiert größere Teile zur Reinigung zum Ölfilter. Das flüssige Gold dichtet ferner Motorfugen ab und hält das Aggregat und den Ölkreislauf geschlossen. Und schließlich schützt es auch vor Korrosion. Kurzum, es ist ein flüssiges Wundermittel, welches den Motor intakt hält. Dennoch gehen viele Oldtimerbesitzer zu sorglos mit dem Schmierstoff um, kaufen ein beliebiges Öl entweder im Baumarkt oder an der Tankstelle, vertrauen den Ölwechsel einer Werkstattkette an oder meinen mit frei nach Gusto zugegebenen Additiven die Lebensdauer des Öls strecken zu können. All das aber schadet dem Motor, denn entscheidend ist neben regelmäßigen Ölwechseln auch die Wahl des richtigen Motoröls.

Doch was ist nun das passende Öl für das Fahrzeug? »Dafür gibt es keine pauschale Antwort«, weiß Brian Chase, denn das hängt ganz wesentlich vom jeweiligen Motor des Fahrzeugs ab. Klar ist: Feines und meist auch teures Synthetiköl ist Gift für alte Motoren, da es schlicht zu dünnflüssig ist und zu geringe Schmierwirkung entfaltet. Ein wesentlicher Unterschied besteht auch zwischen Vor- und Nachkriegsfahrzeugen. Denn jene haben oft noch keinen Ölfilter. Wer modernes Öl einfüllt, gibt damit automatisch auch Detergent und Dispersant Additive hinzu (s. auch Info-Kasten Öl-Lexikon). Diese reinigen den Motor in Kombination mit dem Ölfilter von Ablagerungen. Fehlt dieser, kann es zum Motorkollaps kommen, weil die ständig zirkulierenden Teile den Verschleiß stark erhöhen. Zudem werden Dichtungen angegriffen, die hier meist noch aus Kork oder Hanf gefertigt

sind. Willkürlich hinzugegebene Additive können zudem zu unvorhersehbaren Reaktionen mit dem Basisöl führen und letztlich gänzlich ungewollte Beeinflussungen haben.

Vorkriegsfahrzeuge stellen besondere Anforderungen

Welches Öl zu welchem Fahrzeug passt, findet sich in den originalen Serviceanleitungen der Fahrzeuge. Sind diese nicht mehr vorhanden, lohnt das Nachfragen bei den Herstellern der Fahrzeuge oder auch bei Händlern von Oldtimerölen, wie z. B. Millers Oil, Castrol Passion Car Lubes, Penrite oder auch Motul. Millers Oil bietet beispielsweise über das Internet eine sehr umfangreiche Datenbank an. Hier können Besitzer unmittelbar ihr Fahrzeug suchen, das richtige Öl dafür finden und natürlich auch gleich bestellen.

»Wer z. B. einen Rolls-Royce, Bentley oder auch MG aus der Vorkriegsepoche fährt, sollte nach kompletter Motorrevision nur noch unlegierte oder nur leicht legierte Öle fahren«, empfiehlt Brian Chase. Diese Öle enthalten kaum Reinigungssubstanzen, die den Ölschlamm lösen und Ölwege blockieren. »Pistoneeze« hießen solche Öle in den Zwanziger Jahren. Damals wurden sie zweimal im Jahr gewechselt und als Einbereichsöle mit einer Viskosität von 30W im Sommer und 20W im Winter gefahren. Heute eignet sich beispielsweise für den Sommerbetrieb ein 40er Öl und für den Winter das 30er Öl von Millers. Diese sind jeweils dickflüssiger, was mehr Belastbarkeit bedeutet. Dies wiederum ist von Vorteil, da Veteranenmotoren meist keine gute Kühlwirkung besitzen. ▶

Anbieter & Hersteller von Klassiker-Ölen

CASTROL CLASSIC
Passion Car Lubes
Tel. (07 11) 932 79 37
www.passion-car-lubes.de

MILLERS OIL – Oil Solutions Ltd.,
Niederlassung Deutschland
Tel. (0 25 94) 94 90 81
www.oldtimeroil.de

MOTUL DEUTSCHLAND
Tel. (0 22 03) 17 00-0
www.motul.de

PENRITE OIL
über Limora Ersatzteile
Tel. (0 26 83) 70 71
www.limora.com

Stevens Autoersatzteile
Tel. (02 81) 268 55
www.stevens-wesel.de



Anders sieht es bei Nachkriegsfahrzeugen aus. Diese haben zumeist ein Filtersystem. Hier können Mehrbereichsöle zum Einsatz kommen. Vorteil: temperaturbedingte unterjährige Ölwechsel entfallen somit. Ein 20W-50 Öl ist meist die richtige Wahl. Aber Achtung: die Normen für Öle sind grob. SAE Klassifizierungen weisen eine große Bandbreite aus. Eigentlich ist es logisch, dass ein billiges 15W-40 Baumarkt-Öl im Fünf-Liter-Kanister für zehn Euro keine besondere Produktqualität aufweisen kann. »Oft werden von Händlern einfache Basisöle eingekauft und diese mit einem Additivmix versehen«, weiß Brian Chase. »Von Öl-Expertise würde ich da nicht gerade sprechen.«

Qualitätsunterschiede bei Mehrbereichsölen

Entscheidend sei, dass die Öle noch nach mehreren tausend Kilometern eine hohe Scherstabilität aufweisen. »Hierfür sind die langkettigen Moleküle, die sogenannten Polymere im Öl verantwortlich«, so Chase. Bei billigen Ölen zerfallen diese nach kurzer Zeit und verlieren ihre schmierende Wirkung. Besonders Kugel- und Wälzlager fördern den Ölverschleiß. Anders bei Ölen von Millers: diese sind durch die Verwendung von hochwertigen Molekülketten besonders »scher«-stabil. Ein Healey oder Mk II kann auch bis zu minus zehn Grad problemlos mit einem 20W-50 Öl gefahren werden. Vorteil eines 20W-50 Öls: der Motor arbeitet meist mit einem um 0,5 Bar höheren Öldruck, was die Schmierwirkung nochmals unterstützt.

Auch bei Castrol gibt es einen solchen Schmierstoff. »Das Castrol Classic Motor Oil SAE 20W-50 ist ein spezielles Mehrbereichsmotorenöl für klassische Fahrzeuge nach 1960«, erklärt Niko Johannidis, Geschäftsführer von Passion Car Lubes Deutschland. »Fahrzeuge mit dem geschlossenen Kurbelgehäuseentlüftungssystem sind im Vergleich zu den älteren Fahrzeugen besser auf die Verwendung von modernen Motorenölen eingestellt.



Beim Mini:
ein Ölkreislauf für
Motor- und Getriebe

Das Castrol SAE 20W-50 Öl schließt die Lücke zwischen den mild legierten Einbereichsölen für Fahrzeuge vor 1960 und den modernen Motorenölen für Fahrzeuge auf dem Stand der heutigen Technik.« Castrol Öl wird im Blechkanister ausgeliefert, der nicht zuletzt aufgrund seiner nostalgischen Anmutung ein gern mitgeführtes Utensil im Kofferraum von Oldtimer-Fahrzeugen ist.

Stichwort Dieselmotor

Diese Motoren haben eine gänzlich andere Verbrennungscharakteristik als Ottomotoren. Entsprechend sollte auch auf spezielle Öle zurückgegriffen werden. Hier helfen wiederum die Datenbanken der Öl-Lieferanten (s. Kasten).

Noch ein Aspekt: Wichtig für die Wahl des richtigen Motoröls ist auch der Zustand des Motors. Ein Motor im Originalzustand wird dem Alter und der Laufleistung entsprechend einen gewissen Verschleiß aufweisen und Patina in Form von kohleartigen Ablagerungen tragen. Wer jetzt auf ein modernes Öl umsteigt, füllt gleichzeitig die Reinigungsadditive in den Motor, was zu dem beschriebenen Ausflocken führen kann. Wer indes einen generalüberholten Motor in seinem Klassiker hat, der kann auch auf modernere Öle umsteigen. Auch hier wissen die Hersteller von Klassiker-Ölen, die Klassik-Sparten von Automobilherstellern oder

auch versierte Fachwerkstätten zu helfen.

Spezialfall Mini: Beim legendären Mini sind Motor und Getriebe als Einheit verbaut. Hier läuft das Getriebe in der Ölwanne des Motors. Die Getriebeverzahnungen weisen aber ganz andere Belastungen auf als die des Motors. Sie scheren die Polymerketten förmlich ab. Entsprechend sollte das verwendete Öl besonders scherstabil sein. Brian Chase empfiehlt für den Mini das hauseigene Transverse 20W-50 Öl.

Getriebeöl: Ein Kapitel für sich

Getriebeöle hingegen müssen ganz andere Anforderungen erfüllen. Sie werden anders klassifiziert und sind gänzlich anders aufgebaut. Auch sind die Wechselintervalle deutlich gestreckter als bei Motorölen. Wir werden uns in einem gesonderten Technikbericht im kommenden Jahr mit Getriebeölen beschäftigen. Bis dahin aber sollten Sie mit einem Motorölwechsel nicht warten.

Abschließend noch einmal die Regeln für den Ölwechsel in Kurzform. Brian Chase erläutert: »Einbereichsöle sollten alle 1.500 bis 2.000 Kilometer gewechselt werden oder einmal im Jahr. Mehrbereichsöle, z.B. der Viskosität 20W-50, sollten alle 5.000 bis 8.000 Kilometer gewechselt werden oder ebenfalls mindestens einmal im Jahr.« Bei neuen Fahrzeugen richtet sich die Laufleistung je Ölfüllung nach der jeweiligen Herstelleranweisung. Alternativ rät Chase auch hier zu einem Wechsel – richtig – mindestens einmal pro Jahr. Worauf warten Sie also? Jetzt im Herbst ist die richtige Zeit dafür. Ein letzter Tipp von uns: denken Sie dabei auch gleich an den Ölfilter. ■

Wissen rund um's Motoröl finden Sie auf den Webseiten von Millers Oil und im »Grundwissen Motoröl«, das kostenfrei bei Castrol downgeloadet werden kann.



A wie Additive. Dies sind Zusatzstoffe, die dem Basisöl zumeist bereits ab Werk beigemischt werden. Dadurch sollen die Eigenschaften des Öls beeinflusst werden, z.B. in punkto Viskosität, Verschleiß- und Korrosionsschutz oder auch Hitzebeständigkeit. Folgende Additive sind in modernen Ölen enthalten: Detergentien (verhindern Ablagerungen im Motor), Dispersanten (beeinflussen Schwebverhalten von Verunreinigungen im Ölkreislauf), Antioxidantien (verlangsamen Alterung des Öls), Verschleißschutz-Zusätze, Korrosionsschutz-Additive, Antischaum Additive, Pourpoint-Additive (Fließverbesserer), Friction Modifier (reduzieren die Reibung auf Oberflächen) und VI-Verbesserer (strecken die Viskosität). Das nachträgliche Beimischen von Additiven ist bei der richtigen Ölwahl grundsätzlich nicht zu empfehlen.

A wie API. Dies ist eine Abkürzung, die für American Petroleum Institute steht. Das Institut klassifiziert die Öle und legt verbindliche Normen für Eigenschaften und Leistungsfähigkeit von Ölen fest. API kategorisiert die Öle nach zwei Normen - für Ottomotoren (gekennzeichnet durch ein S) und Dieselmotoren (C).

A wie ACEA. Eine weitere Abkürzung, die für die europäische Normierungsgesellschaft von Ölen steht: Association des Constructeurs Européens de l'Automobile. Hier steht der Zusatz A für Ottomotoren, B für Dieselaggregate und C für Nutzfahrzeuge. Die Normen von ACEA gibt es erst seit Mitte der neunziger Jahre und sind fortlaufend nummeriert.

E wie Einbereichsöl. Dieses Öl weist eine konstante Viskosität auf. Diese wird meist in Form einer SAE-Klasse ausgedrückt, beispielsweise SAE 30.

E wie EP. Diese Abkürzung steht für Extreme Pressure und findet bei modernen Getriebeölen Verwendung, die hohen Belastungen standhalten und aufgrund von Additivbeigabe besonders druckstabil sind. Auch Getriebeöle sind klassifiziert, also bei Verwendung ebenfalls auf Freigabe durch den Hersteller achten. EP-Öle entsprechen der GL 4 Norm.

F wie Farbe des Öls. Die Ölfarbe kann nicht als Qualitätsmerkmal gelten. Sie wird tatsächlich durch das verwendete Basisöl und Additive bestimmt. Die alterstypische Dunkelfärbung des Öls ist das Ergebnis von Verschmutzungen und Alterungen.

F wie Filter. Diese Bauteile fangen Schwebeteilchen und Verunreinigungen im Öl auf. Man unterscheidet Hauptstrom- und Nebentstromfilter. Hauptstromfilter sind hinter der Ölpumpe angeordnet und werden von der gesamten Fördermenge durchströmt, was bei Nebentstromfiltern nicht der Fall ist. Wichtig sind neben regelmäßigen Ölwechseln der Austausch der Filter, da diese sich im Laufe der Zeit zusetzen.

H wie Hypoidöl. Dieses Öl ist für den Einsatz an der Hinterachse mit Hypoidverzahnung optimiert und mit der Norm

GL 5 klassifiziert. Entsprechend hält es hohen Druckverhältnissen stand, ist aber für Synchrongetriebe nicht geeignet.

K wie Konservierungsöl. Dieses spezielle Öl ist dank schützender Additive für lange Standzeiten von Fahrzeugen optimiert und somit auch nicht für den Fahrbetrieb geeignet. Allenfalls kurze Kontroll- und Einstellfahrten können mit einzelnen Ölen absolviert werden. Hinweise des Ölherstellers beachten.

L wie Legierung. Sie bezeichnet eine Veredelung des Basisöl anhand von Zusätzen wie Fließverbesserer oder Reinigungssubstanzen. Fahrzeuge ohne Ölfilter sollten mit unlegierten oder allenfalls nur mild legierten Ölen betrieben werden.

M wie Mehrbereichsöl. Solche Öle kommen bei Fahrzeugen ab den fünfziger Jahren zum Einsatz. Mehrbereichsöle müssen mindestens zwei SAE-Klassen erfüllen, sowohl in der Kälte als auch im Höchsttemperaturbereich bei 100 Grad.

M wie Mineralisches Öl. Solche Öle bestehen ausschließlich aus natürlichen Kohlenwasserstoffmolekülen, so wie sie im Rohöl vorkommen.

S wie Scherstabilität. Durch mechanische Einwirkung werden die langkettigen Moleküle, die sogenannten Polymere, im Laufe der Zeit durch Scherkräfte zerstört. Kugel- und Wälzlager entwickeln besonders hohe Scherkräfte. Die Folge: Die Druckstabilität und damit die Leistungsfähigkeit des Öls nimmt ab. Dies äußert sich in einem geringen Ölverbrauch und signalisiert einen fälligen Ölwechsel.

S wie Synthetisches Öl. Selbstverständlich ist auch hier Erdöl der Grundstoff. Bei synthetischem Öl wird das Grundöl allerdings in einem chemischen Prozess in seine Bauteile zerlegt und dann synthetisch neu zusammengesetzt. Hieraus resultieren gänzlich andere Eigenschaften als bei einem mineralischen Öl. Je nach Mischungsverhältnis mit Mineralöl spricht man beim Endprodukt entweder von teil- oder vollsynthetischem Öl. Synthetische Öle kommen zumeist erst ab Fahrzeugen mit einem Baujahr Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre zum Einsatz. Man sollte sie auch nicht bei älteren Fahrzeugen verwenden, da die Motoren hierfür nicht ausgelegt sind.

V wie Viskosität. Die Viskosität bezeichnet die Fließfähigkeit des Öls. Diese basiert auf innerer Reibung. Die Viskosität eines Öls ändert sich mit den vorherrschenden Temperaturen. Die Einstufung erfolgt im Regelfall in den SAE-Klassen. Diese wurden durch die Society for Automotive Engineers bereits 1911 festgelegt.

Z wie Zweitaktöl. Dieses Öl vermischt sich mit dem Kraftstoff und wird beim Fahrbetrieb verbrannt. Es muss sich daher schnell mit dem Kraftstoff verbinden und sollte keine Rückstände im Tank bilden. Beim Verbrennungsvorgang sollte möglichst wenig Ölkohle entstehen.



DER NOTBOLZEN



Hier fehlt etwas! (Bild 1) Wer hat's erkannt? Genau, der Stehbolzen in der Mitte fehlt! Lösung am Zylinderkopf (Bild 2). Lösung am Zylinderkopfdeckel (Bild 3). Hier spricht die Erfahrung des Vielfahrers... mir dürfte dieses Missgeschick so alle 150.000 Kilometer passiert sein. Das letzte Mal in Hockenheim. Deswegen bin ich dort auch ausgefallen, weil auf die Schnelle eine Reparatur mangels Möglichkeit nicht zu machen war. Die Stellen auf Bayerns Überlandstraßen, wo ich mit tropfendem Motor stand, kann ich heute noch auf den Meter genau sagen. An die Leute, die mir damals geholfen haben – Hobbyschrauber, Landmaschinenmechaniker und Autoschlosser – erinnere ich mich heute noch. Der Grund für den ausgerissenen Stehbolzen? Selbst schuld, Bedienungsfehler sagen die All-

Material unbekannter Herkunft herum und wusste nie, wie die Vorgänger herumgeschraubt hatten. Mein derzeitiger Kilometerstand meines Autos lässt den unangenehmen Defekt wieder wahrscheinlicher werden. Und da möchte ich als Vielfahrer nicht unvorbereitet sein. Deswegen habe ich mich vor kurzem an die Arbeit gemacht und eine Lösung realisiert, die es erlaubt, unterwegs in Minuten-schnelle bei Normal- und Sportmotoren eine Weiterfahrt zu ermöglichen. (Bilder) Die Abbildung zeigt das Ergebnis. Zwei Zuganker der Köpfe werden über Spezialschrauben verlängert. Der gelockerte Stehbolzen muss entfernt werden. Der Zylinderkopfeckel wird nun aufgesetzt und angeschraubt. Eine vorhandene Entlüftung kann bei Bedarf angeschlossen werden,

ansonsten verschleißt die Hutmutter den Gewindestutzen. Entspannt weiterfahren und den Tag genießen. Die Herstellung brauchte seine Zeit: Die nötigen Grundmaße nachkonstruieren, die Machbarkeit ausloten, Nasen auf den Deckel schweißen, die Bohrungen und Flächen auf der Fräse fertigen, die Nasen verputzen, gemütlich zusammen mit dem Schweiß- und Fräsenfreund



Kaffeetrinken, das Ganze dann mit Glasperlen strahlen lassen, die Spezialstehbolzen auf der Drehbank anfertigen.



Die Teile werde ich in Zukunft beim Werkzeug haben, das ich sowieso immer in dem Puch mitführe, mit dem ich gerade unterwegs bin. Da passt ganz gut die Ölkühlerbrücke dazu, die ich auch schon öfters gebraucht habe. Wie heißt es im Volksmund so schön: „Der kluge Mann schraubt vor“

Hans-Georg Troeltzsch



Henning Volle

Henning Volle ist heute 63. Er sitzt in seinem Antiquitätengeschäft am Augustinerplatz, trägt eine blaue Weste über dem grauen Strickpulli und erinnert sich an all das, was




SCHAUINSBUCH

Eine wahre Bilderflut erwartet den Leser dieses akribisch recherchierten Werkes über die Bergrennen am Schauinsland bei Freiburg. Kenntnisreich porträtiert Autor Henning Volle, selbst im Rennsport aktiv, dazu Strecke, Piloten und Renngerät – und taucht ein in die Zeit, in der das bunte Treiben am Hausberg der Freiburger abertausende Zuschauer anzog und sich die Rennsport-Prominenz die Klinke in die Hand gab. Zuvorderst natürlich Bergkönig Hans Stuck (dessen Auto Union die Mechaniker wie zu sehen gern auch im öffentlichen Straßenverkehr bewegten!),



Gerhard Mitter, Ludovico Scarfiotti oder Lokalmatador Mario Ketterer, der 1978 im Toj den letzten offiziellen Bergrekord fuhr. Wer nicht (mehr) weiß was ein Bergrennen ist, und was die Faszination dieses Sports ausmacht, der sollte reinschauen – in diese Bergrennbibel! fes

unsere Bewertung 

Henning Volle: Bergrekord am Schauinsland. Die Geschichte des berühmten ADAC-Bergrennens. 160 Seiten mit ca. 450 Farb- und Schwarzweißabb., Format 21 x 29,7 cm, Festeinband. EK Verlag (Freiburg) 2009, 29,80 Euro (ISBN 978-388255-895-1). Bezug: EK Verlag, www.eisenbahn-kurier.de

sich vor 44 Jahren abgespielt hat. Inzwischen brummen im Wettkampf keine Rennmotoren mehr am „Schauinsland“, höchstens noch Dynamos von Fahrrädern mit Kinderanhänger. Politiker gaben dem Naturschutz Vorrang und untersagten die Veranstaltung ab 1984.

Irgendwann im Juli 1965: Henning Volle, ist 20 und studiert Elektrotechnik. Volles Vater ist Blechner und interessiert sich für Motorsport. Er kauft seinem Sohn für knapp 5000 Mark einen Steyr Puch. Ein teures Geschenk, mit dem er seinem Sohn Henning eine große Freude machte. Der Steyr Puch ähnelt ein wenig dem Fiat 500, aber Hinterachse, Getriebe und Motor fallen deutlich sportlicher aus. 50 PS hat die Kiste. Henning will damit das Bergrennen am Schauinsland bestreiten. Es ist keine kleine Nummer, sondern die herausragende Motorsportveranstaltung am Berg in Deutschland.



ROT-WEISSER Zwerg

Zwei auffällige Seitenstreifen und fast sieben PS mehr, die „Tuningversion“ des Turiner Alltagsfahrzeugs war ebenso einfach wie effizient. Ein Rekord in Monza und ein Sieg in Hockenheim ließen die zuvor enttäuschenden Verkäufe steigen.

Erkennbar am exklusiven und attraktiven Äußeren – einer hübschen grauen Karosserie mit seitlich je einem feuerroten Streifen – war der „500 Sport“ für Fiat eigentlich nur ein Notbehelf gegen den mäßigen Verkaufserfolg des „Nuova 500“ ab Juli 1957. Neben der zweifarbigen Lackierung war im März 1959 das Stoffdach die einzige Änderung an der Basiskarosserie, das die Innentemperaturen im Sommer erträglicher machte. Hinsichtlich der Mechanik stieg der Hubraum von 479 auf 499,5 Kubikzentimeter (durch Vergrößerung der Bohrung von 66 auf 67,4 Millimeter), außerdem wurden Zylinderkopf, Kolben, Ventile, Ein- und Auslasskanäle und Ventilator Durchmesser geändert. Die Maximalleistung von 21,5 PS bei 4.700 U/min (gegenüber ursprünglich 13 und ab Herbst 1957 15 PS) machte den 500 Sport zum schnellsten Halbliterwagen seiner Zeit. Durch Änderung der Achsuntersetzung von 8/41 auf 8/39 stieg die Spitzengeschwindigkeit auf 105 Stundenkilometer, eine Steigerung gegenüber dem Basismodell um 20 Kilometer. Die Beschleunigung von 0 auf 80 dauerte nur noch fast 28 Sekunden. Der kleine Fiat war für Wettbewerbe gedacht, deshalb legte das Werk eine erste „Vorserie“ von 100 Wagen auf, um die Homologation in der Kategorie Gran Turismo zu erhalten, die am 23. April 1958 in Pia erfolgte. Der Ursprung des grandiosen Kleinwagens waren jedoch Fiat-interne Diskussionen, die nicht ohne Polemik abliefen. Vittorio Valletta, damals Präsident von Fiat, befürwortete entschieden die Idee eines noch kleineren, noch wirtschaftlicheren und noch spartanischeren Wagens, als es der „600“ bereits war, der sich als wahrer Segen für die Konzernbilanzen erwiesen hatte.

Er war der Überzeugung, dass der Nuova 500 Millionen Motorrollerfahrern den Umstieg von zwei auf vier Räder ermöglichen sollte. Der Anfang erwies sich jedoch als schwierig. Der Listen-





SPORTLICHER VETERAN

Fast ein halbes Jahrhundert ist dieser seltene Fiat 500 Sport alt. Das am 21. März 1960 erstmals zugelassene Fahrzeug erhielt kürzlich eine Komplettrestaurierung der Mechanik und Karosserie.



1960 war der Nuova 500 Sport mit Stoffdach zu 495.000 Lire nicht gerade billig. Zum Vergleich: Der größere 600 kostete 625.000 Lire, und für den 1100 waren 975.000 Lire zu zahlen. Heute kann ein Nuova 500 Sport schon mal 9.000 Euro kosten.

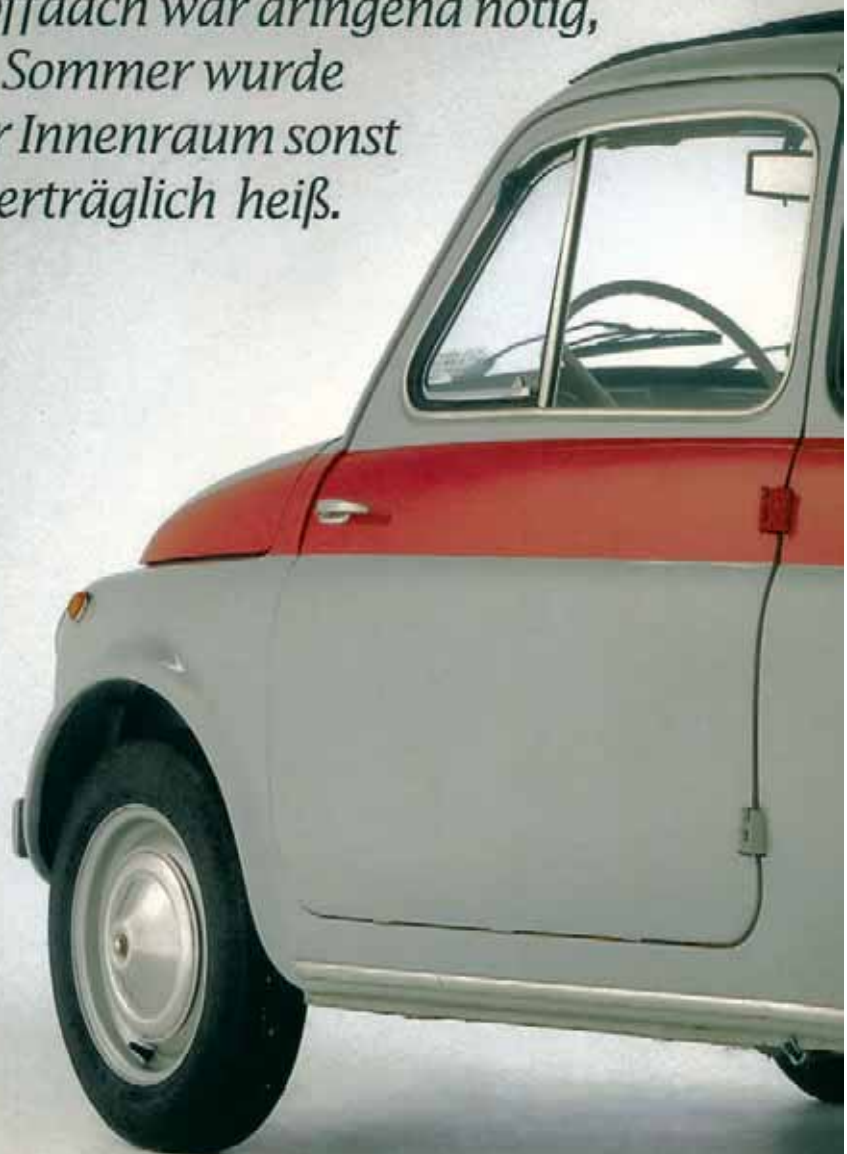


preis von 490.000 Lire lag zu nah an dem des „600“ (590.000 Lire) und musste schon drei Monate später um 25.000 Lire gesenkt werden. Die Kritik war heftig: lauter und wenig elastischer Motor, geringe Leistung und Höchstgeschwindigkeit, unsynchronisiertes Getriebe, zweifelhafte Verarbeitung. Die Zulassungen in den ersten drei Monaten nach Einführung waren entsprechend – gerade einmal 7.538 Fahrzeuge. Im selben Zeitraum wurden in Italien 22.652 Stück des 600 und 10.282 Stück des Fiat 1100 verkauft. Die möglichen Verbesserungsmaßnahmen für ein „wirtschaftliches“ Fahrzeug waren nicht leicht zu finden. Zuerst wurde der Motorenzauberer Carlo Abarth konsultiert, der die Verdichtung des rustikalen Zweizylinders von 6,55:1 auf 8,6:1 erhöhte, einen anderen Vergaser einbaute und die Abgasanlage modifizierte. Er gewann so quasi auf einen Schlag 7 PS, die nun bei 5.000 statt 4.000 U/min erreicht wurden und das Fahrzeug spritziger und lebhafter machten. Es schaffte jetzt auch die Schallmauer von 100 Kilometern. Fiat gab sofort 100 derart überarbeitete Fahrzeuge in Auftrag, um sie dem offiziellen Verkaufnetz vorzustellen. Ein Paukenschlag fand vom 13. bis 20. Februar auf der Rennstrecke in Monza statt, als ein Fiat Abarth „500“ zu einem Marathon über sieben Tage und Nächte antrat. Am Steuer wechselten sich dabei diese sechs bekannten Fahrer ab: Cattini, Giuberti, Guarnieri, Manfredini, Poltronieri und Zagato. Der Motor war nochmals überarbeitet worden (Verdichtung nun 10,5:1), das Auto verfügte so über 26 PS und schaffte in einer Woche sage und schreibe 18.186 Kilometer mit einem Durchschnitt von 108,252 Stundenkilometern.

Fiat war bei der Zusammenarbeit mit Abarth durchaus Risiken eingegangen, zog aber nun umgehend Nutzen aus diesem überzeugenden Zuverlässigkeitsbeweis und stellte das Rekordfahrzeug bei den wichtigen europäischen Händlern

DAS WEIT ZU ÖFFNENDE

Stoffdach war dringend nötig, im Sommer wurde der Innenraum sonst unerträglich heiß.





WENIG AUSSTATTUNG

Der Innenraum ist auf das Nötigste beschränkt. Die Ablage unter dem Armaturenbrett stammt von der Version „Economica“, während die Fenster vom Modell „Normale“ übernommen wurden. Die Tachanzeige stieg von 110 auf 120 km/h. Nicht original: der Schalthebelpnauf.





SPARTANISCH UND FUNKTIONAL

Die bescheidene Materialqualität unterstreicht das spartanische Projektkonzept. Einstieg hinten beschwerlich, Vordersitze ohne Blockiervorrichtung.



aus. Wenige Wochen später lud Valletta Carlo Abarth ein und fragte ihn, ob er mit dem Prestigege Gewinn für sein Unternehmen durch den Erfolg in Monza zufrieden war. Carlo Abarth aber erwiderte ehrlich und unverblümt: „Ach wo, ich bin mit nichts zufrieden“. Damit nahm die beachtliche Beteiligung Fiats am Motorsportengagement der noch kleinen Firma Abarth ihren Anfang.

Monza bedeutete die Trendwende für den Nuova 500. Im Frühjahr 1958 übernahm Fiat mit leichten Änderungen die von Abarth vorgeschlagenen Modifikationen in einer Spezialversion des Nuova 500, dem Modell Sport. Die glanzvolle Vorstellung erfolgte während der 12 Stunden von

MIT LANGEM ANLAUF, *minimaler Beladung und ohne Gegenwind waren über 100 km/h möglich.*



Hockenheim am 26. Mai 1958, an denen Fiat offiziell mit 12 Wagen teilnahm, von denen vier die ersten vier Plätze ihrer Klasse belegten.

Der Nuova 500 Sport wurde nur zwei Jahre lang bis zum Herbst 1960 gebaut, als er dann vom 500 D abgelöst wurde, und der Winzling die Marke von 100.000 verkauften Exemplaren überschritten hatte. Der Sport konnte ein Fahrzeug in der Öffentlichkeit rehabilitieren, dessen Zukunft bereits ernsthaft gefährdet schien. Von den Modellen D, F, L und R lieferte Fiat zwischen Sommer 1957 und Sommer 1975 rund 3.678.000 Exemplare aus. Ein historischer Erfolg für italienische Autos.



BRANDGEFÄHRLICH

Die Nähe der Batterie (neben dem Ersatzrad) zum Benzintank gab Anlass für viele Polemiken. Das winzige Fach unter der Fronthaube verdiente die Bezeichnung „Kofferraum“ nicht.



MOTOR MIT RAUM

Hier gibt es nur wenige auffällige Änderungen gegenüber der Basisversion, vor allem die Vergaserbestückung hat sich geändert: Abarth montierte den Weber 26IMB2 statt des ursprünglichen 24IMB. Der Zweizylinder (Modell 110.004) hat knapp 500 Kubikzentimeter Hubraum, um die Grenzen der Halbliterklasse optimal zu nutzen.



Abarth Coppa Mille – „Kampf der Zwerge“

Lebendige Automobilgeschichte beim „Kampf der Zwerge“ auf dem Hockenheimring

Es kommt nicht von ungefähr, dass die drei eigenständigen Serien „ABARTH-COPPA-MILLE“, „BRITISH-CAR-TROPHY“ & „NSU-TT-TROPHY“ unter dem gemeinsamen Begriff „Kampf der Zwerge“ seit vielen Jahren zu einer der teilnehmerstärksten und beliebtesten Serien im nationalen und internationalen historischen Motorsport gehören. In diesem Jahr machten sich die drei Serien zum Saisonstart nach Hockenheim zur „Hockenheim-Historic“ auf, um Punkte für ihre Meisterschaften zu vergeben. Nach der großen Begeisterung durch das Publikum bei der „Hockenheim-Classics 2009“, wird es bei der „Hockenheim-Classics 2010“ wieder einen „Kampf der Zwerge“ geben, zu dem sich mehr als 55 Teilnehmer eingeschrieben haben.



In der „ABARTH-COPPA-MILLE“ ist der Name selber schon Programm. Hier starten die kleinen Rennsemmeln des „king of the small cars“, Carlo Abarth, mit einem Hubraum von maximal 1000 ccm. Der vor 101 Jahren in Wien geborene Auto-Fanatiker machte sein Sternzeichen, den Skorpion, zum Wappen einer ganzen Rennfahrzeuggeneration in den wilden 50-er und 60-er Jahren. Nicht



weniger als 10.000 Siege und Rekorde fuhren die von ihm „frisierten“ Rennvarianten weltweit ein, die vielfach auf der Basis des biedereren Fiat 500 und 600 ihren Ursprung gehabt haben. Im Jahr 1986 traf sich am Nürburgring beim OTF eine kleine Schar von ABARTH-Fans, um mit einer ABARTH-Challenge dem Skorpion wieder Leben zu geben. In der Folgezeit bildeten sich 4 Divisionen heraus, die nach einem einfachen Reglement unterschieden werden. In Division 1 starten die kleinen Abarth 595/695SS und Steyr-Puch, die Division 2 ist den heckgetriebenen Abarth 850–1000 TC vorbehalten, während sich in der Division 3 die frontgetriebenen Autobianchi A-112 Abarth und Fiat 127 tummeln. In der Division 4 starten sämtliche Fahrzeuge mit 2 Doppelvergasern und entsprechend mehr Leistung an der Vorder- oder Hinterachse. Bei der ABARTH-COPPA-MILLE gilt das Motto „More race - more fun“.

Wenn man von lebendiger Automobilgeschichte spricht, kommt man an dem Kultauto, dem „Mini“ nicht vorbei. Der Mini-Cooper hat auch im Motorsport seine große Tradition, die er auf unzähligen Rallyes, Rundstrecken- und Bergrennen unter seine kleinen 10“-Räder genommen hat. Im Jahre 2001 gründete eine zähe Gruppe von Mini-Liebhabern, die allesamt ihr Nostalgiefahrzeug wieder



Abarth Coppa Mille – „Kampf der Zwerge“

flott bewegen wollten, die "BRITISH-CAR-TROPHY". Inzwischen die Rennserie für englische Sport.- und Tourenwagen bis 1300 ccm. Um den Historischen Motorsport mit diesem Mini-Racer preisgünstig zu gestalten, wurde für 2010 erstmals eine neue Division für den Rover-Mini-Cooper mit serienmäßigem SPI-Motor ausgeschrieben, natürlich ausgestattet mit dem aktuellen Sicherheitspaket das der DMSB für GLP am Berg und Rundstrecke vorschreibt. Getreu dem Motto dieser Serie „best fun race“, wird hier bester und spannender Motorsport geboten.

Heiß erwartet von den Fans nach der langen Sommerpause dürfte der Auftritt der superschnellen und luftgekühlten Hecktriebler des NSU-TT hier sein. Die liebevoll hergerichteten Rennvarianten des NSU-TT als „dem deutschen Rennklassiker“ kommen in immer größerer Zahl an den Start. Im Fahrerlager schön aufgereiht präsentiert sich hier der großen "NSU-TT-TROPHY" Fangemeinde eine Plattform, die geradezu ideal ist für die Fachsimpeleien aus den guten alten NSU-Spiess/Bergmeister-Zeiten hier am "Hoggeheimring".

Die Serie "Kampf der Zwerge" war in diesem Jahr schon in Hockenheim am Start. Rennen werden in Spa-Francorchamps/B., in Osnabrück und 2 mal am Nürburgring ihre Fortsetzung finden. Wir freuen uns auf Euch als Zuschauer.



Mehr Infos zu den drei Serien unter www.abarth-coppa-mille.de, www.british-car-trophy.de, www.nsu-renndienst.de





Lebensweisheiten von Rallye-Weltmeister Walter Röhrl

- >Gute Fahrer haben die Fliegenreste auf den Seitenscheiben.
- >Wenn du den Baum siehst, in den du rein fährst, hast du Untersteuern, wenn du ihn nur hörst, hast du Übersteuern.
- >Die wahre Kunst der Fahrzeugbeherrschung erkennt man im instabilen Fahrzustand!
- >Vernünftige Autos werden vom Antrieb geschoben, nicht gezogen.
- >Man kann ein Auto nicht wie ein menschliches Wesen behandeln - ein Auto braucht Liebe.
- >Im Rallysport ist es wichtig, dass das Auto ein gutes Handling hat... man sollte also ein Mittelding zwischen Unter- und Übersteuern finden mit der Tendenz zum Drift...
- >Ich hab kein Interesse mit einer Sekunde Vorsprung zu gewinnen. Es gibt ja Leute die sagen: "Das war ein richtig harter Fight, ich hab' mit einer Sekunde gewonnen!" ICH will mit 10 Minuten gewinnen - das freut mich viel mehr!
- >Im Rallye Sport wurde meine Vermutung bestätigt, dass ein Auto mit 2 angetriebenen Rädern nur eine Notlösung ist.
- >Beim Beschleunigen müssen die Tränen der Ergriffenheit waagrecht zum Ohr hin abfließen.
- >Das ist so, als ob dir an einer roten Ampel einer mit dreißig Sachen ins Heck kracht" (Walter Röhrl - über den Antritt (die Beschleunigung) des Audi Sport Quattro S1)
- >Autofahren beginnt für mich dort, wo ich den Wagen mit dem Gaspedal statt dem Lenkrad steuere. Alles andere heißt nur die Arbeit machen.
- >Im Prinzip bist du beim Auto Audi Sport Quattro S1 mit dem Denken schon zu langsam.
- >Wenn man beim alten Porsche Turbo aufs Gas getreten ist, hat sich zwei Sekunden lang gar nichts getan und dann hat man gemeint, es ist einem einer Hinten drauf gefahren.
- >Wenn man mal in mein Alter kommt, ist im Dunkeln fahren gar nicht mehr so lustig, weil da sieht man nix mehr in der Nacht. Ich hab in der letzten Zeit oft überlegt, ich könnte eigentlich noch Weltmeisterschaft fahren, weil die immer nur am Tag fahren - diese Weicheier...! (Walter Röhrl - bei einem Interview zur Köln-Ahrweiler Rallye)
- >Wenn ich das schon höre: »Das muss man im Hintern spüren...« So ein Schmarren, wenn du was im Hintern spürst, ist's nämlich vorbei, denn dann bist du schon längst runter von der Straße. (Walter Röhrl - Interview im Audi-Werbevideo "Veni-Vidi-Vici")
- >Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davor steht und Angst hat es aufzuschließen.
- >Für alles über 8 Minuten ziehe ich keinen Helm auf (Nordschleife)



MESSETEAM

IHRE ANSPRECHPARTNER FÜR DIE CLASSIC EXPO INTERNATIONALE OLDTIMER-MESSE

01.-03.10. 2010

IHR KONTAKT ZU UNS

Wolfgang Baumgartner, Messeleiter

baumgartner@messezentrum-salzburg.at, Tel.: +43 (0)662 2404-51

Birgit Ausserweger, Messeassistentin

ausserweger@messezentrum-salzburg.at, Tel.: +43 (0)662 2404-62

Hermann Schwarz, Salzburg Rallye Club

office@salzburg-classiccar.at, Tel.: +43 (0) 664 58 68 280

MESSESTADT SALZBURG:

Spätestens seit W. A. Mozart sind Kunst und Kultur Salzburgs inspirierende Elemente.

Wer zur Classic Expo 2010 kommt, wird gerne auch die vielfältigen Freizeitangebote wahrnehmen, wie beispielsweise einen Spaziergang durch die herrliche Altstadt (Weltkulturerbe der UNESCO), eine Schiffsfahrt auf der Salzach, oder einen Besuch der berühmten Festspielhäuser.

Als Messestadt bietet Salzburg natürlich auch genügend Hotels, in allen Preiskategorien. Wir freuen uns, dass Sie sich für eine Teilnahme an der Classic Expo 2010 entscheiden. Wir werden uns mit ganzem Engagement dafür einsetzen, dass die Veranstaltung für Sie ein Erfolg wird. Natürlich sorgen wir schon bei Ihren Vorbereitungen für eine reibungslose Abwicklung.

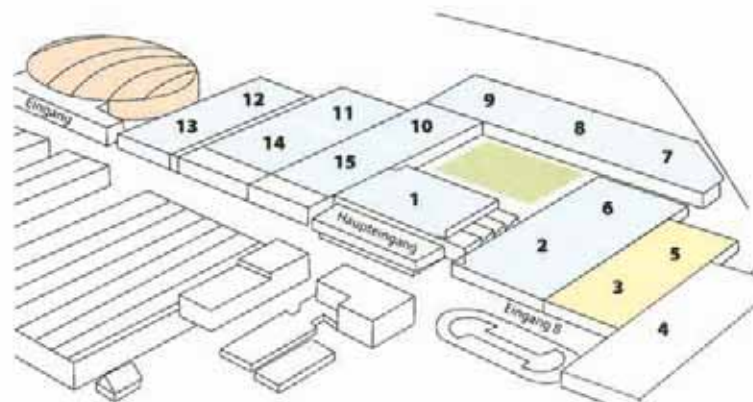
Fordern Sie uns, wir unterstützen Sie bestens!



Das Messezentrum Salzburg erreichen Sie mit dem Auto über die Autobahnabfahrt Messezentrum (insgesamt 3.400 Parkplätze) oder mit der Stadtbuslinie 1. Der Flughafen liegt nur wenige Taximinuten vom Messezentrum entfernt.



DOROTHEUM



Ausstellungsbereich: Händler, Clubs, Teilmarkt, Privatverkauf, Sonderschauen, 100 Jahre Alfa Romeo, spezielle Motorradhallen

Dorotheum-Auktion

Outdoor-Area

Gesund & Wellness

zeitgleich mit der
gesund & wellness
messe in salzburg



Messezentrum Salzburg GmbH | Am Messezentrum 1 | A-5020 Salzburg

Tel.: +43(0)662 2404-0 | Fax: +43(0)662 24 04-20

classicexpo@messezentrum-salzburg.at | www.classicexpo.at | www.messezentrum-salzburg.at

Konzeption & Grafik: Academy Agency



Fit für die Reise

EGAL, OB EIN WOCHENENDTRIP zum Baggersee oder eine siebentägige Reise durch die Toskana ansteht – wer mit seinem Klassiker unterwegs ist, will vor allem Fahrspaß haben. Damit der nicht abhanden kommt, sind eine gute Vorbereitung des Fahrzeugs sowie ein paar grundsätzliche Gedanken unerlässlich.

Die zentrale Frage lautet: Ist das Fahrzeug den Anforderungen der geplanten Reise gewachsen? Reifen, Bremsen und Antriebsstrang sind bei einer Alpentour beispielsweise deutlich höheren Belastungen ausgesetzt als bei einer kurzen Spazierfahrt. Ein gründlicher Technikcheck – ob selbst oder in der Werkstatt des Vertrauens durchgeführt – ist demnach unumgänglich. Wer bereits im Winter oder Frühjahr daran denkt, braucht sich am Saisonstart nicht über lange Wartezeiten in Werkstätten zu ärgern.

Neben den Ölständen (Motor- und Getriebeöl) sollten unbedingt die Zündanlage (Kerzen, Unterbrecherkontakte), sämtliche elektrische Leitungen, alle Anschlüsse und die Beleuchtung überprüft werden. Der Check sollte weiter eine Kontrolle des Lade- und Füllstands der Batterie sowie eine Sichtprüfung von Kühler (Kühlwas-

serstand), Wasserpumpe, Kühlwasserschläuche, Kraftstoffleitungen und Bremsflüssigkeitsstand umfassen. Eine Sicht- und Spannungsprüfung des Keilriemens sollte ebenso stattfinden wie ein Blick unter das Fahrzeug. Spätestens jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, aufgeschobene Reparaturen zu erledigen, wenn man nicht mitten in Rom mit einer gerissenen Auspuffaufhängung oder einer kollabierten Kupplung dastehen will.

Kleinere Pannen lassen sich unterwegs in vielen Fällen selbst beheben – sofern eine Werkzeug-Grundausrüstung an Bord ist. Dazu zählen ein Zündkerzenschlüssel, ein Satz Schraubendreher sowie je ein Steckschlüssel- und Schraubenschlüssel-satz. Ferner gehören diverse Zangen und ein Hammer unbedingt mit auf die Reise. Einen entsprechenden 15teiligen Werkzeugsatz in einer historisch anmutenden Rolltasche bieten beispielsweise Heinrici (siehe Foto) oder die Firma Historische Technik (www.classic-tool.de).

Ebenfalls unerlässlich für eine Reparatur am Straßenrand sind Kabelbinder, Schlauchschellen, Sekundenkleber, Draht sowie eine Rolle Gewebepapier. „Profis“ nehmen in der Regel ein kleines Ersatzteil-

paket mit auf jede Reise. Darin sollten sich eine Verteilerkappe, Unterbrecherkontakte, Kerzenstecker und Zündkabel befinden. Weiter sollten ein Satz Zündkerzen, eine Glühlampenbox, ein Keilriemen, Gas- und Kupplungszüge sowie ein Satz Schleifkohlen für die Lichtmaschine und diverse Sicherungen mitgeführt werden. Ebenfalls unerlässlich: Schmierfett, Motoröl und das Reparaturhandbuch. Bei längeren Trips empfiehlt sich zudem ein handliches Batterieladegerät wie die „Charge Box 3.6“ des Herstellers „4Load“, die mit diversen Adapterkabeln und einer Tragetasche geliefert wird (siehe Bild).

Ein (internationales) Händlerverzeichnis hilft im Ernstfall bei der Suche nach der Fachwerkstatt. Wer einem Club angehört, kann zudem oftmals auf ein Netzwerk zurückgreifen, um beispielsweise einen Spezialisten ausfindig zu machen. Bei weiteren Reisen auch keine schlechte Idee ist ein Schutzbrief, dessen Leistungen unter anderem den Rücktransport eines gestrandeten Fahrzeugs umfassen.

Besitzer von Autos ohne Warnblinkanlage sollten allein schon zur eigenen Sicherheit über eine Nachrüstung nachdenken. Der Zubehörspezialist Heinrici





1
2

3
4

5
6
7
8

1 Handliches Ladegerät „Charge Box 3.6“ mit Tragetasche und verschiedenen Anschlussmöglichkeiten, 69,90 Euro, www.4load.de
2 Merian Extra „Deutsche Technikstraße“ mit 180 Ausflugszielen
3 15teiliges ADAC-Landkartenset mit Streckentipps in Deutschland, Österreich, Frankreich, der Schweiz, Kroatien, Luxemburg und Italien,

für Mitglieder kostenlos, www.adac.de **4** Pannenausrüstung, von Heinrici, 46,50 Euro, www.heinrici-klassik.de **5** DB-Autozug, www.dbautozug.de **6** Lederrolltasche mit Werkzeugset von Heinrici, 295 Euro **7** Nachrüstbare Alarmanlage „Cadillock Alarm“, 169,95 Euro, www.2bfirst.com **8** Gamslederhandschuhe, von Heinrici, 73 Euro

Wenn längere Fahrten anstehen, sollte das Auto gut vorbereitet sein. Motor Klassik-Reisespezialist Michael Schröder erklärt, worauf es ankommt.

verfügt über eine schnell zu installierende Mini-Warnblinkanlage für 39,60 Euro (www.heinrici.de). Ebenfalls von Heinrici stammt eine Pannenausrüstung, die aus Warndreieck, Verbandtasche, Warnweste (Pflicht in Italien, Österreich, Kroatien, Portugal, der Slowakei und Spanien), Wagenheber, Abschleppseil und Radkreuz besteht (siehe Foto). Für das Pannenset kann zusätzlich ein klassisch nachempfunden Lederkoffer geordert werden.

Nicht nur Nordlichter stöhnen bisweilen über eine lange und strapaziöse Anreise in Richtung Süden. Eine Alternative zur Autobahn stellt der Autozug dar. Dessen Terminals befinden sich in Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Hildesheim, Lörrach, München und Neu-Isenburg (bei Frankfurt). Von dort aus verkehren die Züge in Richtung Frankreich, Italien, Österreich und Kroatien. Da jedoch nur eine begrenzte Transportkapazität zur Verfügung steht, sollte die Buchung möglichst frühzeitig geschehen. Infos erteilt jedes DB-Kundencenter oder im Internet unter www.dbautozug.de.

Bleibt nur noch die Frage, wohin man mit seinem Auto fährt, um möglichst viel Spaß zu haben – Stichwort Routenpla-

nung. Der ADAC bietet seinen Mitgliedern beispielsweise ein kostenloses 15teiliges Landkartenset an, auf denen besonders attraktive Strecken für Motorrad- und Oldtimerfahrer verzeichnet sind (siehe Bild). Zu den ausgewählten Zielregionen gehören das Trentino, die Toskana, die französischen Seealpen oder die Eifel und Ardennen. Diese Blätter dienen jedoch nur zur Streckenplanung, sie ersetzen mit ihrer sehr einfach gehaltenen Darstellung keine herkömmliche Landkarte.

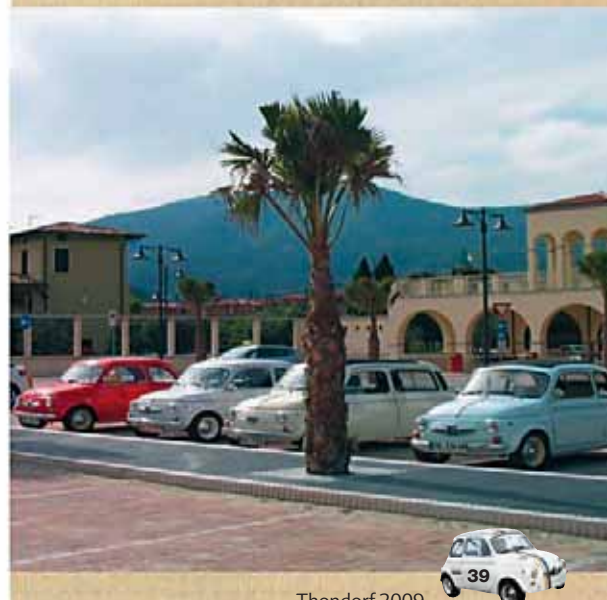
Wer in den nächsten Wochen und Monaten durch Deutschland tourt, dem empfiehlt die Redaktion die Merian-Extraausgabe „Deutsche Technikstraße“ (siehe Bild). Darin finden sich zwischen dem Schiffshebewerk in Niederfinow und der BMW Welt in München rund 180 Ausflugsziele in die Welt der Technik, die sich je nach Region und Bundesland zu spannenden Touren zusammenlegen lassen.

Alle Sehenswürdigkeiten, ob Museum, Bergwerk oder Hafenanlage, werden in einem Infoteil ausführlich beschrieben und sind zudem auf einer herausnehmbaren Karte verzeichnet. Da kann man nur noch eines wünschen: Gute Reise! ■



UNTERWEGS MIT
Motor
Klassik

Mit Motor Klassik-Lesern auf die Reise gehen – zum Beispiel in die Toskana





Schnell - Zuverlässig - Erfolgreich

***Harald Peter startet mit seinem Steyr-Puch erfolgreich
von 1996 bis 2002 in der
Historischen Tourenwagen Trophy
und seit 2003 in der
Trofeo Abarth Coppa Mille***

Seine Bilanz bei den Rundstreckenrennen:

108 Starts - 58 Siege - 1 Ausfall

Seine Erfolge:

***Historische Tourenwagen Trophy
3 x Sieger bis 700 ccm***

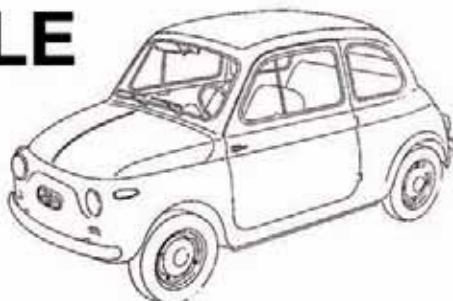
***Trofeo Abarth Coppa Mille
5 x Divisionssieger
2 x Gesamtsieger***





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 2010

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!



ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

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





**6. Old- & Youngtimertreffen
des MSC Coburg e.V.
im DMV + VFV**

Bilder/Text:
T. Gempel

Am 10. Mai 2009 fand das 6. Old- & Youngtimertreffen des MSC Coburg e.V. im DMV statt. Bereits eine halbe Stunde nach dem offiziellen Beginn war der Coburger Schloßplatz bis auf den letzten Platz gefüllt. Darunter zahlreiche wunderschön restaurierte Motorräder und Automobile von 1905 bis Mitte der 80-er Jahre. Neben einem sehr seltenen Alpha Romeo T2, einigen NSU TTs, Austin Healeys, Bentleys u.a. fanden sich auch zwei motorsportliche Highlights auf dem Schloßplatz ein. Neben dem ersten VW-Käfer der das 24h-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in Angriff genommen und auch in Wertung beendet hat, war weiterhin der Rallye-Käfer zu finden, der 1969 bei der RAC-Lombard-Rallye in England im Einsatz war. Den zahlreichen Zuschauern wurde seitens des MSC Co-

burg weiterhin zwei wirkliche Zweirad-Raritäten präsentiert. Zum einen war dies das erste und einzige in Coburg gebaute Motorrad, eine APC (Alfred Propp Coburg siehe Info 2/09 Seite 28) von 1925 mit 500 ccm. Zum anderen das Club-Highlight aus dem Jahre 1905, eine französische Alcyon. Das in Paris gebaute Fahrzeug wurde in Coburg vom damaligen Zaren Ferdinand von Bulgarien gefahren, der hier im Exil lebte. Als er starb, kaufte der MSC aus dem Nachlass die Alcyon.

Bis in den späten Nachmittag fanden über 400 Old- & Youngtimer den Weg auf den Coburger Schloßplatz und machten diese Veranstaltung zu einer der größten seiner Art in Bayern.



Spass mit Steyr

Henning Schmidt entstammt jener legendären Steyr-Puch-Clique, die mit ihren «Alpen-Flöhen» in den 60er-Jahren fast alle Bergstrecken unter ihre Kontrolle brachte. Das südbayerische Trio Liedl, Eichhammer und Schmidt wurde für die zahlenmäßig deutlich überlegene BMW-700-Armada oft genug zum Schreckgespenst. So kam es häufig vor, dass im Tagesergebnis der kleinsten Hubraumklasse bis 700 ccm drei Steyr-Puch 650 TR vor rund 30 BMW 700 ausgewiesen wurden. Allein Liedl schaffte mit dem 60-PS-Wägelchen drei Bergtitel, und auch Schmidt fand sich mehrfach weit vorne im Meisterschafts-Klassement. Und wenn der Berg-Parcours eng genug war, gelang einem Steyr-Puch-Treter manchmal sogar die absolute Tagesbestzeit aller Tourenwagen. «Da haben sich die Freunde in den grossen Hubraumklassen dann immer furchtbar geärgert», erzählt Schmidt voller Schadenfreude.

Auch auf Flugplätzen und permanenten Rennstrecken trieb Schmidt sein Unwesen. Nachdem er 1972 im Steyr-Puch lange Zeit um den Titel im Deutschen Rundstrecken-Pokal mitgekämpft und die Saison schliesslich als Tabellendritter beendet hatte, reizte ihn ein hubraumstärkeres Auto. Für die Fiat-Tuner Hörmann und Leinberger trat der Bayer dann

jahrelang mit einem 128er in der Tourenwagenklasse bis 1300 ccm an. Auch hier etablierte er sich auf Anhieb und zählte stets zu jenen Piloten, die einen Platz auf dem Siegerpodium abonniert hatten.

Dagegen verlief ein kurzer Ausflug in die Formel 3 für den erfolgsverwöhnten Tourenwagen-Spezialisten ernüchternd. «Für das enge Cockpit war ich viel zu gross und passte da überhaupt nicht rein», erinnert er sich. «Ich sass wie in einer Sardinendose und konnt' mich nicht rühr'n.» Kein Wunder, dass er deshalb den engen F3-Sitz ganz schnell gegen ein geräumigeres Cockpit tauschte. So ging's mit einem komfortablen Capri RS nochmals zur Tourenwagen-EM quer durch Europa, bevor er 1984 nach 20 Jahren Racing seine aktive Laufbahn beendete.

Heute lebt Henning Schmidt in Altomünster bei Dachau, hat vor zwei Jahren seine langjährige Lebensgefährtin Heide geheiratet und ist mit knapp 70 immer noch ein jugendlicher Typ. «Ich arbeite nach wie vor in meiner Baustoff-Handelsagentur, spiele Golf, so oft es geht, und treffe mich gelegentlich mit der alten Steyr-Puch-Mafia», umschreibt er sein aktuelles Leben. Sein Golf-Handicap 9,9 lässt vermuten, dass aus dem Ex-Rennfahrer inzwischen auch auf dem Green ein Siegertyp geworden ist.



Jung und schnell: Schmidt 1969



Fit und frisch: Schmidt heute mit 70



Klein, aber fein: Steyr-Puch 650 TR mit Pilot Schmidt 1972 in Zandvoort



Jahresabschlussfeier 2009

Als der Termin für die Jahresabschlussfeier bekannt wurde, stand für uns die Teilnahme fest: Diesmal wollten wir auf jeden Fall dabei sein, aber aus diversen Überlegungen ohne unseren Puch, wie sich bald herausstellen sollte, eine Entscheidung, die der überwiegende Teil der Puch-Freunde ebenfalls traf.

Der Einladung zur Jahresabschlussfeier folgten viele Steyr Puch-Freunde, sie kamen aus den unterschiedlichsten Regionen Deutschlands. Wir waren gespannt, wie viele ihren Puch mitbringen würden, auf dem Hänger oder sogar in direkter An-



Stellplatz für das Wohnmobil mit dem gelben TR auf dem Hänger gefunden. Noch war die Parkplatzauswahl groß und alles möglich... Es dauerte nicht



fahrt ohne fremde Hilfe? Am frühen Nachmittag war es dann soweit: Familie Viebranz aus Berlin fuhr zuerst auf den Parkplatz, der wegen der Umbaumaßnahmen am Hotel zunächst einen nicht sehr einladenden Eindruck machte und anfänglich für einige Irritationen sorgte: Wohin mit dem Gefährt?

Der Untergrund war glücklicherweise trocken und so wurde nach einigen Rangiermanövern ein geeigneter



lange, und nun rollten weitere Puchs an! Eine Augenweide für jeden Puchliebhaber! Den Transportmöglichkei-

ten waren keine Grenzen gesetzt. Ein Steyr Puch-Freund hatte seinen Puch komplett in einem alten Ford Transit verstaут. Eine gute Idee mit eindeutigen Vorteilen: Geschützter, sicherer und zugleich zügiger Transport, weil unabhängig von den Geschwindig-



in Weibersbrunn



ste? Was ist von Scheibenbremsen zu halten? Wie sind die Marktpreise?

Allmählich füllte sich der Parkplatz mit gut einem Dutzend „Aktiver“, vertreten waren fast alle Puch-Varianten, alle durchweg –

wen wundert's – in einem guten bis sehr guten Erhaltungszustand. Am Abend traf man sich zum gemütlichen Zusammensein, zunächst noch im Freien, da der Wettergott es gut meinte und dann zum gemeinsamen Abendbrot im



schöpf-Originalteilfundus auf: lichen Ersatz- eine wahre Fundgrube! Frau Kahl würdigte in einem kurzen Rückblick den Freundeskreis und verwies besonders auf die Verdienste von Georg Hummel, der leider nicht dabei sein konnte. Angeregt wurde, das nächste Jahrestreffen erneut im Frühherbst stattfinden zu lassen, was allgemein als vorteilhaft gewertet wurde. Fazit: Es war eine sehr schöne Zusammenkunft unter



keitsauflagen für den Hängerbetrieb! Die Prozeduren des Abladens gingen gewohnt zügig vonstatten, wobei sich schnell sehr fachkompetente Gespräche ergaben, die zu einem lebhaften Informationsaustausch führten. Allenthalben war das typische Boxer-Tremolo zu hören und der Klang mancher Monte-Carlo-Anlage wurde kritisch auf „Echtheit“ geprüft. Manche Frage konnte beantwortet werden: Gab es den ersten TR hinten nicht auch mit einer kurzen Zierlei-



Hotel. Der Gedankenaustausch blühte weiter. Das Problem der Bremsanlage war ein bedeutsames Thema, eine spezielle breitere Bremstrommel wurde vorgestellt. Heinz Liedl konnte wertvolle Tipps für die Wartung der Oldtimer geben und mancher Gegebenheit aus vergangenen Zeiten erinnerte man sich gern und schmunzelnd. Puchfreund Robert Prokschi aus Austria wartete mit seinem uner-

Gleichgesinnten mit vielen sehr anregenden und bereichernden Begegnungen! Damit endet der kurze Bericht über den ersten Tag des Jahrestreffens in Weibersbrunn. Über die Ausfahrt und den Ausklang am zweiten Tag zu berichten, soll einem Teilnehmer dieses Veranstaltungsteils vorbehalten bleiben.

Holger Zeidler



Der Besuch der alten Kisten

Wer an der Rallye Bad Homburg Historic teilnimmt, muss auf alles gefasst sein

Wenn Bad Homburg Gastgeber der Rallye Bad Homburg Historic ist, dann verwandelt sich der Kurpark für einige Stunden in ein Freilichtmuseum der Automobilgeschichte – am Sonntag war es wieder soweit.

Bad Homburg. Die Luft war mit Enzian geschwängert, Lack, Chrom und Holzvertäfelungen der „Olies“ auf Hochglanz poliert. An die 100 Veteranen-, Sport- und Tourenwagen reichten sich in der Brunnenallee wie Perlen aneinander. Während die Starter an dem sonnigen Morgen im Minutentakt ihr Bordbuch mit Kartenskizzen und „Chipsen-Zeichen“ erhielten und dann auf die Tour durch den Taunus starteten, erfreuten sich zahllose Besucher an den glänzenden Karossen und dem spannenden Ausflug in die Vergangenheit.

Da war beispielsweise ein dunkelgrüner Audi 920, der bis 1939 in einer nur geringen Zahl von 223 Stück produziert worden war. Pilotin Dorothee Nickel hat die Leidenschaft für die Oldtimer von ihrem Vater in die Wiege gelegt bekommen. Ihre Beifahrerin Sonja Jollmann teilt diese Leidenschaft – und so sind die beiden Oberurseleinen auf vielen Rallye-Veranstaltungen zu finden. Sie lieben die touristischen Orientierungsfahrten, auch wenn man bei solchen alten Fahrzeugen „auf alles gefasst sein sollte“. Deshalb wissen sie auch gut mit der Technik umzugehen und schrauben selbst, denn Hilfe durch den ADAC ist nicht zu erwarten. Selbst ein Radwechsel ist oft ohne Spezialwerkzeug nicht möglich.

Ein Bugatti, der eigentlich ein Käfer ist

Aber auch solche Fahrzeuge gibt es: ein Bugatti, der eigentlich ein VW

Käfer ist. Es ist ein Bugatti-Replikate aus Glasfaser und Eigenbau des Bad Homburgers Dr. Steffen Scholtze. Chassis und Motor des Käfers sind dank Baujahr 68 als Oldtimer zur Rallye zugelassen – obwohl er einen viel jüngeren Aufbau hat. „Nachdem der Wagen 25 Jahre bei meinen Eltern in Kanada gestanden hatte, haben wir ihn zurückgeholt“, erklärt er stolz. Und inzwischen ist die ganze Familie im Oldtimer-Fieber. Frau Annette fährt mit Sohn Robert einen Ford Mustang von 1965, während Steffen Scholtze mit Tochter Lara die Tour mit dem Käfer-Bugatti absolviert.

Udo Kügler ist ein Beispiel dafür, wie sehr man in seinem Hobby aufgehen kann. Er ist eigentlich ein Motorrad-Freak und zweiter Vorsitzender im Königsteiner Club, organisiert Touren, lebt in Königstein. Er ist der einzige im Teilnehmerfeld, der schon die historische „Internationale Rallye Homburg“ als Beifahrer mitgefahren ist: 1961, 1962 und 1963. Bis 1975.

lebe er seine Begeisterung für den Motorsport, pausierte dann eine Zeitlang und ist seit einigen Jahren mit seinem NSU Prinz 4 auf den schönen Touren mit von der Partie. „Das Fahrzeug war in einem bedauernden Zustand“, erinnert er sich.

Gut zwei Jahre hat es gebraucht, den „Prinz“ zu restaurieren. „Die Einzelteile habe ich in ganz Deutschland zusammengesucht.“ Durch den kleinen Hubraum verbraucht der Wagen auch nur fünf bis sechs Liter Sprit. Eine

grüne Plakette fehlt – dafür führt er stolz sein Teilnahme-Schild von 1961 mit sich.

Bereits seit über 20 Jahren arbeiten der Veranstalter Manfred Hahn vom automania racing team und die Kur- und Kongress-GmbH zusammen. Das Unternehmen Feri hat es mit seinem Sponsoring ermöglicht, dass sich alle Fahrzeuge am

Ende der Tour endlich wieder in der märchenhaften Kulisse des Bad Homburger Schlosses aufstellen konnten. Manch einem Fan lief bei diesem Anblick ein wohliger Schauer über den Rücken.



Familien-Hobby: Der Homburger Dr. Steffen Scholtze nahm mit Tochter Lara an der Rallye Historic teil. Foto: Deiters

Internationale Rallye Bad Homburg Historic
123 Jahre Automobil
5. Juli 2009

BORDBUCH

automania racing team
Bad Homburg

AVIS

Trendorf 2009



Internationale Rallye Bad Homburg Historic
123 Jahre Automobil

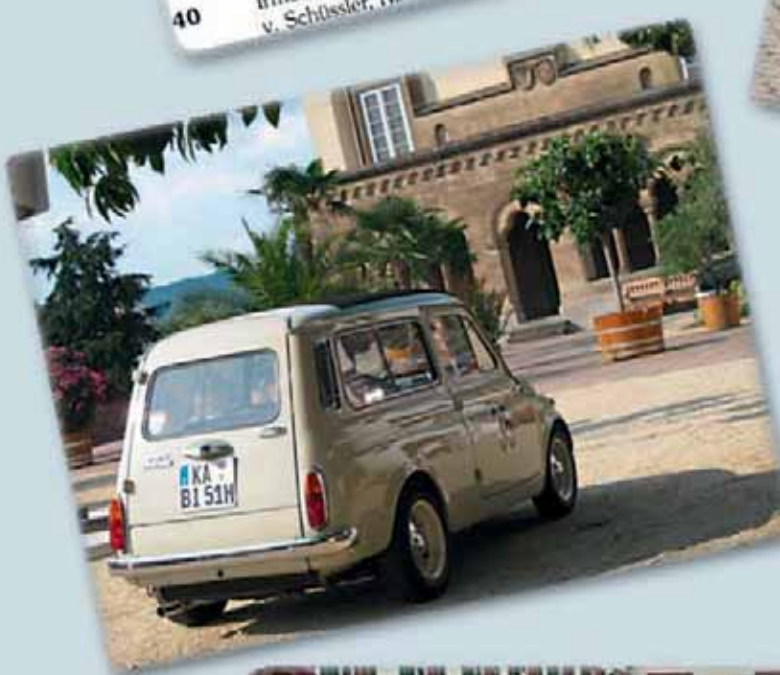
35

AVI

FULDA

Teilnehmer nach Startnummern

Start Nr.	Fahrer/in Beifahrer/in	Ort	Fahrzeug
31	Garbe, Tilmann Waldmann-Stilger, Maurice	Usingen Usingen	VW Käfer 1302
32	Pellim, Rolf N.N.	Frankfurt N.N.	MG C GT
33	Tjok, Clifford Tjok, Elke	Oberursel Oberursel	Jaguar Type E Roadster
34	Wehrheim, Lothar Schmidt, Frank	Frankfurt Grabenteich	Jaguar XK 140
35	Hummel, Georg Kohl, Ulla	Karlsruhe Hofheim	Steyr Puch 700 C
36	Notheisen, Dr. Michael Appenheimer, Dr. Martin	Potsdam Schwalbach	Aston Martin MK II
37	Schreiner, Klaus Kunzmann, Julian	Heusenstamm Heusenstamm	Chevrolet Corvair
38	Gaedicke, Michael Stoffel-Ludwig, Romy	Karben Karben	Mercedes-Benz
39	Sandner-Ellinger, Petra Lampe, Wolfgang	Hofheim Langenhain	Mercedes-Benz
40	Irmer, York v. Schüssler, Rüdiger	Bad Homburg Bad Homburg	Audi



!!! ACHTUNG !!!



RENNREIFEN mit STRASSENZULASSUNG (STVZO)

Größe	Lizenzf.-Preis	Ausf.		Mischung	E-Kenn.	Abrollumf. in mm	Durchm. in mm	zulässige Felgen	Breite in mm	Meßfelge in Zoll
	zzgl. MwSt.	A021	A048					Felgen		
165/70 R 10 72H	99,00		A032	s	x	1482	486	4" - 6"	170	5
165/55 R 12 70H	104,50		x	m	x	1534	503	4,5" - 6"	170	5
175/50 R 13 72V	128,00		x	m s	x	1543	506	5" - 6,5"	182	



Nach dem neuerlichen Renn-Unfall von Bernhard Deutsch, muss jetzt doch endlich auch der letzte Steyr Puch-Fahrer begriffen haben, dass diese Yokohamas halt nicht für alte Felgen (mit teilweise ovalen Befestigungslöchern), die an einer 50 Jahre alten!! Bremstrommel mit Materialermüdungsrissen zerren, entwickelt wurden. Also, lasst den Unfug, es gibt noch genügend gute Reifen auf dem Markt für unsere Steyr Puch-Fahrzeuge. Größe 145/70/12 vorne, 155/70/12 hinten sind für die Straße völlig ausreichend. Schon der von Herstellern, wie Falken, Bridgestone oder Yokohama (A539), angebotene 165/60/12 baut enorme Seitenführungskräfte auf. Der A048, den wir auf unseren Steyr Puch Renn-Fahrzeugen im Motorsport verwenden, wurde konsequent weiterentwickelt. Der Reifen, der auf einer Rennreifenkarkasse aufgebaut ist und eine moderne, spezielle Thermohaftmischung besitzt, garantiert uns zwar einen äußerst breiten Einsatzbereich, baut aber bei hohen Asphalttemperaturen extreme Haftung auf. Da der Reifen wiederholt auf Straßenautos bei unseren Freundeskreismitgliedern, aber auch bei unseren Freunden aus den Nachbarländern gesehen wurde, möchten wir darauf hinweisen, dass das Unglück bei flotter Fahrt auch auf Landstraßen oder Autobahnen jederzeit passieren kann. Immer daran denken: Auf der Rennstrecke fahren alle in die Gleiche Richtung, da kann man es bei etwas Glück auskugeln lassen. Auf der Straße hat man Gegenverkehr, da tut's richtig weh!! Wer aber unbedingt doch „BREIT“ sein will, sollte ca. 2.600,- Euro in der Tasche haben und in das komplette Paket (mit neuen Stahlbremstrommeln, neuen Antriebswellen und neuen Felgen) investieren. Ansonsten sollte man hohe Kurvengeschwindigkeiten vermeiden und mit Tempo 100 zum kontrolliert fahrenden „Cruiser“ werden.



G. Hummel
mehr dazu bei:
Werner Bohlmann oder Günter Lehmann
(im Steyr Puch Freundeskreis)





www.strada.at

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

Tel.: +43-676-610 40 69

Fax: +43-676-610 40 68



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



eMail: office@strada.at



ANSAUGROHRE

- für Zenith-Doppelvergaser
- für Weber-Doppelvergaser

auch für Puch mit Fiat-Getriebe lieferbar!



Sportauspuff „ALPENFAHRT“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

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



Rennauspuff „MONTE CARLO“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

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



9er-TRIEBLING inkl. Tellerrad

€ 500,-

für Puch 500-650 bis 1968

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENNPLEUEL für 22mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis a. A



ACHSSCHWINGE fabriksneu

Einführungspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500

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

INFO-COUPON

Name _____

Adresse _____

Telefon / Mobiltelefon (für Rückfragen) _____

Fax _____ eMail _____

Fahrzeug (Bj.) _____

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



STARKE FLÄCHEN

Nutzen Sie die bekannte Qualität und lang-jährige 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

1. 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

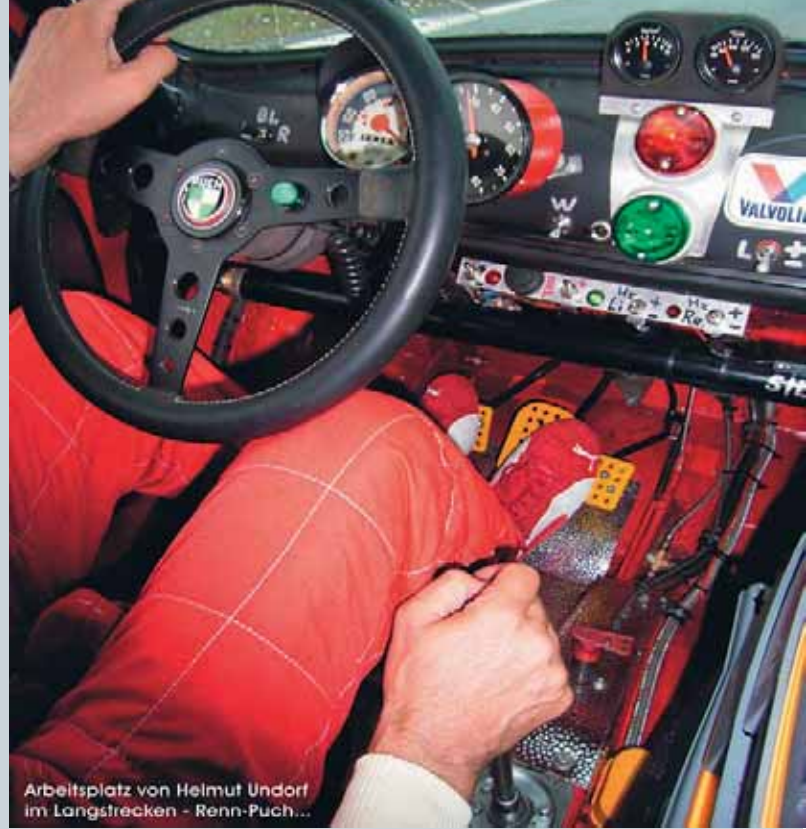
groß geschrieben!

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



Arbeitsplatz von Helmut Urdorf
im Langstrecken - Renn-Puch...

Steyr Puch Tacho-Uhr

mit ETA-
Automatikwerk in
einer Auflage von 99
Exemplaren

Auf vielfachen
Wunsch habe ich jetzt
noch einmal
dieses Unikat
aufgelegt.

Produziert von
ELYSEE aus
Düsseldorf

Die Ziffern sind
fluoreszierend

Stundenzeiger in rot

Minutenzeiger in
schwarz

Sekundenzeiger ist grün

schwarzes Lederband

Schweizer Automa-
tikwerk ETA 2824-2

beidseitig Mineralglas

1 Jahr Garantie

Leder Geschenkbox

**Preis 459,-
Euro**

Speedochrono
Michael Bieg

Liebigstr. 40

65428 Rüsselsheim

06142 / 35 95 600

M.Bieg@speedochro-
no.de

www.speedochrono.de



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



Thondorf 2009

Preisspiegel 2010

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.

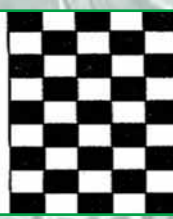
Note 4

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.

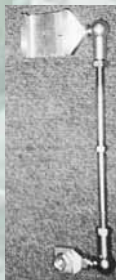
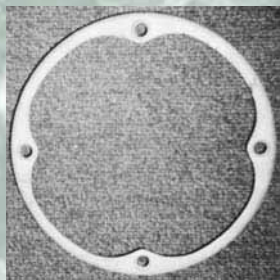




Verkauf

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

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

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

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

PUCH 650 TR ,Bj.67

Motor: 780 ccm, ca.50 PS, VW 88 er Kolben, Nocke P 96, original Monte Carlo, 4,5 Zoll Felgen, 165er Reifen, TR-Fahrwerk, 5-Gang Getriebe mit 9er Triebtrieb, viele weitere Extras, alles typisiert und zugelassen, Wertgutachten aus 2009

Standort Mödling/Wien
Johannes Neuroth
Tel.+43 (0) 664 3513714
johannes.neuroth@gmx.at



Steyr-Puch (orange)

Karosserie neu aufgebaut, Motor: 88 Durchmesser leichte Schmiedekolben, neue Pleuellager, leichter Schwung - gewuchtet, 2 Dell'Orto Vergaser 36 Durchmesser, Klauen Getriebe. Preis: 15.000.- Euro

Max Zeller
Tel. tagsüber: +49 851 56302
Tel. abends: +43 7713 8235



Steyr Puch 650TR

Bj. 1961. 2007 komplett aufwendig restauriert. Neu aufgebauter 50 PS-Motor, 400km gefahren. Details: Bürzeldach, Gestänge für Stoffdach, Selbstmördertüren, Stabi, Monte-Auspuff, Überrollkäfig, Ledersportsitze mit Hosenträgergurten, Reifen 145/70R12-165/60R12. Alte Felgen, Reifen und Sitze sind vorhanden. Verkaufspreis: 24.900 Euro

Heye Claassen
Tel.: +49 (0)171/2813008
heyehille@ewetel.net



Interessantes

Keilriemenscheiben Alu klein, 126er oder TR-Größe mit Stahlbüchse, 150.- €, diverse TR-Teile. Carbon-Karosserieteile (z.B. Dach für altes Modell) auf Anfrage.

G. Hummel · Tel.: 07 21 / 2 38 67

Diverse Ersatzteile, Monte-Carlo-Auspuffanlagen, beste Qualität, einbaufertig, erstellt. Neugefertigte Ölpumpen, breite Ausführung

H. Nenner · Tel.: 0 84 53 / 86 56

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

Hochwertige, geschmiedete Stahlpleuel

NEU
Neueste Produktlinie anfordern!

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) 7621 95 66 49-0 · Fax +49 (0) 7621 95 66 49-25
info@woessner-kolben.de www.woessner-kolben.de

Das Original



Der Puch 500 bildete das Herzstück der ÖAMTC Pannenfahrzeuge ab 1959.

Puch 500 OAMTC

Das Modell



Detailgetreue Nachbildung des Fahrzeuges im Maßstab 1:43. In Italien von unserem Partner produziert. 9 verschiedene Kennzeichen zum Aufkleben. Mit aufwendig gestalteter Packung mit Fotos und Beschreibung.

Das Original



Am 18. Oktober 1954 startete der ÖAMTC in Wien mit der Puch 250 SG Beiwagen-Motorrad den mobilen Pannendienst.

Puch 250 SG ÖAMTC

Das Modell



Detailgetreue Nachbildung des Motorrades im Maßstab 1:43. In Deutschland von unserem Partner produziert. Komplette Formneuheit. Mit aufwendig gestalteter Packung mit Fotos und Beschreibung.

Das Original



Neben den Puch 500 setzte der ÖAMTC auch eine Anzahl von Puch 700 als Pannenfahrzeuge ein.

Puch 700 ÖAMTC

Das Modell



Detailgetreue Nachbildung des Fahrzeuges im Maßstab 1:43. In Italien von unserem Partner produziert. Absolute Neuheit. Mit aufwendig gestalteter Packung mit Fotos und Beschreibung. Limitierte Auflage von nur 250 Stück.

**Bestellen
ist ganz
einfach**



Einfach Bestellschein ausfüllen und an uns faxen +43(0)1/545 45 50 oder per Post an: Werbeagentur René Wachtel KG, Lainzer Straße 16/1, 1130 Wien, per Mail: rene@renewachtel.com oder per Telefon: +43(0)664/411 77 55.

Austrian Car Collection - René Wachtel, Telefon: +43/664/411 77 55

Winfried Knobloch Technical Department

H. Knobloch - Sohn KG
Werner-Hilpert-Straße 17
D - 34117 Kassel
Telefon: 0561 / 10 29 61
Fax: 0561 / 10 29 68
Mobil: 0180 15 14 777



INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

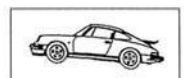


Wir befördern,
von der kleinsten Schraube
bis zum schönsten Oldtimer,
innerhalb Europas, sowie von
und nach allen wichtigsten
Plätzen der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099



Termine 2010



Messen und Teilmärkte

15. – 16. Mai	TEILEMARKT Tulln	Fahrt lohnt immer	Tulln
15. Aug.	TEILEMARKT	St. Pölten St.	Pölten/A.
10. – 12. Sept.	TEILEMARKT	Wer sucht, der findet	Imola/I.
16. – 18. Okt.	CLASSIC EXPO	stark im Kommen	Salzburg/A.
09. – 10. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
22. – 24. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto Bene!	Padua/I.

Motorsporttermine:

15. – 17. Mai	ACM	27. Oldtimer-Festival	Nürburgring
29. – 30. Mai	ACM	Spa Race Festival	Spa/B.
12. – 13. Juni	ACM/GLP Pro	Bergpreis Schotten	MSC Schotten
18. – 20. Juni	GLP Pro Rundstrecke	MCS Rösle Stgt.	Hockenheimring
09. – 11. Juli	GLP Pro	Rundstreckenrennen	Oschersleben
09. – 11. Juli	ACM	Race Festival Zolder	Zolder/B.
06. – 08. Aug.	GLP Pro	Hauensteiner Bergrace	Hauenstein/Rhön
21. – 22. Aug.	ACM	Uphöfener Berg	Osnabrück
28. Aug.	Salzburgring Classic 2010	ADAC Südbayern	Salzburgring/A.
10. – 12. Sep.	ACM	Oldtimer Festival	Nürburgring
10. – 12. Sep.	GLP Pro	Flugplatzrennen	Hildesheim
25. – 26. Sep.	GLP Pro	Hockenheim Classics	Hockenheimring
22. – 24. Okt.	ACM/GLP Pro	ADAC Westfalen Trophy	Nürburgring

Deutschland:

15. Mai	Teilemarkt bei Heinz Liedl – Gelände	Grasslfing/R.
03. – 06. Juni	KLASSIKWELT BODENSEE	Friedrichshafen
15. – 17. Juli	Heidelberg Historic Rallye	Sinsheim/HD.
06. Nov.	Jahrestreffen Steyr Puch Freundeskreis	Hotel Brunnenhof 63879 Weibersbrunn

Regionale Stammtische:

Stammtisch Süd-Südwest (Baden-Württemberg/Pfalz)
Ansprechpartner: Michael Stöbel, Tel. 0 70 44/93 05 09

04. Juni			Raum Eppingen
06. Aug.	Meilenwerk Stuttgart		im Wichtel
03. Okt.			Raum Pfalz
06. Dez.			Weissach, Ratsstuben

Stammtisch "Tiefer Süden" 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

6. Juni, 8. Aug., 3. Okt., 5. Dez.			Haus Hötten, Grafenmühle
------------------------------------	--	--	-----------------------------

Infos:

ABARTH COPPA MILLE	ACM, Klaus Kleber	Tel.: 0 21 51 / 31 67 92
GLP Pro / VFV	Wolfgang Ziegler	Tel.: 0 711 / 46 80 87
STEYR PUCH FREUNDESKREIS	Ulla Kahl	Tel.: 0 61 92 / 2 55 20



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



www.prokschi.at
Tel. 02622/42417 & 0699/17 500 650

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 Standart Kurbelwelle



8er / 9er Triebbling



Motordichtsatz



**700 E Kombi Getriebeübersetzung
31:23/25:27 3./4. Gang Serie**



**Panhardstab für
Vorderachse (rostfr. Stahl)**



**761 ccm geschmiedete
Kolben + Zylinder**



**Nummernschildbeleuchtung
original Hella**



26/27, 27/27, 33/20 Zahnräder



Stoßstange



**Hauptwelle 1./2. Gang TR
40/13, 34/19**





DAVID CURROW,
RALLYE ADELAIDE, AUSTRALIEN