

THONDORF

Steyr Puch Freundschaftskreis



1965 29 1966 RALLYE MONTE-CARLO

18. bis 23. März 1966

Wichtige Zerreißarbeiten des Motorspartes
Von 217 Starterzeiten konnten nur 23
in die Endwertung


Team Zasada - Osinski, aus
Polen fahren

STEYR-PUCH 650 TR

Preis für wertvolle Aufwendungen
unter geringsten Wankverlusten im
Endresultat sich nach der wertvollen
Kontinuität als

KLASSENSIEGER
der Kategorie 1 Klasse bis 700 cm³
und gewinnt in der Gesamtwertung
den 18. von 200

Das RALLYE MONTE-CARLO 1966 wird damit zum
TRIUMPH für STEYR-PUCH



STEYR-GRUPPE-GMÜND-ÖSTERREICH



Lenkräder



Sitze

Helme + Zubehör



Fahrerbekleidung



Schuhe



Technisches Zubehör



Katalog 2011

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

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



Da war er nun, der von uns allen mit viel Neugier und Spannung erwartete Bericht in der „OLDTIMER-PRAXIS“ vom April 2011. Zunächst einmal

sind wir alle froh, wenn über unsere geliebten Steyr Puch-Autos in namhaften Oldtimer-Magazinen geschrieben und berichtet wird. Es ist auch zu begrüßen, dass sich einer unserer jüngeren Mitglieder des Freundeskreises an so ein Projekt heran gewagt hat und er mit Lars Rosenbrock, der selbst Fan unserer Autos ist, einen erfahrenen Journalisten für Text und Gestaltung gewinnen konnte. Der Bericht sorgte allerdings sowohl an

Sind größere Umbauten eine Sünde?

unserem Clubstand auf der Retro Classics in Stuttgart, als auch auf der Techno Classica in Essen für reichlich Zündstoff. Ich hätte mir gewünscht, dass man mit mehr Archivmaterial aus dem eigenen Hause, die TR-Ausführungen und TR-Fakten inhaltlich genauer darstellt. Schließlich sind den meisten Oldtimer-Interessierten die Marke Steyr Puch und deren Motorsporterfolge völlig fremd. Mit Christian Horns Fahrzeug in der Oldtimer-Praxis

kommt nun ein Auto in die Öffentlichkeit, das so gar nichts mehr mit einem Steyr Puch, einem restaurierten Oldtimer, geschweige denn, mit Historie oder Originalität zu tun hat. Kleinere Umbauten sind sicherlich keine Sünde. Leichte Modifikationen an einem durch den Motorsport geprägten Oldtimer wie dem Steyr Puch 650TR sind das Ergebnis einer langen Motorsport-Historie und belegen den motorsportlichen Zeitgeist. Wenn aber eine Steyr Puch-Restauration in einer kompletten Bodengruppe vom 126er-Fiat, einer Zahnstangenlenkung, und einer neuen Doppelquerlenker-Vorderachse mit Schraubfahrwerk und, und, und endet, dann meine ich, ist es des Guten doch zu viel. Es ist jammerschade, dass dafür auch noch ein originaler, wenn auch maroder, Steyr Puch TR2, erhalten musste. Am Ende der beschriebenen Restauration von Christian Horns Auto, haben wir es nämlich mit einem neuen Fahrzeug zu tun, das weder ein Fiat 500, noch ein Abarth 595 oder Steyr Puch 650 TR ist. Also handelt es sich nicht um einen restaurierten Oldtimer, sondern um ein neu gefertigtes, namenloses Auto, ohne historischen Wert. Was er aber auf gar keinen Fall ist: ein echter Steyr Puch

TR2 Europa. Was werden sich wohl unsere deutschen TÜV-Oberen beim Lesen des Oldtimer Praxis-Artikels gedacht haben? Was mag in ihnen vorgegangen sein, als sie auf der Titelseite diesen „Rosstäuscher“ mit einem H-Kennzeichen gesehen haben? Egal aus welcher Sichtweise man es betrachtet, Eines ist trotzdem gewiss: in diesem Fahrzeug steckt sehr viel Technik, Dynamik und jede Menge



Fahrspaß und gerade das ist letztendlich für Christian Horn das Entscheidende. Über das Für und Wider mögen sich die Anderen die Köpfe einschlagen.

Eine unfallfreie Oldtimersaison wünscht...

Georg Hummel
Steyr Puch Freundeskreis



INHALT 2010

THEMA

Sünde? 3

LEUTE

Herzlichen Glückwunsch 23

Kritik 29

START UND ZIEL

Rallye Ratgeber 6

Monte Carlo 7

Coppa Mille 20

TREFFEN

Messen 5

Divers 9

Jahresabschluss 10

SERVICE

Die Alternative 24

Ducati Sound 25

Anzugsdrehmomente 52

Preisspiegel 55

Jumble Goodies 56

Termine 58

TEST/BERICHTE

Fiat 500 12

Ende gut 26

SUV 32

Das Ungarn Experiment 33

Der Haflinger 36

Impressum 4



24. Weltraum für Oldtimer, Luxus- & Prestige-Automobile, Motorräder, Rennräder, Einradfahrer und Rennszene • Welt-Tiefdruck
Messe Essen, 21.3. bis 25.3. -2012
Wo 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 unserer Genehmigung. Einsender von Zuschriften u. Bildern erklären sich mit der Bearbeitung einverstanden.

Alle Angaben ohne Gewähr. Einzelbeiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

artmedia

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





Techno Classica 2011



Unsere Messeauftritte in Essen und Stuttgart waren wieder ein voller Erfolg. Vielen Dank an alle Freundeskreis-Mitglieder, die zum Gelingen einen erheblichen Beitrag geleistet haben. Hennes Hiltrup, Jörg Schlemonat und Heiner Schlüter in Essen sowie Michael Stöbel, Karl Oberndorfer, Eberhard Knie und Wilfried u. Regina Vetter in Stuttgart, möchte ich hier ausdrücklich und namentlich erwähnen. Auch Andreas Müller-Hauser, Michael Kuhn, Heiko Kober und Heinz Saam sei für ihre zeitliche Präsenz am Messestand gedankt.

Georg Hummel



FREUNDESKREIS



Retro Classics 2011

Oldtimer-Rallyes – leicht gemacht

Einen Ratgeber mit Tipps und Tricks für die erfolgreiche Teilnahme an Oldtimer-Rallyes hat Rallye-Experte Harald Neger zusammengestellt. Die 20-seitige Broschüre kann kostenlos als pdf-Datei von www.occ-events.eu heruntergeladen werden.

Das Angebot an Oldtimer-Veranstaltungen, entweder als entspannte Ausfahrt oder als anspruchsvolle Rallye, wächst von Jahr zu Jahr. Insbesondere Rallyes mit Gleichmäßigkeitswertungen gewinnen dabei immer mehr an Bedeutung. Viele Oldtimer-Freunde schrecken aber vor einer Teilnahme zurück, da sie „aufwändige Rechnereien“, die Notwendigkeit umfangreicher Ausrüstungen und daher mehr Stress als Freude befürchten.

Alles gar nicht so schwierig, findet Harald Neger. Der Österreicher, Befahrer von Franz Brachinger, Josef Panis und Rallye-professor Rauno Aaltonen, ist erfahrener Profi und stellt außerdem für verschiedene Veranstaltungen Strecken und Sonderprüfungen zusammen – so in diesem Jahr für B. Triest-Wien-Rallye. Zusammen mit dem im Juni letzten Jahres verstorbenen Rudolf Schraml, der mit seinem Ferrari Dino in den letzten Jahren bei fast allen großen

Rallyes in Österreich erfolgreich war, hat Neger einen Ratgeber mit Tipps und Tricks für die erfolgreiche Teilnahme an Rallyes zusammengestellt.

Ob Ausrüstung, Roadbook, Umgang mit dem Wegstreckenzähler, die Beschreibung der verschiedenen Sonderprüfungstypen, die beiden erklären ausführlich und verständlich alle Aspekte einer Rallye. Eine aktualisierte Ausgabe hat Harald Neger nun OCC Events zur Verfügung gestellt. Ab sofort kann die 20-seitige Broschüre kostenlos als pdf-Datei von www.occ-events.eu heruntergeladen werden.

OCC Events bietet 2010 drei Veranstaltungen an: die Classic Rallye Triest-Vienna, die vom 1. bis 4. September zum achten Mal stattfindet (www.wientriest.at), und die Creme21 austria youngtimer tour, vom 1. bis 3. Juli bereits zum siebten Mal in Österreich unterwegs (www.creme21-tour.at). Zum 25. OCC-Firmenjubiläum steht erstmalig eine Reise durch den Norden an: Mit Start und Ziel in Lübeck, der Königin der Hanse und Heimatstadt von OCC, führt die 1. OCC Küstentrophy vom 3.-5. Juni 2010 durch Schleswig-Holstein und den Nordosten Mecklenburg-Vorpommerns (www.occ-koestentrophy.de).



Rallye-Experte Harald Neger hat mit dem Oldie-Versicherer OCC einen Ratgeber für Oldtimer-Rallyes zusammengestellt.



Hanhart®
PIONEER'S TIMING
SINCE 1882

MECHANIK IN VOLLENDUNG

A. HANHART GMBH & CO. KG · UHRENMANUFAKTUR · HAUPTSTRASSE 33 · 78148 GÜTENBACH
TELEFON 077 23/9344-0 · TELEFAX 077 23/9344-40 · INFO@HANHART.DE · WWW.HANHART.DE



Mit dem Bus aufs Podest und durch Schnee zum Sieg

Schon vor mehr als 100 Jahren gab es sich an der Côte d'Azur die oberen Zehntausend die Klirke in die Hand. Nur im Januar herrschte Flaute, vor allem im sonst so gewinnbringenden Casino. Nizza hatte den Karneval für sich entdeckt, und man suchte auch die Marketingstrategen Monacos nach Wegen, um im Winter Touristen anzulocken. Mann der Stunde war Alexandre Noghes, Präsident des monegasischen Sport Automobile et Vélocipédique Clubs, Vorläufer des heutigen „Automobile Club de Monaco“ (ACM). Noghes hatte Erfahrung mit der Veranstaltung von Fahrradrennen und begeisterte Camille Blanc, den Sohn des Casino Gründers, für die Idee und die finanzielle Unterstützung einer automobilen Stadtfahrt aus ganz Europa aus Mittelmeer Staatsoberhaupt Fürst Albert I. war ebenfalls Feiner und Flamme, diente gern als Schirmherr der Veranstaltung und stiftete einen Siegerpokal.

Die ersten Teilnehmer der Rallye erreichten am 25. Januar 1911 das Fürstentum, von 30 Startern kamen immerhin 15 ins Ziel. Von Berlin aus hatten Julius Beutler im Martini und ein Hauptmann von Esnarch im Dürkopp fast 1700 Kilometer zurückgelegt. Aber das diffuse Regelwerk brachte Beutler um den Triumph und nur auf Platz 3. Obwohl er in seiner offenen schweizerischen Rennkarosse bei starker Kälte 74 Stunden unterwegs war und knapp 700 Kilometer mehr als der Sieger zurückgelegt hatte, fehlten ihm irgendwelche Stempel auf der Bordkarte. Manchem Zeitnehmer war es einfach zu dunkel und zu kalt geworden. Jetzt musste Beutler mit anziehen, wie der von Paris aus angereiste berühmte Flieger und ehemalige Grand-Prix-Pilot Henri Rogier im geschlossenen Tatra-Méry Siegesrennen und Preisgeld einbrachte.

Das Vergabesystem der Punkte war kompliziert. Neben gefahrenen Kilometern und benötigter Zeit wurden auch die Anzahl der beförderten Personen, der Komfort des Fahrzeugs (offen oder geschlossen) und der Erhaltungszustand des Wagens bei der Zielankunft benotet. Nach der zweiten Rallye veränderte der Erste Weltkrieg zunächst weitere Spaßveranstaltungen, erst 1924 wurde das Rennen wieder aufgenommen.

Ein kniffliges Wertungsverfahren beherrschte weiterhin das Reglement. Ein Mindestgewicht für Passagiere und ein Hubraumkoeffizient, der von Fahrzeugen mit schwächeren Motoren bei gleicher Fahrtrucks eine niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit forderte, waren noch nachvollziehbar. Aber auch Kriterien wie die „Unversehrtheit des Autos“, Bequemlichkeit, Gepäckunterbringung oder gar die Anordnung des Werkzeugkastens in die Punktwertung ein. Das führte beispielsweise dazu, dass der Sieger von 1925 in einem Renault-Bus mit 9-Liter-Motor und acht Passagieren ganz gemächlich aus dem mehr als 4000 Kilometer entfernten Tunis anreiste – und gewann.

Allmählich erkannten die Verantwortlichen, dass neben Anreizstanz und Zuverlässigkeit auch fahrerisches Können und Geschwindigkeit eine Rolle spielen sollte. Der geforderte Schnitt wurde auf 40 Kilometer pro Stunde heraufgesetzt. Auch der deutsche Grand-Prix-Held Rudolf Caracciola versuchte sein Rallyeglück, landete aber früh im Graben. Bis 1938 wurde in drei Klassen gewertet: Die Gesamtwertung ermittelte den Punktebesten aus allen Teilnehmern, eine besondere Demeritwertung ehrte das beste weibliche Team.

Der Zweite Weltkrieg führte zu einer erneuten Zwangspause, erst im Jahr 1948 konnte die „Monte“ wieder gefahren werden. Seit 1953 war die Rallye Teil der „Europameisterschaft für internationale Zuverlässigkeitsfahrten“, organisiert vom Weltmotorverband. Um die Attraktivität für die Zuschauer zu steigern, wurden Wertungsprüfungen auf abgesperrten Gebirgsstraßen ins Programm genommen, am Col de Lequies und ab 1956 die Chartreuse in der Ardèche.



Im Jahr 1953 fuhr er mit seinem 1952er Lancia Stratos zum Sieg. Er war der erste Fahrer, der die Rallye in einem geschlossenen Fahrzeug gewann. Er fuhr mit 100 km/h und gewann die Rallye in 10 Stunden und 10 Minuten.

Im Jahr 1953 fuhr er mit seinem 1952er Lancia Stratos zum Sieg. Er war der erste Fahrer, der die Rallye in einem geschlossenen Fahrzeug gewann. Er fuhr mit 100 km/h und gewann die Rallye in 10 Stunden und 10 Minuten.

Im Jahr 1953 fuhr er mit seinem 1952er Lancia Stratos zum Sieg. Er war der erste Fahrer, der die Rallye in einem geschlossenen Fahrzeug gewann. Er fuhr mit 100 km/h und gewann die Rallye in 10 Stunden und 10 Minuten.

Bis heute gründet sich der „Mythos Monte“ aber vor allem auf eine Etappe – die sogenannte Nacht der langen Messer. Die sagenumwobene Prüfung führt über eine extreme Serpentinstraße auf den mehr als 1600 Meter hohen Col de Turini in den Seetalen und zählt weltweit zu den gefährlichsten Streckenabschnitten für Rallyepiloten. Ihren Namen erhielt sie regelmäßig bei Dunkelheit gefahrene Etappe von einem französischen Journalisten. Er verglich die halbtrockenen Nachtfahrten mit dem Massaker an keltischen Adligen durch angelsächsische Einwanderer um das Jahr 450 im britischen Salisbury. Im Winter toben über die Berge des monegasischen Hinterlandes häufig schwere Schneestürme mit zweiwöchigen Minustemperaturen, was die Zuschauer jedoch nicht von ihren frenetischen Anfeuerungsrufen abhält.

Nacht der langen Messer in den Bergen

Auch in den 1960er Jahren erhielt die Punktevergabe immer noch die Gemüter. Eine neue Indemwertung bevorzugte hohes Gewicht und kleinen Hubraum, was zu mehreren Siegen von Mini-Cooper-Fitzern führte. Der mittlerweile legendäre Ruf der Rallye lockte nun auch vermehrt Werks-Teams wie Mercedes und Porsche zur „Königin der Rallyes“. 1968 schaffte der ACM schließlich jede Handicap-Regelung ab, der Schnellste sollte gewinnen. Trotz heratragender Fahrer wie Raimo Aaltonen und Timo Mäkinen standen die Minis nun auf verlorenem Posten. In den folgenden Jahren wurden Björn Waldegaard im Porsche 911 S, Sandro Munari

im Lancia Stratos, Walter Röhrl unter anderem im Audi Quattro und Massimo Biasion im Lancia Delta zu den erfolgreichsten Fahrern. Der viermalige Sieger Röhrl sagte einmal über den Stellenwert des Rennens: „Meine Siege in Monte Carlo bedeuten mir mehr als die zwei Weltmeisterschaftstitel.“ Nicht alle waren so untadelige Sportmänner wie Röhrl, zeitweise wurde mit überhartem Bandagen gekämpft. 1979 lagen in der letzten Nacht plötzlich zwei dicke Felabrocken vor Waldegarde Wagen. Der Franzose Bernard Darniche gewann die Rallye mit sechs Sekunden Vorsprung.

Der Zuschauerandrang wurde immer größer, der technische Aufwand auch. Die 300-PS-Boliden mit Allradantrieb sind nur noch von Profis zu händigen, Amateur- und prominierte Gaststarter haben auf dem Passhöhen oberhalb der französischen Riviera seit Jahrzehnten keine Chance mehr. Dennoch will der ACM wieder stärker zurück zu den Wurzeln: 100 nichtprofessionelle Teilnehmer wurden zur Jubiläums-Monte in der kommenden Woche zugelassen und allen das Startgeld erlassen – im vergangenen Jahr betrug es 2000 Euro. Zudem will Michelin den 25 bestplatzierten Amateuren nach der Rallye Ersatz für ihre wahrscheinlich verpinselten Reifen spendieren.

Die Rallye Monte Carlo kämpft zurzeit um ihren legendären Ruf. Max Mosley, der ehemalige Präsident des Weltmotorverbandes, verkündete 2008 einen Rotationskalender, bei

dem jede Rallye in Zukunft nur noch alle zwei Jahre zur Weltmeisterschaft zählen sollte. Daraufhin stieg der ACM aus der Rennserie aus und schloss sich der Intercontinental Rally Challenge (IRC) an. Die IRC-Rennen stehen jedoch international nicht so hoch im Kurs. Inzwischen ist Mosley vom Franzosen Jean Todt abgelöst worden, und es wird gemunkelt, dass die Rallye im Fürstentum schon bald wieder auf den Terminplan der WRC (World Rally Championship) gelangen soll. Neben den 24 Stunden von Le Mans, den 500 Meilen von Indianapolis und der Rallye Dakar ist die „Monte“ im internationalen Rensport auf Topsniveau unverzichtbar.

Dieses Jahr bildet der Klassiker den Saisonauftakt der IRC-Serie und startet am 19. Januar in der französischen Stadt Valence. Leider wurden einige altbekannte Teilstücke aus dem Programm genommen, weil man die Rallye für TV-Übertragungen fernsehtauglicher machen wollte. Der Sender „Eurosport“ wird von zwölf Wertungsprüfungen aus dem Regionen Ardèche, Haute Loire, Drôme und den Seetalen – auch von der Schlacht am Col de Turini – live berichten. Die „78 Rallye Automobile Monte-Carlo“ endet am frühen Morgen des 23. Januar nach rund 1341 Kilometern in alter Tradition mit dem Zieleinlauf im Yachtclub von Monaco.

Übrigens: Julius Beutler hatte aus seiner Niederlage bei der Rallye-Premiere gelernt. Im darauffolgenden Jahr startete er in einem geschlossenen französischen Bolid – und siegte. Michael Osenkopp

Winfried Knobloch
 Technischer Dienstleistungen

Ul. Knoploch + Sohn KG
 Wiesenfeldstraße 11
 D-35117 Kassel
 Telefon: 0561 10 20 00
 Fax: 0561 10 20 00
 Mobil: 0176 16 14 771

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 laden „immer rund“ sind schnell und zuverlässig wie Ihr „Motorik“

Tel.: 069-692725
 Fax: 069-693099

Thondorf 2010

Österreichischer Überraschungssieg
bei der Histo-Monte 2010

Familien-Ausflug nach Monte Carlo



HALLO FRIENDS

Nach dem unerwarteten 4. Gesamtrang im Vorjahr setzte das Vater-Tochter-Team Reinhard und Doris Huemer aus Regau noch eins drauf.

Der zweite Tag der Histo-Monte – eine der beiden Monte-Carlo-Rallyes für Oldtimer – endete mit einer großen Überraschung. Die Huemer's mit ihrem 40 Jahre alten VW Käfer übernahmen die Spitze vom bisher führenden Klaus Peter Thaler auf dem Werks-Opel (Sieger 2001). Nach einem verpatzten ersten Tag noch in Lauerstellung zur Spitze der Favorit, der 6-fache deutsche Rallye-Meister Matthias Kahle auf den Werks-Skoda 110 R (Sieger 2008 und 2009).

Die meisten Sonderprüfungen sind Gleichmässigkeitsprüfungen, doch 50 km/h Schnitt auf schneeelassen, kurvenreichen Bergstraßen hatten es in sich. In den tiefverschneiten, französischen Alpen konnte Reinhard Huemer die Führung souverän verteidigen. Erst bei den engen, verwinkelten Schlussprüfungen am vierten und letzten Tag wurde es doch noch knapp. Die vorgegebenen Zeiten bei den Gleichmässigkeitsprüfungen waren so extrem straff angesetzt, dass der VW Käfer leistungsmäßig an die Grenzen kam. Nach 1.800 km im Ziel am Hafen in

Monte Carlo reichte ein knapper Vorsprung von ca. 2,2 Sekunden für den bislang größten Erfolg für das perfekt eingespielte Team Reinhard und Doris Huemer. Bei der Siegerehrung im edlen Meridien Beach Plaza in Monaco standen sie ganz oben am Podest und bekamen von Jochen Mass die Preise überreicht.

So eine 4-Tages-Veranstaltung mit verschiedenen Start- und Zielort (Hanau bis Monte Carlo) bedarf viel Organisationsarbeit. Der Veranstalter (Frau Gabriele Triefenbach und der AvD) hat die Aufgabe bravourös gemeistert und auch unerwartete Probleme (Wetter usw.) gut gelöst. Mit Willy Matzke/Franz Josef Stehno (VW Golf) erreichte ein weiteres österreichisches Team das Ziel in Monte Carlo. Eine unvergessliche Veranstaltung, die sich mehr österreichische Teilnehmer verdient. P. S.: Die deutschen Teilnehmer belächelten anfangs unsere analogen Uhren, die „papierenen“ Schnitt-Tabellen (wir fahren in der „Sanduhrklasse“) und unseren karg ausgestatteten und untermotorisierten Käfer. Es war daher eine große Genugtuung die ganze Elektronik-Krims-Krams-Gesellschaft zu besiegen.

Und natürlich gehörte auch viel Glück dazu. Z. B. bei einer sehr schnellen Prüfung auf der französischen Rennstrecke

Anneau Du Rhin konnten sich andere auf die 3 Lichtschranken konzentrieren, wir mit unserem Käfer hingegen schafften mit 102 %igen Einsatz (und Vollgas über die Lichtschranken) eine Abweichung von 0,51 sec. (für alle 3 Runden zusammen wohlgerneht).



Hallo
Herr Hummel
sende Ihnen ein Zeitungsaus-
schnitt vom Fiat-u. Puchtreff
in Kalefeld zu.
Wiehe Größe v.
Nikolaus Schmidt
(Kronstreiter vom Schnauff, 87)

Gern würde ich wieder, einmal etwas
von Ihnen hören.



Im „Hingucker“: Der „Jehraasige“ FIAT 500-Bergrenner (160 PS), mit dem Antonio Sciarra eigens aus Italien anreist. Leider fiel die Steichmülligkeitsprüfung mit dem PS-Büchlein, buchstäblich im Niesel. Dauernregen über dem Aartal machte einen Strich durch die Rechnung der geplanten Demo-Fahrt in der Feldmark. Auf dem Festplatz wirkte der „Blauer“ als Publikumsmagnet beim 10. internationalen FIAT 500-Treffen. Fotos (li) Sabine Ehlers-Meyer

Bei einem FIAT 500-Treffen wird natürlich auch getuschelt und geschraubt. Da stehen Metekappen offen, wird das „Innenleben“ des kleinen Autos aus „bella Italia“ unter die Lupe genommen, da wird unter dem Wagen geschaut. Viele der FIAT-Modelle kamen nicht auf ihren eigenen vier Rädern. Die wertvollen Oldies wurden zum Teil auf Trailern (über einem Wohnmobil oder einem Pkw) sicher durch deutsche Lande transportiert.

Der Steyr Puch 550 TR von Hans Egli aus Zürich war ebenfalls ein Anziehungspunkt für die FIAT-Fans. 550 Kilometer war Egli angeleitet. Er war zum neunten Mal beim internationalen Treffen in Setzenen dabei. Hans Egli erhielt einen Ehrenpreis für die weiteste Anreise. Ebenfalls einen Ehrenpreis gab es für den Schweizer Ben Kamin, der 1977 seinen FIAT 500 als 17-Jähriger als Neuwagen erwerb und ihn noch heute fährt.

Flotte Flitzer aus „bella Italia“

Klare Sache: In 2021 das 11. Internationale FIAT 500-Treffen

beleben (sch). Als am Sonntag-
morgen die Veranstaltung der
FIAT 500-Fahrer - die aus al-
tem Himmelsrichtungen zum
10. Internationalen FIAT 500-
Treffen in das Aartal gerollt
waren - anwand, da regnete sich
doch tatsächlich die Sonne -
nach den nord-altem Tagen mit
Regenschauern. Ein Lichtblick
- Die Anreichter, die 21 Ab-
glieder der FIAT 500-Club aus

Hann, sagen trotz des Wessens
ein positives Fazit des Treffens
zum 20-jährigen Jubiläum:
„Das schöne Lied ist, wenn die
Teilnehmer sagen: Wir sind in
zwei Jahren wieder dabei.“



Farbschächtiger Bienensteg der „kleinen Fruchtkugeln“ vor dem ehrwürdigen Gebäude in Bad Gandersheim. Fotos (li) Burkhard Schöler

Hallo, AUTO BILD KLASSIK

Anbei ein Foto eines Oldtimers
der besonderen Art Vor 22 Jah-
ren begann ich, für meinen
Sohn ein kleines, lehrreiches
Auto zu bauen. Vier Jahre lang
habe ich daran geschraubt, im-
mer wieder gab es Probleme
bei der Materialbeschaffung.
Verwendung finden unter an-
deren Teile aus B4, Audi B8,
einem Rasenmäher und einem
Luftschutts-Apothekenhofler.
Die erste Fahrt des „Schwaab
81“ fand 1982 auf dem Sees-
ener Schützenplatz statt.

Mit Liebe gebaut wie der Kinder-Roo-
wagen aus Heft 5/2010: Schwaab 81

Wettermäßig: schlecht! Stimmungsmäßig: sehr gut!

Bericht von Eva Viehhaber



10. Wanger Puch Treffen am
20. Juni 2010

Richtige Oldtimer-Freunde
lassen sich ja bekanntlich nicht
vom Schlechtwetter abschrecken
und so erschienen doch zahl-
reiche „Puch-Fans“ zu diesem
Treffen.
Planer Mag. Hans Lagler
segnete die Oldtimer-Fahrzeuge
und anschließend ging es zur
Ausfahrt nach Purgstall ins
Feuerwehrmuseum, wo eine
Sonderausstellung für Uniform-
en zu sehen war.
Ausgiebiges Plaudern und Fach-
simpeln rundete wie immer das

gemütliche Beisammensein ab.
Nicht nur die Teilnehmer, auch
Sepp Sonnlitner, der das Wan-
ger Puch Treffen vor 10 Jahren
ins Leben gerufen hat, nahm
den Regen gelassen und freute
sich über die Teilnehmer die
trotz Regenwetter so zahlreich
erschienen waren.
„Bis jetzt haben wir immer
Glück mit dem Wetter gehabt
und wegen dem biseerl Regen
lassen wir uns die gute Laune
wirklich nicht verderben...“ so
Sepp Sonnlitner.

Für nächstes Jahr unbedingt
vornehmen:
11. Puch Treffen in Wang, am
26. Juni 2011.
Weitere Infos unter: 0676 - 488
76 34 (Sepp Sonnlitner)



Kein Zwerg, sondern ein Giftzwerg

Steyr-Puch-Freundeskreis veranstaltet Sommerausfahrt durch Waldeck-Frankenberg · Treffen in Immighausen

Kurvige Straßen, dichte Wälder, viele Sehenswürdigkeiten: Der Landkreis ist für Menschen, die Ausfahrten mit Kultur verbinden wollen, Gold wert. In Lichtenfels machten 23 Fans des Oldtimers „Steyr-Puch 500“ Station und erkundeten beeindruckt die Gegend.

VON DENNIS SCHMIDT

Lichtenfels-Immighausen. Wird einmal in einem Steyr-Puch 500 gefahren hat, der im vom Auslieferung gepackt, ist sich Dr. Jörg Schürmann sicher. Dieser kulturgekühlte Buxtehude! Diese einflussreiche Kasserolleform! Diese spirituellen Seiten, schwärmt der Wald-Lichtenfelser und Organisator der Sommerausfahrt des Steyr-Puch-Freundeskreises. Von Gut Schaanen aus brachen sie am Wochenende Richtung Korbach, Altvörderungen, Bergfreiheit und Frankenberg auf.

Der Freundeskreis ist ein eingeschweißtes Gugglchen. So gar am Bein reisen die Autofahrer am Wochenende nach Lichtenfels an. Ausfahrten waren dabei aber sehr. Denn obwohl unter der Haube der 500er ein äußerst agiles Herz schlägt,



Auf Gut Schaanen sammeln sich die Puch-Fans aus einer Dutzendstunde und darüber hinaus.

Bild: Florian Grottel

geht es den Puch-Fans nicht um Geschwindigkeit. Eher schon um das Erlebnis beim Fahren, das Buxtehude, das Rechausier.

„Der Mini ist viel zu feindlich“, findet denn auch Puch-Kenner Schürmann folgerichtig und schwört auf Lenkung ohne Servomotorstützung und die robuste Karosserie, die so manchen Stoß locker abfängt. „Die Motoren sind für bis zu 7000 Umdrehungen ausgelegt. Und das Ganze hält heute noch wie am ersten Tag“, begeistert er sich.

Die Faszination liegt auch in dem „sportiven Ruhm ohne Ende“ begründet, wie der Lichtenfelser es ausdrückt: Bergsteigen, Rallyemeisterschaften, Nürburgring, Tourenmeisterschaften, auf deutscher und internationaler Ebene – der kleine Puch sahnte bei vielen Rennen ordentlich ab. „Er ist eigentlich ein Zwerg“, gibt Dr. Schürmann zu und fügt lachend an: „Aber ein Giftzwerg“. Vor 20 Jahren kaufte er sich sein junges Modell, einen 650 TR Europe. Die Verbindung zum Trauer

im Blechbleid währte allerdings schon länger. „In meiner Studienzeit habe ich bereits ein solches Auto gefahren“, erinnert sich Schürmann an seine ersten automobilischen Schritte.

„Sportiver Ruhm ohne Ende“

Von seinem „kleinen Sympathieträger“ kennt er nahezu jede Schraube, Öse und Aufhängung. Die intensiven Wartungsarbeiten übernehmen allerdings die Puch-Freunde aus Deutschland. Mehr als 1000 Kilometer

sind pro Jahr sowieso nicht drin – schließlich wird der Puch nur für ganz besondere Fahrten aus dem Unversehrteplatz geholt.

Am Wochenende war es zur Freude aller Beteiligten wieder so weit. Sie genossen intensiv Fahrgefühl und Landschaft. „Deswegen bin auch auch überzogener Waldecker“, entfährt es dem Organisator kurz vor der ersten Abfahrt. „Weil die Straßen hier äußerst Puch-gerecht sind.“ Sprachlos und verschmond strahlend mit seinen Freunden zur Ausfahrt.



Ein bisschen Käfer, ein bisschen Mini, aber ganz eigenständig: der Steyr-Puch 500, im Bild das Modell TK.

HINTERGRUND

Steyr-Puch

Der Steyr-Puch 500 kam im Jahr 1957 auf den Markt. Die österreichische Firma übernahm die Baukäseform des Fiat 500 und ergänzte diese durch einen eigenen Motor. Aus 493 bis 660 Kubikzentimetern Hubraum holten die Ingenieure bis zu 41 Pferdestärken. Die Produktion der insgesamt zehn Modelle wurde 1975 eingestellt – ihr Ruhm hält bis heute an. (lkr)



Wo Puch draufstand, war auch Fiat drin. Die Instrumente und das Cockpit haben ihren ganz eigenen Charme.



bei Dr. Schürmann



Gemütliche Ausfahrt im „Giftzwerg“

Lichtenfels-Immighausen. Irgendwo zwischen Mini und Fiat 500, allerdings 50 Jahre älter: Der „Steyr-Puch 500“ ist ein Oldtimer, der bei seinen Fans ganz hoch im Kurs steht. Gut Schaaken zwischen Immighausen und Goddeßheim war am Wochenende Anlaufstation für die Fahrer und Fans der flinken Flitzer. Von hier aus ging der Freundeskreis, der aus dem deutschsprachigen Raum anreiste, auf Ausfahrten durch den Landkreis und schaute interessiert in Korbach, Altwildungen, Bergfreiheit oder Frankenberg vorbei. (denFoto: Schmidt)





www.zahn-im-...
ZAHN IM PLANTAT
www.zahn-im-...

HELLA

HELLA

KI-M9

FIAT 500 IM RALLYE-EINSATZ

MANUEL HAT DEN KLEINSTEN

Deutschlands kleinstes Rallye-Auto. Tolle Geschichte. Wer macht die denn? Ich? Nein. Doch? Warum denn ich? Wisst ihr, wie groß ich bin? Und wie klein so ein 500er Fiat? Das meld ich dem Betriebsrat!

Text und Fotos: Ivonnezaid Thomas Senn



Aua. Deutschlands kleinstes Rallye-Auto. Und das ist noch untertrieben. Da ich aber a) eher zu Über- statt zu Untertreibungen neige und b) gefühlt doppelt so viel Verdrängungsfläche aufweise wie dieser Fiat 500 Rauminhalt bietet, darf man mich getrost als Fehlbesetzung für diese Geschichte werten. Zum Glück hat uns Fiat Deutschland freundlicherweise einen aktuellen Fiat 500

Kiel ist schnell und komfortabel erreicht, nur der kleine Fiat 500 von Manuel Dodt ist nicht da. Hmm. „Dodt, komm!“; wortspiele ich gedanklich noch beim Aussteigen als ich bemerke: der 500er ist ja doch da! Nur kann man ihn aus den Schießschartenfenstern moderner Autos nicht so einfach sehen. Zu klein ist er, zu weit unten steht er. Ich mag ihn jetzt schon.

Manuel Dodt (49), Zahntechniker, mag ihn auch. Vor 20 Jahren hat der gebürtige

Ein hartes Fahrwerk folgte, neue Trommelbremsen kamen hinzu, und aus einem originalen 60er-Jahre-Bügel von Heigo wurde ein Überrollkäfig komplettiert. Na ja, was heißt Überrollkäfig: Irgendwie ist es von der Größe her mehr ein Vogelkäfig, wie er bei schrulligen Großtanten gern mal mit Insasse Hansi am Küchenfenster steht. Der stilichere Automobilist sieht vor seinem geistigen Auge jetzt natürlich sofort eine

Ja, Sie lesen richtig: 33 stahlharte PS!

Ruhrpottler das kleine Bisschen aus einem Italien-Urlaub heimgebracht. Da der Patient aber schon ein wenig kariös im Blech erschien, verschwand der 1966er 500 F für einige Zeit in der heimischen Werkstatt, um einige Füllungen und Kronen zu empfangen. Auch ein Implantat war notwendig: aus der magersüchtigen 18-PS-Maschine wurde im Lauf der Zeit ein kraftstrotzender Big-Block mit übermenschlichen 33 PS. Ja, Sie lesen richtig: 33 stahlharte PS!

Wellensittich-Hirsestange mit Jod-511-Körnchen daran baumeln.

Dodt hat darauf verzichtet. Jeder Kubikzentimeter Atemluft ist überlebenswichtig in diesem Auto. Entsprechend wurde auch die Beifahrerin ausgewählt. Janna Mehler aus Kassel ist nicht gerade mit einer chinesischen Weltmeisterin im Reißen bis 400 Kilo zu verwechseln. Auch wenn die Architektin bei unserem Termin nicht dabei sein konnte: Der Einbauort des Beifahrersitzes spricht Bände



Rückblick: In eine Zeit, als kleine Autos noch klein waren ...

zur Seite gestellt. Genauer gesagt: einen Abarth 500 Esseesse (was für 55 steht, aber in Deutschland so besser nicht ans Auto geschrieben wird). Der moderne 500er bringt mich nach Kiel zu unserem Termin. Einstieg kein Problem. Fast aufrecht stehend kann ich das Riesenschiff betreten, sogar eine Achim-Mentzel-Minipli hätte ich noch tragen können (nerven Sie nicht, was kann ich dafür, dass Sie Achim Mentzel nicht kennen). Sollte ich 500er Fiats kleiner in Erinnerung haben, als sie eigentlich waren?

Deutlich über 200 auf der Autobahn zeigt das Multifunktions-LED-Talk-to-Drive-Light-show-Panel an (wenn es nicht so heißt: wieso sieht es dann so aus?), welches ich schon nach 20 Minuten einigermaßen durchschaut hatte. Flott. Alle Extras an Bord, ein bisschen viele für meinen Geschmack. Carlo Abarth (ein Österreicher, nach Italien ausgewandert! Mehr helfe ich nicht) war ja eher berühmt dafür, Autos durch Tuning und Weglassen von überflüssigem Schnickschnack schneller zu machen, weniger als Elektroinstallateur mit Hang zum Puffigen. Aber Carlo ist lange tot und seiner Witwe Anneliese muss man es ja nicht erzählen.

Mr. Matchbox: Manuel Dodt aus Kiel konnte sich optisch mit dem Abarth 500 esseesse durchaus anfreunden. Technisch ist ihm die schlichte Einfach eines 500er aber lieber





Zwei 500er, zwei Welten: Klein, fein und karg war es früher, groß, fein und opulent ist es heute.

TECHNISCHE DATEN

FIAT 500 Abarth esseesse

Karosserie Viersitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 3546 x 1627 x 1473 mm, Radstand 2300 mm, Leertgewicht 1100 kg Motor Vierzylinder-Turbo motor, Hubraum 1368 cm³ Leistung 160 PS (117 kW) bei 2750 U/min, max Drehmoment von 23,8 Nm (250 Nm Sport-Modus) bei 3000 U/min Kraftübertragung 5-Gang-Getriebe vollsynchronisiert, Vorderantrieb Pkw-Vertrieb Mac Pherson Federbeine, Verzahnbarer Hinterräder, Vorderen Bremsachse geteilt und Lenkerläufer ø 204 mm x 22 mm, Hintere Bremsachse ø 240 mm x 71 mm, Reifen 205/40 ZR17 Föhreftungssort 0-100 km/h in 7,4 s, Höchstgeschwindigkeit 211 km/h, Verbrauch 9,5 l/100 km Grundpreis 20.100 Euro





Arbeit macht Arbeit: Wäre ich nur nicht als Kind so ein guter Esser gewesen. Beim orthopädisch bedenklichen einfließen in den kleinen Fiat rückt sich jedes Glas Kaba

über die zierliche Statur der 40-Jährigen, 20 Zentimeter höher als der Fahrersitz und 50 Zentimeter weiter vorn. Was rein rechnerisch in diesem Auto gar nicht möglich ist, aber ich hab's ja mit eigenen Augen bestaunt. „Sie ist für mich die perfekte Beifahrerin. In diesem Auto zählt jedes Gramm. Aber sie ist nicht nur leicht, sie ist auch wirklich gut. Für mich käme ein anderer Co nie in Frage: Wenn sie nicht kann, dann fahre ich nicht“, schwärmt Manuel von seiner Beifahrerin. Kennen gelernt haben sich beide im – natürlich – Fiat 500-Club.

So, Auto ist gefunden, los geht's zum Fahren und Fotografieren. Irgendwie wartet man immer auf den Mann mit der Fernsteuerung, der den kleinen Scheißer mal eben über einen Supermarktparkplatz am Sonntag knattern lässt. Aber nein. Er ist 1:1, nicht 1:18 wie er im direkten Vergleich erscheint.

Zur ersten Location lass ich mal lieber den Besitzer fahren. Aus zwei Gründen. 1. Im Straßenverkehr sollte man aus reinem Lebens-

erhaltungstrieb ein solches Auto wirklich im Griff haben. Wenn da was schief geht gibt es Metzelsupp. Und 2. bin ich mir nicht sicher, ob Manuel Dodt spontan mit der ganzen Elektronik in unserem Neuwagen zurecht gekommen wäre. Was auch schon wenige Minuten später Gewissheit wurde: Zwischen zwei Motiven schlich Dodt sich an den 500 Esseeße und staunte nicht schlecht: „Er gefällt mir schon, auch wenn er villiiiiii größer ist als gedacht. Aber: Der hat ja alleine schon acht Schalter nur am Lenkrad. Die anderen kann ich gar nicht alle zählen. Bei mir im Auto gibt es: Licht an, Licht aus. Scheibenwischer an, Scheibenwischer aus. Ich wüsste gar nicht, was man noch einschalten will in einem Auto!“ Carlo Abarth hätte es nicht besser sagen können. Man muss aber zur Ehrenrettung der heutigen Abarth-BWler sagen, dass es mit dem R3T Rally noch eine Sportversion gibt, bei der zumindest auf die Hälfte der Einbauküche verzichtet wurde.



Nun wird es Zeit für den großen Moment: Ich steige ein. Zumindest erstmal rückwärts mit dem gebärfreudigen Becken in den Schalen-sitz fallen lassen. Dann: in Ruhe überlegen, wie die Beine hinterherkommen könnten. Bei genauerer Betrachtung des Puppenstübeninnenraums sehe ich allerdings beim besten Willen keinen Platz, der auch nur eines meiner staksigen Beine aufnehmen könnte. Von einem zweiten wollen wir hier noch nicht reden. Erstmal leichtes Stretching, Atemübungen, aufwärmen der Bauchmuskulatur. Ein konzentriertes Anreißen des rechten Beines – beinahe. Es scheitert an Schuhgröße 46. Ich mache also noch ein paar Lockerungsübungen nach Erich Deusser (mir doch egal, wenn Sie den auch nachschlagen müssen), bevor ich im zweiten Anlauf sofort Bein 1 in den Füßchenraum reiße (beim Großen ist dieser übrigens nicht nennenswert üppiger) und den Fuß sofort verhake zwischen Bremschen-



Kraftwerk: Sätze 33 PS sorgen dafür, dass Manuel Dodt Rallyes nur durch den Rückspiegel betrachten kann. Egal: Wer sonst kann noch von sich behaupten, alles voll fahren zu können?



Schönes Werbeplakat in der Dodtschen Werkstatt. Damit war das ganze Auto erklärt

und Gäschen-Pedal. Egal. Drin ist drin. Jetzt Bein 2. Und zwar schnell. Die Blutzufuhr zu Bein 1 ist abgeschnitten. Jetzt heißt es handeln, hier braucht es kräftige Arme, um den steifen Haxen durch das Türchen des Heigo-Vogelkäfigs zu bugsieren. Ja – komm – gib alles – ja, steck ihn rein – komm – plopp. Drin. Und dann die Überraschung: Ist man erstmal fixiert, kann man sogar noch frei atmen. Ich muss nicht mal das für ein Rallyeauto mehr als überflüssige Faltdach öffnen, vielleicht würde sogar noch ein Helm reinpassen. Allerdings nur auf dem Kopf. Auf- und absetzen, geschweige denn an anderer Stelle im Auto mitführen – ich wüsste nicht wie. Und selbst wenn er hinten rein passen würde: Wie sollte ich jemals wieder dran kommen?



Abfahrt. Wir hatten für die Fotos vorher schon gesehen: Das kleine Biest kann ganz schön giftig um die Ecken kommen. Also erstmal vorsichtig. Dachte ich. Führt man aber los merkt man: Vorsichtig geht nicht. Vorsichtig heißt stehen. Vollgas heißt anfahren. Man kann unter diesen 33 PS nicht noch extra welche auswählen. Alle oder keins ist hier das Motto. Dann zieht das Auto fein und flott davon. Sogleich folgt der klassische Fiat-500-Ersttäterfehler: Mal ein bisschen am Lenkrad wackeln, um zu sehen wie es reagiert. Ich

Ganze. Zumindest für Dodt: „Während die anderen Teams ja immer locker ihre Zeit an der Lichtschranke abbummeln können, kommen wir meistens mit wehenden Haaren durchs Ziel geflogen. Wir müssen uns echt ranhalten, die Sollzeiten überhaupt zu schaffen!“ Das machen sie dafür so gut, dass sie 2009 zum Beispiel zwei Siege bei Historic-Rallye-Cup-Veranstaltungen einfahren konnten. Highlight neben dem Hamburger Stadtparkrennen (dort wird dann mit einem weniger standfesten aber deutlich stärkeren Motor gestar-

Vielleicht haben Sie vorhin bei meinen Fahrerlebnissen bemerkt: Ich bin gestartet, habe Haken geschlagen, schöne Drifts produziert. Was aber noch fehlte in der Aufzählung war das Bremsen. So könnte man es auch fast beschreiben: Was fehlt ist das Bremsen. Denn bremsen tut es nicht. Zumindest nicht so, dass man auf dem wunderschönen Abarth-Tacho irgendeine Veränderung nach unten hätte ablesen können. Ich sag's ja: Mit dosieren ist bei diesem Auto nix. Es wird einfach voll gefahren. Und somit ist der Fiat 500 nicht nur das



Anfängerfehler: Bloß nicht hektisch am Lenkrad zerrn, will man nicht aus Nachbais Garten geborgen werden. Im mittleren Bild zu sehen: die neue Wunderwaffe, Zieht Euch warm an ...

kann Ihnen sagen: Mit einer Viertelumdrehung leiten Sie einen rechten Winkel ein. Mein bisschen Idioten-Lenkradwackeln sorgte also für allerlei Kurzweil der anderen

tet) ist die Rallye Köln Ahrweiler, wo Dodt nach seiner Premiere im letzten Jahr auch in diesem Jahr wieder auf einen Startplatz als Vorauswagen hofft. „Die Zuschauer waren

kleinste Rallye-Auto Deutschlands, sondern vielleicht auch das geilste. Immer voll, mit welchem anderen Auto geht das schon ...

Mit dosieren ist bei diesem Auto nix. Es wird einfach voll gefahren.

Verkehrsteilnehmer, die rechts und links von mir in die wenigen Büsche gesprungen sind, die ich nicht angepeilt hatte. Was übrigens auch traumhaft funktioniert: driften. Die barbarische Urgewalt des Motors in Verbindung mit dem Gewicht einer Nürnberger Lebkuchendose und putzigen 12-Zoll-Reifen (hoch, nicht breit) aus der Donut-Auslage des örtlichen Kaffeehauses lassen den 500er nicht minder quer kommen als einen 400er Ascona auf losem Untergrund in Erwin Webers Händen (googlen Sie den gleich mit). Na gut, ist ja auch nur ein 400er. Was soll der schon gegen einen 500er ausrichten ...

Dass es in der Praxis manchmal doch Konkurrenz gibt, muss Manuel Dodt fast jedes Wochenende erfahren. Aktuell steuert Dodt den 500er meist bei Sollzeit-Rallyes, aber auch dort geht es auf abgesperrten WPs ums

völlig aus dem Häuschen im letzten Jahr, bei den Teilnehmern bin ich mir nicht ganz so sicher. Auch wenn wir gefühlt die schnellsten sind: der Blick gehört für uns einzig in den Rückspiegel. Aber ich bereite gerade einen neuen Motor vor, mal sehen mal sehen ... 40er Weber, Doppelkanalkopf, 650 Kubik ...“

Übrigens: So wenig wie für Dodt ein anderer Co in Frage kommt, so wenig kann er sich ein anderes Auto vorstellen. „Ich bin Zahntechniker, kein Zahnarzt. Obwohl ich selbst dann auch dem 500er treu bleiben würde. Höchstens ein Escort RS 2000, tja, da könnte ich noch mal schwach werden.“ Aber ob dieser auch so zuverlässig ist? Außer der Zündung (Notiz an den betreuenden Rallyeservice Dreilich: wegschmelzen den Rotz und neu!) macht der kleine Mann nämlich keinerlei Mucken. Was auch? Warum auch?

PS: Nach meiner Testfahrt habe ich erfahren: Dodts Auto hatte sogar seit kurzer Zeit schon Scheibenbremsen. Was sind das denn für Scheiben? Toastscheiben? Scheibletten-Käse? Na gut. Wahrscheinlich sind es schlicht Unterlegscheiben von Max Bahr. Das macht die Ersatzteilbeschaffung günstig und mehr passt in die 12-Zoll-Barbie-Felgen auch gar nicht rein ...

PPS: Nicht dass jemand bei Fiat Deutschland in Schnappatmung verfällt: Der 500 Esseesse hat bei der Bevölkerung während unserer Aufnahmen wahre Begeisterungstürme ausgelöst. Er ist ein wirklich schickes und zeitgemäßes Auto. Nur ICH bin halt ein ewig Gestriger ... ☺

Wer sich mal ernsthaft mit dem Thema Fiat-500-Tuning befassen möchten: www.ilmotors.de ist Ihre Adresse. Torsten Hanenkamp ist DER Motorenpapst auf diesem Gebiet und baut auch Aggregate mit bis zu 80 PS!

Schwer quer: Obwohl es mit einer Sperre deutlich einfacher wäre, lässt sich das leichte Biest dank Heckantrieb (der neue hat Frontantrieb) spektakulär um die Ecken feuern. Auch wenn die Schwerkraft dazu schon einen guten Tag haben muss ...



Im Rückspiegel · Saison 2010:



steyr-puch-sportpokal.info
steyr-puch-racing.de

Im Rahmen der „Trofeo Abarth Coppa Mille“ wurden in 2010 erstmals die Läufe zum „Steyr Puch-Sportpokal“ ausgetragen.

Bei herrlichem Wetter starteten die Teilnehmer bei der „Hockenheim Classic“ in die Saison 2010. Zwei Rennen über 30 Minuten auf der Grand-Prix-Strecke standen für die Fahrer auf dem Programm. Harald Peter startete mit zwei Siegen in die Saison. Rolf Sigel und Walter Leuber belegten die Plätze zwei und drei. Mit jeweils einem vierten Platz mussten sich Bernd Bohlmann und Michal Zugajewicz begnügen.

Beide hatten, wie Mathias Duesterberg, mit Technikproblemen zu kämpfen.

Im belgischen Spa Francorchamps konnte Harald Peter bei zwei Regenrennen seine Erfolgsserie vor Michal Zugajewicz fortsetzen. Bernd Bohlmann konnte wegen technischen Problemen leider nicht ins Geschehen eingreifen. Zugajewicz,

polnischer Ex-Rallye-Cross-Meister, zeigte, welches Potential sein Fiat 126 im Regen hat und fuhr identische Zeiten wie Harald Peter.

Anfang Juli war die „Abarth Coppa Mille“ wieder in Belgien zu Gast. Die Fahrer gingen beim „Race-Festival“ in Zolder an den Start. Bei 34°C Außentemperatur

war es eine heiße Angelegenheit für Fahrer und Autos. Im ersten Lauf siegte Hans van Beem mit seinem schnellen Steyr Puch vor Sigel und Zugajewicz. In Lauf zwei holte sich Zugajewicz den ersten Saisonsieg vor Sigel. Harald



Thondorf 2010

„Abarth COPPA MILLE“

„Steyr Puch-Sportpokal“

Peter konnte wegen einer Operation nicht an dieser Veranstaltung teilnehmen.

Beim „Oldtimer-Festival“ auf dem Nürburgring konnte Harald Peter wieder einen Doppelsieg vor Rolf Sigel einfahren. Michal Zugajewicz belegte Platz drei.

Der Nürburgring war auch die letzte Station der Saison 2010. Bei der „Westfalen Trophy“ hatten noch drei Piloten die Möglichkeit den „Steyr Puch-Sportpokal“ zu gewinnen. Peter vor Zugajewicz und Sigel waren die Platzierungen vor den beiden abschließenden Läufen. Mathias Duesterberg gewann beide Läufe vor Harald Peter, der auf Ankommen fuhr

und somit den „Steyr Puch-Sportpokal“ für sich entscheiden konnte. Walter Leuber holte sich einen dritten und vierten Platz. Zugajewicz wurde im ersten Lauf Dritter, fiel jedoch im zweiten Lauf mit Motorproblemen aus. Für den sympathischen Polen, der in der Nähe von Warschau wohnt, lohnte sich jedoch die weite Anreise von 1200 km. Er holte sich auf seinem Fiat 126 die Vizemeisterschaft. Rolf Sigel wurde Dritter.

Bei allen Läufen verteilte Ulla Kahl im Namen des Steyr-Puch Freundeskreises die Preise.

Harald Peter



Ergebnisse 2010:

1.	Harald Peter	154 Punkte
2.	Michal Zugajewicz	112 Punkte
3.	Rolf Sigel	85 Punkte
4.	Walter Leuber	58 Punkte
5.	Mathias Duesterberg	40 Punkte
6.	Hans van Beem	20 Punkte
7.	Bernd Bohlmann	13 Punkte



Pentling

FÄHRT HEINZ
ZUR HOCHZEIT?

NEIN,
ZUM SEE-
TEST!



Herzlichen Glückwunsch...



OB Schaidinger im Steyr Puch

(Josef Fider) Regensburgs Oberbürgermeister Hans Schaidinger fuhr im Steyr Puch 650 TR des siebenfachen Deutschen Bergmeisters Heinz Liedl einige Runden. Vereint haben beide die Probefahrt im Juli 2002. Bei der standesamtlichen Trauung von Birgit und Thomas Liedl hat der OB den Steyrer zufällig gesehen. Bei jeder „Regensburg Classic Oldtimer Rallye“ wurde das Thema über Jahre angesprochen, doch der Terminkalender des OB war immer randvoll. Jetzt nach acht Jahren war es endlich soweit, eine kleine Lücke im Kalender und Schaidinger kam nach Graßläng.

Heinz Liedl führte den Motorsportfreak durch sein Reich und zeigt ihm die Motorräder und dann stieg der Hans in den Steyr Puch von Liedl. Eine halbe Stunde fahren beide durch die Gegend. Er war von der Leistung und Straßenlage des kleinen roten Autos begeistert. Die Bremswirkung ohne Bremskraftverstärkung ist nach Meinung des Politikers gewöhnungsbedürftig. Als großer Oldtimerfreund hatte er ein hervorragendes Wissen über Fahrzeugmodelle sowie technische Besonderheiten. Sehr angetan war Schaidinger von den fahrbereiten Motorrädern, mit denen ich so manches Rennen gewonnen habe“.



sagt Liedl. Während der Fachgespräche ließ der OB viele Erinnerungen aus der Jugend aufleben. 1967 machte er den Autoführerschein. Den für Motorräder hat er, wie Liedl von ihm erfährt, nicht. Schaidingers erste Fahrzeuge wa-

ren ein Fiat 500 und ein 850iger. Vielleicht kommt auch der OB im Mitte Mai 2011 zum nächsten alljährlichen großen Puchtreffen nach Graßläng. Rennsportgrößen wie Walter Röhrli sind des Öfteren dabei.

DIE ALTERNATIVE



Hallo Schorsch,
 Ich habe mich aufgerafft, um Dir die versprochenen Bilder des für unsere Steyr Puch umgebauten Hauptbremszylinders vom VW Polo 2 zukommen zu lassen. Der Pedalträger muss auf 42 mm aufgespindelt werden, um den Bremszylinder

dieselbe Grundfläche wie der Pedalträger und ist einfach anzufertigen! Der Pedalträger wird auf

die Adapterplatte mit Bremszylinder gesetzt und mit der Karosserie verschraubt. Wie du auf den Fotos siehst, hat man unterm Fahrzeug viel Platz. Das V-Stück am Hauptbremszylinder nimmt den

Bremslichtschalter auf. Ein Gespräch mit dem TÜV-Mann meines Vertrauens führte zu dem Ergebnis, dass eine Eintragung kein Problem darstellte. Bei der Kombination mit diesem 22 mm-Hauptbremszylinder und den Radbremszylindern vorne 22 mm und hinten 19 mm kommt man zu einem ähnlichen Bremsverhältnis wie bei der Originalbestückung.

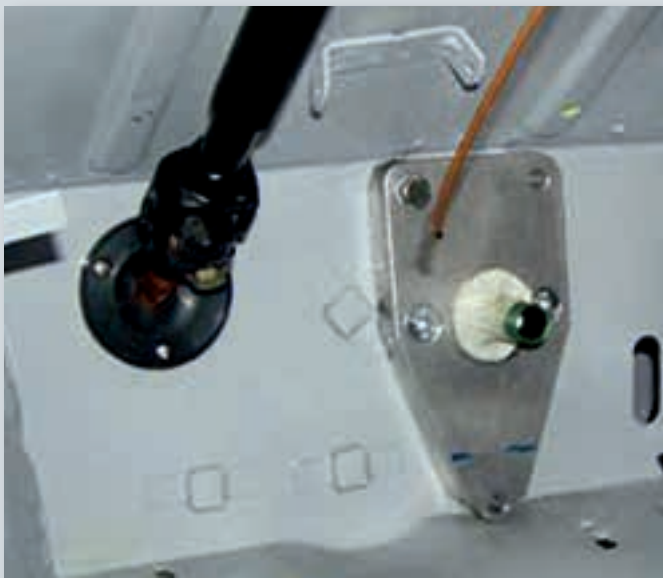
Formel: Fläche HBZ geteilt durch Fläche aller RBZ.

Ich finde diese Lösung einfach und preiswert. Auch die Montage der Bremsleitungen ist durch mehr Freiraum einfacher.

Grüß Hubert Nenninger



aufzunehmen. Desweiteren werden die Stehbolzen zur Originalaufnahme entfernt (müsste auf dem Foto gut zu erkennen sein). Mehr ist am Pedalträger nicht zu machen. Eine Adapterplatte mit einer Stärke von 20,8 mm nimmt den Hauptbremszylinder auf. Diese Platte hat



Ducati-Sound im 500 S

Das Blech für die Schalldämpfer war gekauft, die Schalldämmwatte im Internet ersteigert. Der Herstellung der Monte Carlo-Schalldämpfer stand nichts mehr im Weg. Doch dann kamen die wiederholten Zweifel auf, ob die Töpfe überhaupt unter dem Wagen Platz finden würden. Teilweise wurden mir meine Bedenken nach Rückfragen im Puch-Umfeld bestätigt, zumindest war man sich nicht sicher, ob die Monte so ohne weiteres beim „Fiat-Puch“ passt. Der Querstabilisator samt Befestigungsbügel sowie der lange Behr-Alu-Ölkühler unter dem Beifahrersitz nahmen doch recht viel Platz in Anspruch. Auch war das Blech für die Längsabstützung des Fiat-Getriebes im Weg. Die Idee, dass der Puch-Motor etwas nach dem satten Ducati-Sound klingen könnte, führte im Internet zur Suche nach geeigneten Motorradauspuffanlagen. Kurzerhand hatte ich ein Paar Schalldämpfer der Ducati Monster S 600 ersteigert, die der Vorbesitzer wegen Umbaus auf eine Karbon-Sportanlage veräußerte. Mit anderen Worten, ich erwarb fast brandneue Endtöpfe zum Schnäppchenpreis...

Im Schwarzwald (Fa. Schoch in Hausach) fand ich das passende rostfreie Rohrmaterial (\varnothing a 42,4x1,6; 1,7 kg/m) und los gings. Damit die richtige Länge der Rohrleitungen gefunden werden konnte, vermaß ich am Motorrad „S 600“ die Rohrlänge vom Zylinderkopf bis zum Schalldämpferaustritt. Anschließend errechnete ich nach dem einfachen Dreisatz die Länge auf meine Puch-Drehzahl (6500 U/min) um, und kam auf ca. 120cm. Diese Länge entsprach auch der Leitungslänge der BMW R65, die ebenfalls ihre Nennleistung bei dieser Drehzahl erreicht. Die Anlage entspricht in Ihrer Leitungsführung der Aspern-Anlage von der Fa. Moser. Auch das Referenzrohr – also die kurze Verbindung zwischen den beiden Einzelrohrführungen – fehlte



nicht. Meine Ansicht über deren Sinnhaftigkeit deckt sich mit einem Bericht in der Thondorf und Erkenntnissen diverser Internetrecherchen. Aber sie kam mir dennoch sehr gelegen, da ich mit ihr, der Krümmerbefestigung am Zylinderkopf und die übliche Halterung am Motoraufhängungsbügel (gelochtes dreiecksförmige Bleche), das Gewicht der Anlage auffangen konnte. Die Schalldämpfer stecken lediglich in den Rohrbögen und werden mit jeweils drei Federn aus dem Kart-Zubehör in ihrer Position gehalten. Das Ergebnis lässt sich sehen. Der Drehmomentverlauf im unteren Bereich ist super, aber auch Drehzahlen mit der SL65 und Weber 36 DVCNH bis hin zu 8000 U/min sind jetzt endlich möglich.

Nachdem zwei Monte-Besitzer so nett waren und mir das Gewicht ihrer Anlage mitteilten, freue ich mich über die fünf Kilo, die ich mir mit den Ducati-Dämpfern eingespart habe. Sie sind pflegeleicht, da sie aus V2A bestehen und in einem Alu-Ovalrohr stecken. Dass mein 500S nun nicht ganz nach Ducati klingt, wäre auch zu vermessen. Schließlich fehlt dem Boxer der „schräge“ V-Winkel mit folglich prägnanter Zündfolge. Er hört sich nach wie vor wie ein typischer Boxer an. Schön finde ich, dass er nicht blechern klingt, da die „Duc“-Dämpfer in erster Linie Absorptionsdämpfer sind, und diese lassen besonders die tiefen Töne passieren, während die hohen Frequenzen „absorbiert“ werden. Der TÜV-Beamte freute sich über die KBA-Nr und E-Kennzeichen, die auf den Dämpfern eingepreßt sind, was ihm das Eintragen in die Fzg-Papiere in Verbindung mit einer Geräuschmessung erleichterte.

Rene H. Diesner



Ende gut alles gut, oder: 13 Jahre



Das Jahr 1998:

übrigens, ich kenne da einen, verwaltet einen Nachlass und löst gerade die Scheune von seinem Freund Thomas auf und da befinden sich alte Autos und Militärfahrzeuge. Thomas hat alles gesammelt, was ihm gefallen hat: Giulias, Topolinos, Fiat 500er, Puchs, Triumph Spitfires, TR 6, Hanomags, Jeeps – das Ergebnis aus 20 Jahren Veterama-Besuchen.“ Da wurde ich gleich ganz hellhörig! Also nichts wie hin, denn mir wurde gesagt, dass Thomas immer ziemlich „fertige Autos“ kaufte, danach die not-

Blick in einem ganz passablen Zustand – aber das denkt man ja irrigerweise immer beim Kaufen. Es standen noch zwei 500er, dachte ich... aber Nein, das sind ja Puch's und keine 500ter! Die kannte ich aus früheren Österreichurlaube und ich erinnerte mich, dass es die Post- und Polizeiautos waren. Ich fragte mich, was da eigentlich anders ist als beim Fiat. Arndt klärte mich sofort auf: „Judith, das kannst Du gar nicht vergleichen! Der Puch hat einen luftgekühlten Boxermotor. Und der 500 S ist richtig gut gelaufen, damit wirst Du bestimmt viel Spaß haben. Thomas ist mit ihm öfters um die Ecken geflitzt, denn er hat Spax-Dämpfer bekommen, gekürzte Federn und er liegt wie ein Brett auf der Strasse.“ Ich hatte mich sofort entschieden und kaufte den 500 S. Der andere Puch, der 650er, war nämlich in einem viel schlechteren Zustand. Viel Geduld brachte ich nämlich nicht mit, denn ich plante gleich fürs nächste Wochenende eine Ausfahrt mit dem Auto. Daraus wurde schon mal nichts, denn die Batterie war leer und so stand er noch ein paar Monate herum. Um die Sache voran zu treiben, beschloss ich, einen Anhänger zu besorgen und das Auto abzuholen. Abends stöberte ich dann in meiner Kollektion der „Markt“ nach Puch-Berichten. Arndt gab mir dann noch die Telefonnummer vom Puch-Club aus Hofheim – ganz in meiner Nähe. Ich rief dort an und hatte bei den Kahls sofort die Ulla am Telefon. Sie kannte bereits mein neues Auto, gratulierte mir zum Kauf und versprach, dass Lothar, ihr Mann, sich das Auto mal näher anschauen würde. Gleich am darauffolgenden Wochenende wollten wir uns in der Garage meiner Eltern treffen und das Auto zum Laufen bringen. Und dann ging alles ganz schnell. Es war eine Sache von nur wenigen Minuten, bis ich das ersehnte Geräusch des Motors meines Pucherls hörte. Zündkerzen wechseln, Ölstand messen, Verteilerkontakte nachschauen, Zündungseinstellungen kontrollieren, Keilriemenspannung prü-



Mein Studium war beendet, der Geldbeutel füllte sich langsam, es gab keine Seminararbeiten mehr, die mir die Zeit raubten... Endlich konnte ich mich am Wochenende den schönen Dingen des Lebens zu widmen. Viel Zeit und Muse, sich mit Freunden über Autos auszutauschen. Und gerade da begegnete ich meiner großen blechernen Liebe, von der ich schon lange geträumt hatte. Es handelte sich dabei nicht um den lang ersehnten Scheunenfund, sondern um eine Info die ich aufschnappte: „Ach

wendigsten Reparaturen durchführte, so dass die Fahrzeuge eben einfach liefen, der Rost konnte bleiben, Hauptsache, die Motoren liefen. Das ein oder andere Auto hat er auch mal tiefer gelegt. Alle sind dann auch über den TÜV gekommen... Gleich montags nach Büroschluss, ging es ab in die dunkle Scheune nach Nied, ein Vorort von Frankfurt, mit ein paar Taschenlampen ausgestattet. Und beim Öffnen des Scheunentores standen gleich drei Fiat 500 vor mir! Ein Roter war auf den ersten



Thondorf 2010

Restaurierung haben sich gelohnt!

fen, Motor einmal per Hand durchdrehen und dann lief der Puch auch schon. Dann kam die erste Probefahrt. Ich war begeistert von der Straßenlage, das Handling des Autos war einfach super – ein perfektes Ansprechverhalten – und der Motor schnurrte vor sich hin! Das Einzige, was jetzt noch fehlte, war der TÜV. Für das nächste Jahr hatte ich dann die Karosseriearbeiten vorgesehen. Unter der grauen Grundierung vermutete ich viele rostige Stellen. Und bei genauer Betrachtung stellte ich fest, dass das Fahrzeug einige Unfälle hinter sich hatte, z.B. vorne rechts am Batteriekasten, das sah man sofort am gestauchten Blech. Planen ist schön, aber dann kommt ja doch alles ganz anders. Die TÜV-Plakette wurde wegen Veränderung der Karosserie abgelehnt, denn die Radläufe waren umgebördelt und zwischen Radlauf und Reifen nur 3 mm Luft. Und die Federn an der Vorderachse waren per Flex einfach

mir, das ganze Auto zu entkernen und strahlen zu lassen. Also machte ich mich mit seiner Hilfe an die Arbeit, Teile auszubauen, zu beschriften und verstauen, den Puch auf einen Hänger zu laden und dann zum Strahlbetrieb zu bringen. Inzwischen waren schon wieder zwei Jahre vergangen. Die Karosserie war gestrahlt und ich suchte jemanden, der die Blecharbeiten fertig stellen sollte. Ich brachte das Auto in das 80 km entfernte Rheinhessen. Dort befand sich die Werkstatt eines Polen, der sein Leben lang an Polski-Fiats geschraubt hatte. Es vergingen wieder ein paar Jahre... Der Puch stand unberührt dort herum, denn der Werkstattmeister hatte keine Zeit. Und dann, als er endlich mit der Arbeit anfangen wollte, wurde mir schnell klar, dass dies nicht zum Erfolg führen würde. Mein Pucherl sollte schließlich nicht „zusammengeschustert“ werden! Während dieser Zeit war ich in Wiesbaden auf dem jährlichen

Bernd Grosse von Piccolo Box bei Hennef, überzeugte mich sofort! Denn Bernd Grosse restaurierte ausschließlich Fiat 500 und ich spürte sofort, dass es sich hier um einen echten Automobil-Enthusiasten handelte, der absolut ordentlich arbeitet, ohne sich dabei grenzenlos am Geldbeutel seiner Kunden zu bedienen. Seine erste Schätzung bzgl. der Restaurierungskosten erschienen mir dann auch glaubwürdig und realistisch. Was dann folgte, waren drei weitere Jahre der Reparatur und des Stillstandes. Die Karosserie und das Fahrwerk meines 500 S wurde komplett von Bernd durchgeführt. Und, je intensiver sich Bernd an die Arbeit machte, desto deutlicher wurde, dass sich auch unter den gestrahlten Blechen Rost befand, vor allem in den Seitenschwellern und den hinteren Kotflügelblechen. Nach jedem Besuch in Hennef war ich mehr und mehr davon überzeugt, dass ich die einzig richtige

Entscheidung getroffen hatte, die Restauration meines Puchs Bernd anzuvertrauen. Im Frühjahr 2010 endlich musste nur noch der Puch-Motor in Gang gebracht werden. Und weil guter Rat teuer ist, rief ich Lothar an. Hilfsbereit wie er ist, transportierten wir bald darauf den Puch-Motor nach Liederbach in seine Werkstatt. Den Motor musste man erst mal reinigen und die Verblechung strahlen lassen. Meine bange Frage war, ob der Motor die 10 Jahre auf einer Palette in der Scheune gut überstanden habe. Lothar gab sich

ganz zuversichtlich: „Ein Puch-Motor hält so einiges aus. Bestimmt gibt es da keine Probleme, aber vielleicht ist die eine oder andere Dichtung defekt. Am besten lassen wir den Motor auf einem Prüfstand laufen.“ Nur leider haben wir in



eine halbe Windung gekürzt worden. Das hatte zur Folge, dass der Puch viele lange Jahre in diversen Unterkünften vor sich hin schlummerte. Nachdem ich dann einen Bekannten bat, die Bodenbleche neu einzuschweißen, empfahl er

Oldtimertreffen am Kurhaus. Da erblickte ich einen Fiat 500. Er wurde mein Vorbild – so wünschte ich mir mein Pucherl. Der stolze Besitzer des Fiat 500F gab mir die Telefonnummer eines Restaurierungsmeisters. Und der Besuch bei

Frankfurt keinen. Ein paar Anrufe und einen Transport später, befand sich mein Motor bei Hubert Nenninger in Ingolstadt. Ziel war, den Motor zum Laufen zu bringen und ihn gleich wieder mitzunehmen. Beim fachmännischen Zerlegen zeigte sich dann, dass das Vorhaben illusorisch war. Das Hauptlager der Kur-

te ihn mal wieder ganz dringend, denn er baute den Motor abends nach Feierabend in meinen Puch wieder ein. Anfangs glaubte ich, dass dies nun schnell gehen würde. Aber es waren noch so viele Anpassungsarbeiten nötig, das Verlegen des Gas- und Kupplungszuges, der Elektrik etc., den Motor ein- und wieder



belwelle war nämlich eingelaufen, die Pleuellager waren allerdings in einem guten Zustand. Ausgerechnet das Hauptlager, dachte ich, oh je – das wird bestimmt teuer! Und woher soll ich es bekommen? Hubert telefonierte eifrig mit einigen Klubkameraden, organisierte alles, was für eine Restaurierung des Motors notwendig war: Ausrichten der Pleuel, Fräsen der Ventilsitze, Planen der Schwungscheibe, Vermessen der Pleuellager, usw. Eine komplette Überholung des Motors also. „Wahnsinn“, dachte ich, „so viel Glück kann man gar nicht haben!“ Hubert hat dabei so viel Liebe und sein ganzes Können in meinen Motor gesteckt! Zwischendurch telefonierte er immer wieder mit Lothar Kahl und Georg Hummel, um das Eine oder Andere zu veranlassen, damit ich später viel Fahrspaß mit meinem Puch habe. Hubert ist ein wahrer Klubkamerad!!! Es ist ihm einfach wichtig, dass die Autos gut gemacht werden und die Besitzer ihren Spaß damit haben. Und Lothar war natürlich auch noch da und ich brauch-

ausbauen... Als wir endlich den Zündschlüssel umdrehen konnten, fiel uns ein seltsames Geräusch bei laufendem Motor auf. Alle Suche half nicht, der Motor musste wieder raus und Lothar fuhr ein weiteres Mal nach Ingolstadt. Dass Hubert den Motor mehrmals zerlegen musste und sich dann herausstellte, dass das neue Hauptlager defekt war, ist schon mehr als unglaublich. So etwas hat Hubert in seiner dreißigjährigen Schrauberkarriere auch noch nicht erlebt! Nun ist es aber geschafft! Wir haben Frühjahr 2011 und mein 500 S steht wunderschön da und läuft bombastisch gut, so wie ich es mir immer gewünscht habe. Ich freue mich auf die vielen schönen Ausfahrten und auch auf die Puch-Treffen. An dieser Stelle noch einmal ganz besonderen Dank an Lothar und Hubert. Ihr habt mir sehr geholfen und seid wirklich tolle Klubkameraden! Ohne euch wäre ich heute immer noch keine glückliche Puch-Besitzerin! Abschließend kann ich sagen: „13 Jahre Restaurierung haben sich gelohnt!“

Judith Stahl



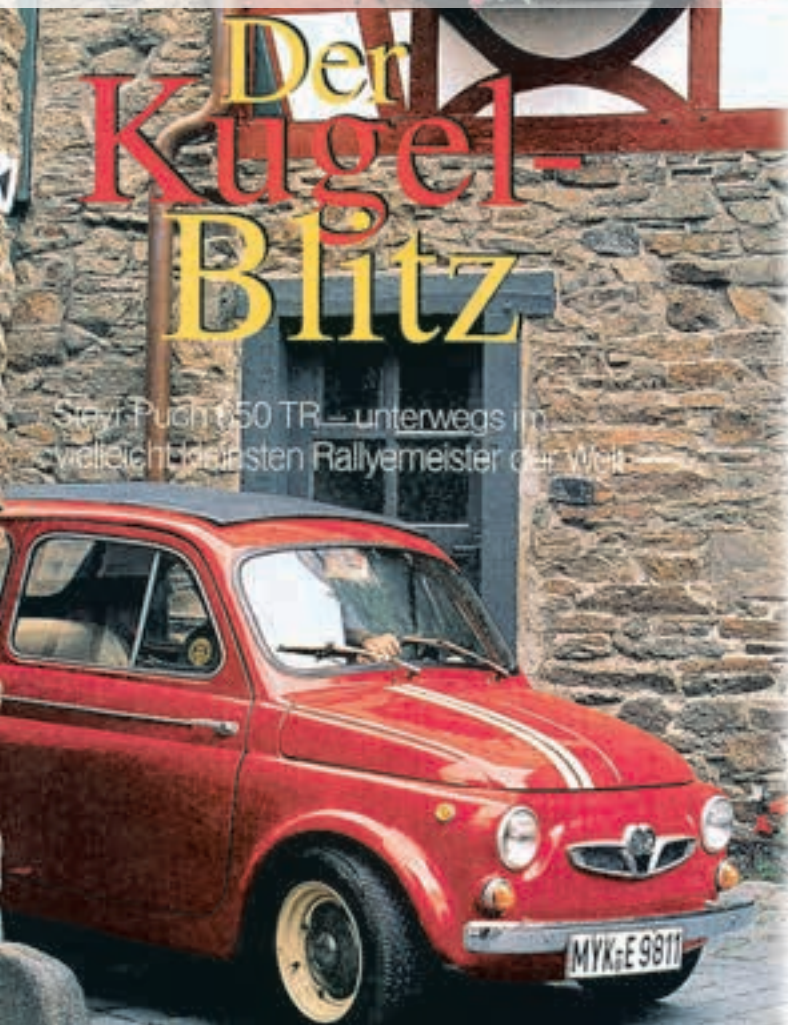
HEINZBAUER
MANUFAKT



Originale wie Walter Röhrli setzen auf die Original Cabrio Jacke. Handgefertigt mit integriertem Windschott. Made in Germany. www.heinzbauer.com +49 (0) 71 21 62 06 26



Kritische Anmerkungen von Dr. Nihilus



Liebe „Thondorfer“!

Ich komme zurück auf den „Kugelblitz-Artikel“ in der Jubiläumsausgabe. Bitte seid vorsichtig mit „exklusiv Zasada-Artikeln“! Unser „RRR-TRII“ ist z.B. auch einer. Einer von denen, die Zasada 1966 bei der Europameisterschaft benutzt hat. Dieser RRR-Zasada ist ein Werkspuch aus der Versuchsabteilung, Baujahr 1962. 1965 wurde er als TR zugelassen. Er erhielt zwei Tage vor dem Start zur Tulpenralley in Südfrankreich das Grazer Kennzeichen „G 14892“. Von der Rallye hätte ich zwar gern ein Foto mit diesem Kennzeichen, doch der heutige Univ. Prof. Dr. Leopold Rafael Walzer berichtet darüber: am 9. Jan. 1967 erstand er vom Puchwerk. das Auto für seine damalige Braut Liebenwein. Das geschah schon sehr bald nach Auflösung der „Puch-Auto-Rennabteilung“, denn er konnte noch unter mehreren Werks-TR wählen. Walzer nahm sich den schönsten – einen unfallfreien – „mit dem Zasada die Tulpenralley gefahren ist“, wie man ihm im Versuch mehrfach berichtete. In einer späteren Aktion rüstete ihn das Werk für Liebenwein um, vom unsynchronisierten 5-Gang-Getriebe auf ein synchronisiertes Serien-4-Gang-Getriebe und auf Ein-Tank-Betrieb. Weiter wurde im Vergaser wieder der Ansaugtrichter eingesetzt, der bis dahin

wegen der Querschnittverengung fehlte und die Starteigenschaften verschlechterte. Dies alles, um seiner damaligen Braut das Leben mit diesem Puch zu erleichtern. Dieser 5-Gang-TR war übrigens eine frühere Entwicklung gewesen, denn bei den letzten Werks-TR, wie ihn z.B. Ing. Michael Haslinger erhielt, blieb man bei einem abgeänderten Vierganggetriebe: 1. und 2. lang, eng; mit Abstand, dann 3. und 4. wieder eng – und das ersparte den 5. Gang. Am 23.2.1971 trennte sich das Paar Liebenwein/Walzer von ihrem Puch. Soweit von unserem „RRR-Zasada-Puch“, zugelassen auf Dr. Norbert Mylius, MD-RRR1.

Ing. Michael Haslinger war im ehem. Puchwerk, Versuch – Motorenbau, Motorenstatistik – beschäftigt. Zum Thema „weitere Zasada-Puchs“ erzählte er mir vor 3 Jahren: Die ital. Karosserien waren „weich“. Wenn ein Werkswagen „zerstört“ oder schwer beschädigt heim kam war es im Versuch üblich, dass eine der serienmäßigen Karosserien, die noch ohne Fahrzeugnummern waren, vom Band genommen und im Versuch als Werkswagen adaptiert wurden. Solche sind z.B. erkennbar an den doppelten Punkten bei den Verschweißungen oder an den seitlichen Dreieckern im Kofferraum oben. So einer wurde dann mit der passenden Fahrzeugnummer der zerstörten Karosserie versehen und kam wieder aufs Band zur Fertigmontage. Der Serie endgültig entnommen wurde er zu einem geeigneten Zeitpunkt nach der Lackierung. Dann wurde er mit dem Motor und sonstigen Innereien des zerstörten TR versehen. Puch war eben ein Motor- (rad-) Werk. Anlässlich der Europameisterschaft '66 wurden für den Zasada-Einsatz vom Versuch 10 (!) identische Werk-Puchautos angefertigt. Deren Motoren hatten alle die >P96< Nockenwelle mit 42 PS. Das Problem mit den Fahrzeugnummern wurde so gelöst, indem man bei den letzten 2 Ziffern das Originalblech herauschnitt und ein elastisches Blech einschweißte, bei dem die alten Nummern leicht ausgedrückt und die neuen leicht eingestanzt werden konnten. Der Spezialist dafür war Kramer.

Das alles ist kompetenten Zeitzeugen, Typenschein und Stammkarte des „RRR-TRII“ entnommen.

Servus!



Dr. Norbert Mylius
Niederösterreich, Austria
RRRmylius@aon.at



KATTUS FRIZZANTE

59
KATTS FRIZZANTE
KATTS FRIZZANTE

Castrol

JoWood

T



KATTUS FRIZZANTE

DEUTSCH

JoWood





Der etwas andere 700 C...
oder: Auch wir haben einen SUV (Sport Utility Vehicle)
Neudeutsch=Geländewagen



Das Ungarn-Experiment

In der vorletzten Thondorf habe ich unter der Überschrift „Kaltverformung“ über die Auswirkungen eines Frontalaufpralls mit meinem Puchlerl auf Basis Fiat 500 berichtet. Der Unfall war im September 2008 und ich wollte bald wieder mit solch einer Rennsemmel unterwegs sein.



Nach ein paar Wochen hatte ich verschiedene Möglichkeiten durchdacht und den Markt sondiert. So bin ich auch auf ein interessantes Angebot des Fahrzeugaufbaus eines Händlers in Ungarn gestoßen. Nach ein paar Telefonaten verstand man sich. Der Mann kommt ursprünglich aus dem süddeutschen Raum, spricht schwäbischen Dialekt und hat eine ansprechende Homepage in deutscher Sprache. Nach eigenen Aussagen mache er einige Fahrzeuge pro Jahr. So ging es dann los.

Da ich meinen Motor mit Getriebe und Monte noch weiter verwenden konnte, haben wir uns auf den Aufbau einer Karosserie ohne diese Komponenten verständigt. Der Händler bot an, die Arbeiten in 3 ½ Monaten bis Ende Januar 2009 fertig zu stellen und dann nach München zu transportieren. Ich habe gleich zu Anfang vorgeschlagen, diesen Bericht in der Thondorf zu schreiben. Dies könnte ja nur eine gute Werbung für ihn sein. Am Anfang lief alles gut. Ich erhielt nach ein paar Wochen Bilder einer gestrahlten und mit neuen Blechteilen aufgebauten Karosserie:

Ich habe dann noch wie vereinbart einige meiner Teile (Instrumente, Stoßdämpfer, Lenkrad usw.) hingeschickt und alles lief gut. Ich konnte auch

meine Wunschfarbe herausuchen – hellblau. Die Wahl fiel auf eine Originalfarbmischung Fiat aus den 60er Jahren: 403 Celeste Medio. Ich schickte ihm zur Unterstützung noch Farbmischformeln von Glasurit und Standox nebst Bildern von 500ern in dieser Farbe.

Ende Januar 2009

kam dann die erste Info, dass es noch etwas dauern würde – so 2 Wochen. Das war nicht das erste mal, dass ich von „2 Wochen“ gehört habe. Anfangs waren diese 2 Wochen halt immer nur, weil er wohl zuviel Arbeit hatte. Im April wurden die weiteren 2 Wochen auch schon mal mit zuviel Schnee begründet, im Mai 2009 wurden dann Probleme mit der Lackwerkstatt angeführt. Nach weiteren 2 Wochen-Intervallen hieß es, das Auto sei wohl so ab Ende Juli 2009 fertig. Dann ging er in den wohlverdienten Urlaub. Hier habe ich dann langsam angefangen, genauer zu dokumentieren. Ab Mitte August wurden die Termine wegen



Schwierigkeiten mit der Spedition, einem angeblichen Hexenschuß und einem Werkstattumbau verschoben. Schließlich wollte er das Auto selbst auf dem Anhänger bis zu mir bringen.

Oktober 2009

Nachdem der nunmehr insgesamt 16. Termin am 13. Oktober 2009 vereinbart war, kam eine lapidare E-mail-Nachricht, dass er das Auto am Wochenende anderweitig verkauft hätte. Ein Käufer vor Ort habe ihm viel Geld geboten und da wäre er halt schwach geworden. Meine Teile habe er aus dem Fahrzeug wieder ausgebaut und ich solle mich doch nach einem

anderen Auto umschauen.

Da hat er also den Fertigstellungstermin 15 mal verschoben und teilt dann einsilbig mit, dass er nicht mehr will. Das haut einen um!

Mich hat dann vielleicht die Neugier in Verbindung mit einem gewissen Starrsinn getrieben, dass ich mich nach zwei Telefonaten und ein paar E-mails auf die Fortführung des Experiments eingelassen habe. Er habe gerade noch ein paar weitgehend fertig gerichtete Karosserien, die kurzfristig zum Lackierer gehen würden. Er betont nochmal, dass er mehrere Dutzend Autos im Jahr machen würde. Der Umstand, bei ihm zu einem Preis, der mindestens ein Drittel unter den Preisen in Deutschland für eine Restauration liegt und ich mir meine Wunschfarbe herausuchen kann, tat sein Übriges.

Nun hätte er wieder mehr Zeit und könne das Auto innerhalb von 6 Wochen bis Ende November 2009 fertig stellen. Dies müsse ich dann aber in Ungarn abholen, weil er keinen Transport mehr organisieren könne. Da nach seinen Angaben der Lackierer 2 bis 3 Wochen brauchen würde, habe ich dann ab Anfang November wieder versucht, ihn zu erreichen. Weil es aber nicht so lief, ging er nie ans Telefon und reagierte nicht auf E-mails. Schließlich wurde bestätigt, dass die Karosserie Ende November 2009 vom Lackierer kommen würde.

Mitte Dezember 2009

war die Karosserie aber immer noch nicht lackiert, aber vor Weihnachten 2009 würde das mit der Fertigstellung schon klappen. Nach weiteren Verweigerungen, ans Telefon zu gehen, kam schließlich am 22. Dezember die Info, dass die Farbe angeblich ausgeflockt sei und er neue Farbe bestellt habe. Der



Telefonanschluß, an den er manchmal rangeht und manchmal nicht, ist der seines Handys, das er eigentlich immer bei sich hat, wie sich später herausstellte. Wenn er aber keine Lust hat zu sprechen, gibt er das schon auch mal anderen Leuten, die dann irgendwas Ungarisches erzählen. Nun ja, der Lackierer würde zwischen den Jahren arbeiten und am 11. Januar 2010 sollte fertig lackiert sein. Das war natürlich nicht der Fall. Erst am 27. Januar kam die Info, dass das Auto fertig lackiert und im Zusammenbau sei. Nun kamen wieder die



„2 Wochen“ ins Spiel.

Zunächst sollte ich den Wagen dann am 13. Februar abholen können. Das wird dann wieder verschoben, weil er noch 2 Wochen in Rumänien auf Autosuche sei. Aber der 6. März als Übergabetermin sollte klappen. Das wird jedoch auch wieder abgesagt. Am 17. März 2010 kam dann doch der Anruf, dass das Auto fertig sein müsste und ich am folgenden Wochenende kommen könne. Einen Tag später wird wieder zurückgerudert. Es würden noch Türverkleidungen, Lenkradschloß, Warnblinker usw. fehlen. Ich habe angeboten, das Auto auch so abzuholen, aber das wurde abgelehnt. Es wird aber ein Bild vom Auto für das Wochenende angekündigt – was jedoch wieder nicht geschickt wird. In den nächsten Tagen geht er wieder nicht ans Telefon und reagiert auf keine e-mails. Am 24. 3. nimmt er nach vielen Anrufversuchen mal wieder ein Telefonat an. Auf das kommende Wochenende würde das nicht klappen, aber sicher vor Ostern in der Folgewoche.

Ostern 2010

Dienstags vor Ostern sagt er, dass das schon klappen könnte, weil am Karfreitag in Ungarn kein Feiertag sein. Einen

Tag später ruft er an und will noch weitere Details zum Verlegen des Gaszuges und den Dämm-Matten wissen und sagt, dass es vor Ostern nicht mehr klappen würde aber ganz sicher eine Woche später, am 10. April. Er will wieder Bilder schicken – aber es kommen wieder keine.

Beim Anruf in der Folgewoche am Dienstag sagte er, dass er noch weitere Teile bestellt habe, die er aber erst in 2 Tagen am Donnerstag 8.4. 2010 bekommen würde. Somit würde der 10.4. mit der Abholung nicht klappen. Am Freitag, 9.4. sagt er mir, dass er die Teile nicht holen konnte, aber in der Folgewoche bestimmt. Nun habe ich wieder per e-mail angeboten, dass ich das Auto auch in dem beschriebenen Zustand abholen würde. Das wurde per E-mail prompt und harsch zurückgewiesen. Am Mittwoch 14.4. sagte er, dass die Teile da seien, aber bis zum Wochenende würde das nicht klappen – eine Woche später zum 24.4. aber sicher. Ich solle mich am Dienstag 20.4. wieder melden.

April 2010 die „Krankheitsphase“

In der Folgewoche am 20. April ist er ganztägig nicht erreichbar. Am Folgetag wieder nicht. Dann erreicht mich eine E-mail, dass er krank im Bett liege und ich mich nach einem anderen Auto umschauen soll. Kurz vorher hatte ich jedoch seine Frau auf dem anderen Telefonanschluß dran. Die wusste nichts von einer Krankheit. Nach tagelanger Anrufverweigerung ist er dann erst am 30. 4. wieder erreichbar. Eine schlimme Wirbelsäulenkrankheit wird angeführt mit langwierigen Krankenhaustherapien und langer Rehazeit. Es wird weiterhin wochenweise verschoben. Auf mehrmalige Bitte, doch mal ein Bild zu schicken wird auch schon mal angeführt, dass er nicht wisse, wie die Bilder von seinem Handy in den Computer kommen. Am 11. Mai erreicht mich eine E-mail, dass er noch eine Woche brauche, dann könne ich den Wagen abholen. Weil telefonisch nicht erreichbar schlage ich per E-mail vor, am 22. Mai zu kommen und dann auch gleich die für den Freundeskreis fertig gestellten Auspuffanlagen abzuholen.

Am Mittwoch 19. Mai sagt mir seine Frau am Telefon, dass er noch mal ins Krankenhaus müsse. Am Dienstag 25. Mai sagt er mir am Telefon, dass ich am fol-

genden Samstag 29. Mai kommen könne um den Wagen abzuholen, worauf ich einen Transporter angemietet habe. Am Donnerstag 27. Mai abends kam dann noch eine E-mail von seiner Frau, dass er wieder im Krankenhaus wäre. Also Transporter wieder zurück. In der Folgewoche fährt dann ein Mitglied des Freundeskreis unangekündigt zu ihm, um die Auspuffanlagen abzuholen. (Diese Auspuffanlagen werden auch über den ebay-Shop seiner Frau angeboten). Dies gelingt dann auch. Den Eindruck, einen schwerkranken Mann mit einer schlimmen Rückenkrankheit zu haben, erweckt er aber vor Ort nicht. Mein Auto könne aber nicht angesehen werden, weil es sich woanders in eine Werkstatt befände.

So ist es auch kein Wunder, dass in den Folgewochen von dieser Krankheit nicht mehr die Rede ist.

Am Samstag, den 5. Juni

kam es wieder zu einem ausführlichen Telefonat, in welchem er wieder einräumte, dass das Auto doch nicht abholbereit wäre und er noch etwas Zeit



bräuchte. „In 2 Wochen“ bis zum 20. Juni würde das auf jeden Fall klappen.

Eine Woche später sagte er am Telefon, dass alles gut laufen würde und das mit Ende der Folgewoche klappen würde. Schließlich seien ja nur noch ein paar Kleinigkeiten, wie Gurte usw. zu montieren. Bilder wollte er auch mal wieder schicken. Die bekomme ich natürlich wieder nicht und am 16. Juni eröffnet er mir, dass er doch nicht dazu kommt. Da das Auto ja wohl fast fertig sein soll, biete ich wieder an, das Auto auch in dem jetzigen Zustand abzuholen. Das will er aber weiterhin nicht, weil er nur gute Arbeit abliefern wolle. Aber „in 2 Wochen“



schaffe er das ganz sicher. Das wird wiederholt zugesagt. Er befände sich schließlich auf der Zielgeraden. In den Folgetagen werden mehrfach wieder Bilder versprochen, aber das klappt auch wieder nicht. Danach ist er wieder nicht erreichbar.

Am 29. Juni

geht er mal wieder ans Telefon und sagt, dass er wieder vorangekommen sei und



es nur noch „ein paar Tage“ dauern würde. Eine Woche später sei er wieder nicht zum Bilder schicken gekommen. Am 8. Juli meldet er sich und fragt nach Einbaudetails der von mir eineinhalb Jahre zuvor angelieferten Temperaturanzeige. Er will aber diesmal keinen Termin mehr nennen, nur dass es „bald“ soweit sei. Eine Woche später ist der Ton wieder ruppiger. Es würde „bald“ soweit sein. Es folgen ein paar E-mails mit der mehrmaligen bitte nach Bildern.

Am 24. Juli 2010

schickt er dann Bilder von einer in dunkelblau lackierten Rohkarosserie. Nach einigen E-mails wurde klar, dass er sich im Farbton vergriffen hatte. Statt den alten Fiat Farbcode 403 zu nehmen, wurde der neue Fiat Farbcode 403 B Blue Navy lackiert. Über diesen Farbcode Fiat 403 gab es im Frühjahr 2009 bereits zahlreiche E-mails. Die Farbmischformeln verschiedener Hersteller nebst Beispielformeln hatte er ja bereits seit über einem Jahr.

Er sieht seinen Fehler schließlich ein und räumt ein, dass das Fahrzeug beim ersten Versuch im Vorjahr wohl auch hellblau gewesen wäre. Er möchte diese Karosserie aber nicht umlackieren, weil das Auto ja bereits nahezu fertig sei und nicht wie auf den Bildern nur eine Rohkarosserie. Dann bietet er aber an, ein anderes bereits rot lackiertes Fahrzeug neu zu lackieren und fertig zu stellen. Das dauere aber auch „nicht lange“. Mittlerweile wollte ich das nur noch irgendwie zu En-

de bringen und machte auch dieses Spiel mit. Er wollte die Farbe dann vor seinem Urlaub bestellen.

Am 18. August 2010

meldet er sich mit einem Bild von dem roten Auto, aber der Farbcode 403 sei trotz der Farbmischformeln nicht mischbar. Nach ein paar Telefonaten von mir mit seinem deutschen Farbzulieferer konnte das jedoch problemlos geklärt werden. Die Farbe wird dann von ihm aber wieder woanders bestellt. Plötzlich ging dies dann also doch wieder.

Am 2. September

meldet er, dass die Farbe da sei und es wieder voran gehe. Er brauche nur noch „2 Wochen“. Eine Woche später will er zum 2. Jahrestag meines Unfalls das Auto bis zum 25. September fertig machen. In den folgenden beiden Wochen gibt es keine Reaktion auf E-mails. Am 19. September erklärt er am Telefon, dass alles fertig lackiert und im Zusammenbau sei und er aber doch noch „2 Wochen“ brauche. Eine Woche später wollte er wieder Bilder schicken, was natürlich wieder nicht eingehalten wird. Am 27. September soll das Auto „nächste Woche“ fertig sein. Auf die Nachfrage, ob ich denn am 8. Oktober kommen könne, gibt es wie-



der eine E-mail, dass ich gefälligst warten solle. Dann ruft er am Montag, den 11. Oktober an, dass das Auto fertig sei und ich es am 16. abholen könne. Tatsächlich kommt dann doch noch Mittwochs vorher ein Bild. Dies war dann seit Beginn der 36. Termin nach insgesamt 100 Wochen – also etwa 10 mal so lange wie vereinbart.

Am 16. Oktober 2010

treffen wir morgens wie vereinbart nach knapp 900 km Fahrt am Treffpunkt ein. Nun sollen wir zuerst noch einen Kaffee trinken, weil zwei seiner Leute noch „ein paar Kleinigkeiten“ zu machen hätten. Nach einer Stunde werden wir dann zum

Auto gelassen. Es wird noch intensiv am Vorderwagen gearbeitet. Der Eindruck einer ordentlichen Werkstatt kommt leider nicht auf, aber immerhin macht das äußere Blechkleid und die Lackierung einen passablen Eindruck. Weitere Informationen zur Vorgeschichte des Autos und Informationen/Bilder zu den Blecharbeiten seien – obwohl von Anfang an vereinbart – jedoch nicht verfügbar. Auf die Feststellung, dass einige Dinge nicht wie schriftlich vereinbart ausgeführt sind, wird mir entgegnet ich könne ja in „2 Wochen“ nochmal kommen. Schließlich nehme ich das Auto trotz der bei weitem nicht so zu Ende gebrachten Arbeiten so mit. Zuhause konnte ich mich noch mit umfangreichen Detailarbeiten beschäftigen. Über fünf Monate nach dem Abholtermin warte ich noch auf Teile, die vor Ort gerade nicht verfügbar waren. Diese sollte ich – na klar – „in 2 Wochen“ bekommen.

Fazit:

So ein Auto kostet gut 1/3 weniger als in Deutschland, aber ob man das seinem Nervenkostüm antun möchte, kann jeder für sich entscheiden. Weiterhin wurden die eingangs vollmundig gemachten Aussagen, dass verschiedene Sonderwünsche bei Karosserie und Ausstattung kein Problem seien, einfach nicht in Taten umgesetzt. Schließlich sind über 60 Seiten E-mail Verkehr und eine Telefonrechnung von mehreren Hundert Euro für Ungarn-Gespräche aufgelaufen.

In diesen nunmehr 2 ½ Jahren habe ich auch einige anderen Leidensgenossen kennen gelernt, die mit diesen „2 Wochen“ auch sehr oft Bekanntschaft gemacht haben. Einen zufriedenen Kunden, der den Händler empfehlen würde, habe ich in der Zeit leider nicht kennen gelernt.



Claus Lederer
puchfahrer@arcor.de





Der Steyr-Puch Haflinger

... erntete beim ersten Anblick nicht immer gleich den Beifall jener, die ihn fuhren! Doch es war ihm ein Leichtes, die milden Lächeln und Sprüche ob seiner Größe bei einer Geländefahrt zu widerlegen. Die Qualitäten unseres kleinen Grazer Geländewagens, der von 1959 bis 1974 insgesamt 16.647 mal gebaut wurde, sind unbestritten und heute in Liebhaberkreisen begehrt wie eh und je!



12 sonderseiten Haflinger

Aber schön der Reihe nach! Wir schreiben das Jahr 1956. Das österreichische Bundesheer testet diverse Puch-Motorradmodelle und findet Gefallen an einem Kleinwagen, der von Steyr-Puch ebenfalls zur Verfügung gestellt wird. Dabei handelt es sich um einen, zu diesem Zeitpunkt quasi schon fertig entwickelten, Puch 500, ausgestattet mit einer primitiven „Kübelkarosserie“. Das Fahrzeug erweist sich nicht nur als wendig, sondern auch als geländegängig und sorgt für Aufsehen bei den Experten des Bundesheeres. Mit den gewonnenen Erkenntnissen wird ein Lastenheft erstellt, ausgehend von den Vorstellungen des Heeres hinsichtlich eines derartigen Fahrzeuges. Man wünscht sich ein kleines, besonders geländegängiges Fahrzeug, das bei einer Nutzlast von 500 Kilogramm ein geringes Eigengewicht aufweisen kann.

Steyr-Puch nimmt sich, unter der Leitung von Chefingenieur Erich Ledwinka, der Sache an und entwickelt die Grundzüge jener Konstruktion, die man später als „Haflinger“ kennen wird. Das ursprüngliche Ziel, möglichst viele Teile vom Puch 500 zu übernehmen, kann – außer beim Motor – nicht weiter verfolgt werden. Das neu entstandene Fahrzeug ist eine völlig eigenständige Entwicklung und weist grundlegende Unterschiede zum „Puch-Schammerl“ auf. Der erste Prototyp geht 1957 auf Testfahrt. Das Vehikel besitzt nur eine einfachst aufgebaute Plattform ohne Plane und ohne Windschutzscheibe. Fahrwerksseitig sind aber schon alle typischen Haflinger-Merkmale vorhanden. Spätere Versuchsfahrzeuge nähern sich auch äußerlich der allseits bekannten Haflinger-Form an. Sie werden übrigens noch mit der Bezeichnung „600 AP“



Text: Constantin Kiesling
Die Photos stammen - wenn nicht anders angegeben - vom Autor



Erster Haflinger-Prototyp (1957) bei einer Erprobung mit Helikoptertransport. Das Fahrzeug war im wahrsten Sinne eine fahrende Plattform und besaß statt einer richtigen Front nur eine Art „Schutzgitter“.
Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ



Dasselbe Fahrzeug wie oben im Steyr-Puch Werk in Graz mit improvisierter Plane.
Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ



Ein späterer Haflinger-Prototyp: Dieser trug im Gegensatz zu den Serienfahrzeugen noch die Bezeichnung 600 AP. Ein solches Fahrzeug wurde vom Österreichischen Bundesheer als Fahrschul-Kfz weiterverwendet und befindet sich heute in Privatbesitz.
Foto: Archiv Dr. Rudolf



Oben und vorhergehende Doppelseite: Übergabe der ersten hundert Haflinger an das Österreichische Bundesheer am Werksgelände in Graz-Thondorf.
Fotos: Copyright Heeresbild- und Filmstelle Österr. Bundesheer

versehen, im Gegensatz zu den Serienfahrzeugen, die, mit den letztlich etwas größervolumigen Motoren, die Typenbezeichnung „700 AP“ erhalten, wobei AP für „Allradgetriebene Plattform“ steht.

Technik Das Fahrgestell des Haflingers ist für die damalige Zeit eine Sensation: Der Zentralrohrrahmen mit Einzelaufhängung und dem am Heck angeflanschten Motor stand in krassm Gegensatz zu „herkömmlichen“ Geländewagen, die mit Starrachsen und Leiterrahmen ausgestattet waren. Dr. Erich Ledwinka setzte auf dieses Grundkonzept, da schon sein Vater Dr. Hans Ledwinka - seines Zeichens berühmter Tatra-Ingenieur - sehr gute Erfahrungen damit gemacht hatte. Ein kurzer Überblick über die technischen Raffinessen des Haflinger-Fahrgestells: Der Motor, im Heck liegend, mit der Kurbelwelle längs zur Fahrtrichtung angeordnet, überträgt das Drehmoment auf ein von ZF entwickeltes Getriebe, dessen Gehäuse auch das Differential der Hinterachse beherbergt. Das Getriebe ist vollsynchronisiert und besitzt vier Gänge, wobei es später auch ein Fünfgang-Getriebe gibt, das über einen zusätzlichen Kriechgang verfügt. Das Getriebe bietet weiters die Einbaumöglichkeit eines Nebenantriebes, der zum Antrieb verschiedenster Zusatzaggregate herangezogen werden kann. Die Vorderachse ist mit der Hinterachse über ein verwindungssteifes Zentralrohr verbunden, in dem auch die Antriebswelle für den zuschaltbaren Vorderradantrieb läuft. Das Fahrgestell ist mit sogenannten „Portalpendelachsen“ ausgestattet, die seitlich an den Achsgehäusen aufgehängt sind. Portalpendelachsen deshalb, weil die Halbachsen neben der Einzelaufhängung auch noch mit Portalantrieben versehen sind, die eine Stirnraduntersetzung beherbergen und die Bodenfreiheit wesentlich erhöhen. Die Kegelrad-differentiale der Vorder- und Hinterachse lassen sich separat und hundertprozentig sperren - ein

Mitgrund für die enorme Geländegängigkeit des Haflingers. Der kurze Radstand von 1500 mm und die geringe Breite von 1350 mm erlauben es dem Lenker, sich mit Leichtigkeit in engem, unwegsamem Gelände fortzubewegen. Bei einem Wendekreis von knapp sieben Metern kann man den Haflinger fast „am Stand“ umdrehen. Durch den tief liegenden Motor besitzt das Fahrzeug einen niedrigen Schwerpunkt und kippt nicht so leicht, wie man vielleicht aufgrund der äußeren Optik annehmen möchte.

Die Karosserie ist in Frontlenkerbauweise ausgeführt und besteht aus einer einfach gestalteten Plattform, die auf einem Stahlblechrahmen aufgebaut ist. Der Fahrer hat durch seine Position am vorderen Fahrzeugende eine hervorragende Sicht auf das Gelände. Hinter Fahrer- und Beifahrersitz können zwei weitere Sitze aus der Plattform ausgeklappt werden. Die Mulden bilden dann den Fußraum für die Passagiere im Fond.

Was treibt den Haflinger an? Der bewanderte österreichische Oldtimerfreund wird mit Recht sagen: „Puchmotor, weiß eh jeder!“ Und doch ist es immer wieder schön, sich die Details dieser ausgeklügelten Maschine vor Augen zu führen! Das Herzstück des berühmten Zweizylinder-Boxermotors, die Kurbelwelle, wurde in der Gesenkschmiede gefertigt und, bis auf bei wenigen frühen Motoren, hartnitriert. Bei diesem Verfahren diffundiert Stickstoff in die Oberfläche ein und bildet mit Eisen und anderen Legierungsbestandteilen Nitride, die für eine harte Randschicht sorgen. Die Methode kam ursprünglich aus dem Flugzeugbau und wurde bei Puch erstmals im Fahrzeugbau eingesetzt. Auch die Dauerfestigkeit der Kurbelwelle (also die dauerhaft ertragbare Belastung) konnte durch das Nitrierverfahren gegenüber vergüteten Wellen um etwa die Hälfte gesteigert werden. Die unter der Kurbelwelle im Ölumpf liegende Nockenwelle wird



Haflinger-Geländewagen und Haflinger-Pferd vereint beim Gebirgsseinsatz als Diener des Österreichischen Bundesheeres.
Foto: Copyright Heeresbild- und Filmstelle Österr. Bundesheer

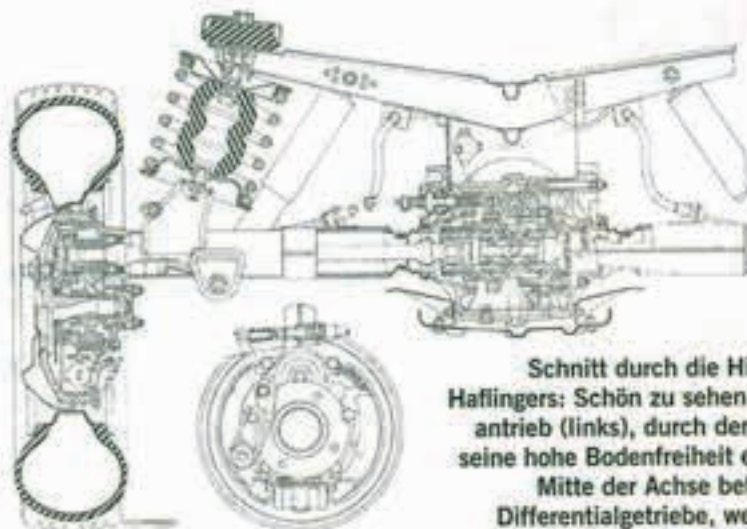


Rechte Spalte, v. o.: Die „Waffen“ des Haflingers: Schalthebel für Allradantrieb (grün) und Differentialsperren vorne und hinten (gelb). Spartanisches Armaturenbrett (Mitte): Tacho, Öl- und Ladekontrollleuchte sind die wichtigsten Instrumente des Haflingerfahrers. Bei späteren Versionen (unten) wie dieser gab es auch eine Benzinstandsanzeige (in der Regel allerdings nur eine Tankreserve-Warnleuchte).



Das Zentralrohrfahrgestell mit den Portalpendelachsen. Der Motor ist am Heck fliegend angeflanscht, das Getriebe befindet sich in einem gemeinsamen Gehäuse mit dem Hinterachsdifferential. Foto: Archiv Dr. Rudolf

über Zahnräder angetrieben. Sie betätigt neben den Ventilen auch die Benzin- und die Ölpumpe. Die Ölversorgung im Motor erfolgt mittels Druckumlaufschmierung, wobei sich Ölfilter und Ölkühler im Hauptstrom befinden. Das zweiteilige Kurbelgehäuse wurde aus Aluminium im Druckgussverfahren hergestellt. Die Kurbelwelle wird darin in zwei Bleibronze-Dreistofflagern gelagert (plus einem weiteren Aluminium-Büchsenlager am dünnen Ende der Welle). Zylinder und -köpfe sind mit langen Dehnschrauben am Gehäuse befestigt. Der Wandstärkeverlauf sowie die Kühlrippenform der Zylinder, welche aus Grauguss gefertigt wurden, sind hinsichtlich der thermischen und mechanischen Belastungen intelligent gewählt. Die aus einer warmfesten Aluminium-Legierung bestehenden

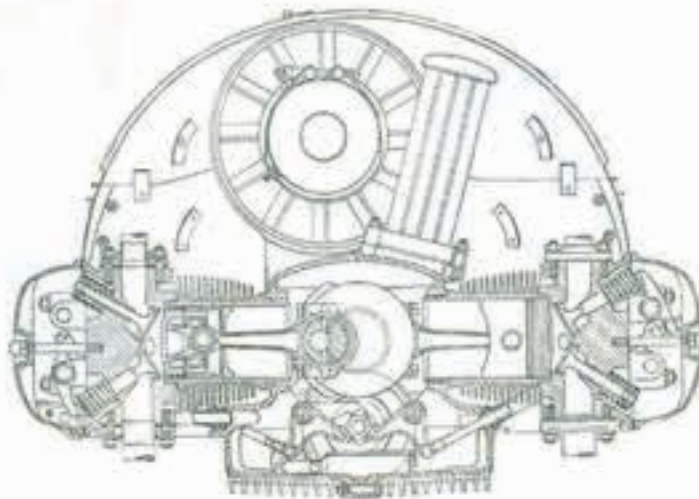
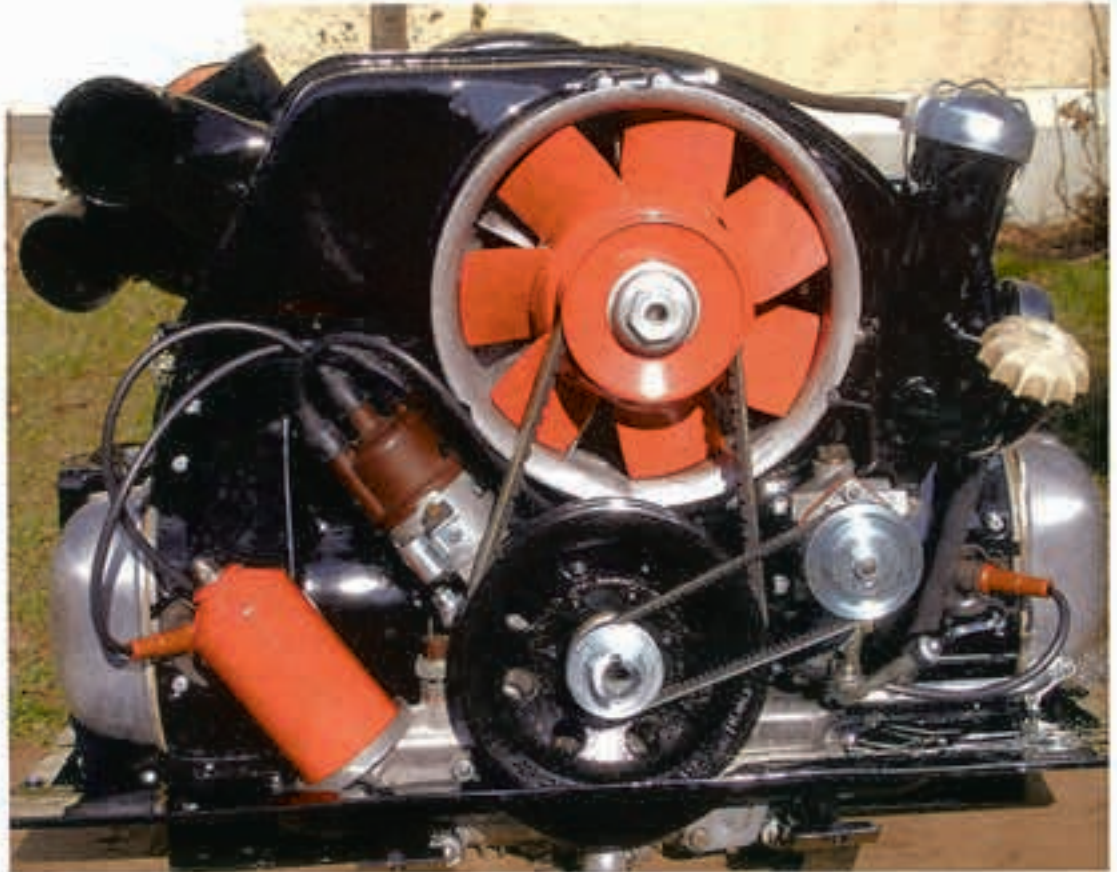


Schnitt durch die Hinterachse des Haflingers: Schön zu sehen ist der Portalantrieb (links), durch den der Haflinger seine hohe Bodenfreiheit erreicht. In der Mitte der Achse befindet sich das Differentialgetriebe, welches 100%ig gesperrt werden kann.



Steyr-Puch-Schild mit dem „handgeschriebenen“ Haflinger-Schriftzug, der auf jüngeren Fahrzeugversionen montiert wurde.

Später Haflinger-Motor mit geschlossenem Ölkreislauf, großem Ölkühler mit extra Luftauslass und Keilriemenscheibe aus Grauguss. Hierbei handelt es sich um eine 27-PS-Maschine mit einer Höchstdrehzahl von 4800 U/min.



Innenleben des Kurbelgehäuses des Haflinger-Motors aus Aluminium-Druckguss. Links: Schnitt durch den Haflinger-Motor, in Fahrtrichtung aus von vorne gesehen. Gut zu sehen ist die untenliegende Nockenwelle, die über Kipphebel und Stößelstangen die Ventile betätigt.



Zylinderköpfe beherbergen an den Schäften verchromte Ventile, die in Graugussführungen laufen. Die Ventilsitzringe sind in die Zylinderköpfe eingeschrumpft.

Der Haflinger-Motor blieb konstruktiv, von Details abgesehen, prinzipiell über die gesamte Produktionsdauer des Haflingers hinweg gleich. Abhängig von Baujahr und Fahrzeugausführung wurden Motoren mit 22, 24 oder 27 PS verbaut. Die Motorleistung ist wiederum abhängig von Ventilsteuerzeiten (Nockenwelle) und Verdichtung. Der Hubraum blieb mit 643 cm³ (80 mm Bohrung, 64 mm Hub) immer unverändert. Als Vergaser kamen beim Haflingermotor Gelände-Fallstromvergaser vom Typ Zenith 32 NDIX und Weber 32 ICS zum Einsatz. Je nach Motor-Nenn Drehzahl und Übersetzungen in Getriebe und Portalantrieben erreichte der Haflinger ver-

schiedene Höchstgeschwindigkeiten zwischen 52 und 75 km/h. Ausgestattet mit all dieser wunder-vollen Technik, hielt den Haflinger nichts mehr in Graz! Er begab sich in 110 Länder rund um den Globus, um seine Fähigkeiten unter Beweis zu stellen.

Artenvielfalt Auf dem Automobilsalon 1959 in Frankfurt wurde der Haflinger nicht nur in seiner „üblichen“ Form mit Stahlblechfront, so wie man sie etwa von Fahrzeugen des Bundesheeres kennt, vorgestellt. Man zeigte auch den sogenannten „Landwagen“, ein auf dem Haflinger basierendes Fahrzeug, das jedoch mit einer etwas schnelleren Gesamtübersetzung (76 km/h anstatt der damals üblichen 52 bzw. 58 km/h) und mit einem festen Führerhaus aus glasfaserverstärktem Polyesterharz versehen war. Vorderradantrieb und vordere

STEYR-PUCH LANDWAGEN Typ 700 LP

Universaltransporter für Straße, Feldwege und Gelände



- 2000 mm Radstand
- 30 kW Leistung
- Nutzlast bis 300 kg
- Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h
- 2000 mm Gesamtlänge
- 1000 mm Gesamtbreite
- 1000 mm Gesamthöhe

STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT



1019 WIEN 1010



Typ 700 LP: Steyr-Puch Landwagen, der Universaltransporter für Straße, Feldwege und Gelände – es blieb bei wenigen Prototypen. 700 AP: Das Polyesterfahrerhaus für den Haflinger setzte sich durch und kam in Folge bei vielen zivilen Ausführungen zum Einsatz. Rechts: Haflinger der zweiten Serie mit Polyesterfahrerhaus und zugehörigem Verdeck ohne hintere Türen. Alle Bilder: Archiv Dr. Rudolf

Differentialsperre ließ man bei dieser Ausführung bewusst weg. Der Landwagen wurde als „Universaltransporter für Straße, Feldwege und leichtes Gelände“ angepriesen, ging aber nie in Serie. Ein Fahrzeug existiert heute noch – wenn auch in Fragmenten.

Der Bedarf an einem festen Führerhaus war jedoch auch ohne Landwagen gegeben, also entwickelte Steyr-Puch 1960 ein neues Polyesterführerhaus, das von da an optional geordert werden konnte. Anders als beim Landwagen, konnte das Führerhaus einfach statt der Stahlblechfront montiert werden, der Rest der Plattform (und des ganzen Fahrzeuges) glich hingegen dem Standard-Haflinger. Das Polyesterhaus zeichnete sich durch eine recht gute Temperatur- und Schallisolierung aus. Mit dessen Entwicklung kam man bei Steyr-Puch auch auf die Idee, auf Wunsch eine Standheizung für den Haflinger anzubieten (diese wurde dann beifahrerseitig in der Fußwanne montiert). Bei einer weiteren Heizoption wurde Kühlluft des Motors abgezweigt, über zwei Abgas-Wärmetauscher erhitzt und über ein Rohrleitungssystem nach vorne in die Fahrerkabine geführt.

Vor allem im deutschsprachigen Raum werden Haflinger mit Polyesterhaus oft als „Kommunalversion“ bezeichnet. Dies ist jedoch nicht korrekt, denn unter einem Kommunalhaflinger versteht man ein Fahrzeug, das für den kommunalen Einsatz ausgerüstet wurde, etwa mit Schneepflug, Salzstreuer usw. Dass man für solche, oft im Winterdienst verwendete Haflinger, zumeist Polyesterkabinen als Führerhaus wählte, ist eine andere Sache.

1962 ging man bei Steyr-Puch einen weiteren Schritt in Richtung Ausweitung des Produktionsprogrammes und führte – neben dem „Kurzen“ – den Haflinger mit einem verlängerten Radstand von 1800 mm ein. Hierbei wurden, von

Details abgesehen, einfach ein um 30 cm längeres Tragrohr sowie eine längere Plattform verbaut. In der Anfangszeit waren es vor allem Feuerwehren, bei denen die gewachsene Ladefläche Anklang fand. Weiters gab es vom „703 AP“, wie der lange Haflinger mit offizieller Typenbezeichnung heißt, eine Ausführung als Sechssitzer, wobei sich in diesem Fall jeweils zwei Passagiere im Fond gegenüber sitzen und sich eine Fußwanne teilen.

Der Haflinger im Militär Das Österreichische Bundesheer hat die Entwicklung des Haflingers geprägt und wurde auch einer der größten Kunden. Von 1959 bis 1965 wurden etwa 2000 Fahrzeuge mit kurzem Radstand und Blechfront beschafft, die sich im Wesentlichen in zwei Ausführungen aufteilen lassen: Den „Geländegängigen Lastkraftwagen“, also den „normalen“ Haflinger mit vier Sitzplätzen, sowie den „Geländegängigen Fernmeldekraftwagen“, auch genannt „Funk-Haflinger“. Zweiterer war statt dem linken hinteren Sitz mit einem Funkgerät sowie mit einer zusätzlichen Batterie ausgestattet. Weiters war am Tragrohr eine Uher-Lichtmaschine angebracht, die vom Nebenantrieb betrieben wurde und zur Aufladung der Funkbatterie diente. Der Motor hatte eine entstörte Zündanlage. Die Schweizer Armee deckte sich ebenfalls mit Haflingern ein: Über 3000 Stück wurden an das Militär unseres Nachbarlandes geliefert. Die Schweizer entschieden sich für eine Ausführung mit „kurzem“ Planenverdeck über den Vordersitzen und langen Bordwänden hinten. Türen sowie rückwärtige Sitze waren nicht vorgesehen. Neben dieser „Standardausführung“ hatten die Eidgenossen auch noch einige Spezialwünsche auf Lager: Man war etwa auf der Suche nach einem Fahrzeug, das als Panzerziel dienen sollte. Steyr-Puch entwickelte daraufhin den Typ 700Z,



Rücken-an-Rücken-Verladung von Haflingern – so konnten diese in Folge lufttransportiert und mit Fallschirmen abgeworfen werden. Dies wurde zu Erprobungszwecken von der Deutschen Bundeswehr durchgeführt. Foto: Archiv Dr. Rudolf





Funk-Haflinger mit Zwischenwand hinter den Vordersitzen und Antennensockeln am Dach. Der optionale Nebenantrieb kam bei diesen Fahrzeugen zum Einsatz: Die Funkbatterie wurde mit Hilfe einer zusätzlichen, am Tragrohr angebrachten Lichtmaschine aufgeladen. Rechts: Funk-Haflinger innen - rechts der Arbeitsplatz des Funkers mit Klappstisch, links die Funkeinrichtung statt des zweiten rückwärtigen Sitzes. Rechts innen: Haflinger in der Ausführung für Mannschafts- und Materialtransport beim Österreichischen Bundesheer.



genannt „Schildkröte“. Hierbei handelte es sich um ein vereinfachtes Haflinger-Fahrgestell mit zwei Gängen und ohne Vorderradantrieb, auf das eine Panzer-Attrappe aufgesetzt wurde. Das Vehikel konnte mittels einer Fernsteuerung auf einer Kreisbahn bewegt und beschossen werden. Die Beförderung im Straßenverkehr erfolgte als „Anhängel“ mit einem geeigneten Zugfahrzeug (z. B. Land-Rover).

Eine weitere Schweizer Besonderheit ist die sogenannte „Bantam-Ausführung“. Dabei handelt es sich um eine Haflinger-Version, bei der auf der Ladefläche eine Boden-Boden Panzerabwehrlenkwaffe Typ BB65 „Bantam“ montiert wurde. Windschutzscheibe und Plane mit Gestänge

konnten bei diesem Haflinger besonders unkompliziert nach vorne weggeklappt werden, um keine Behinderung für die Waffe darzustellen. Die Lenkwaffen selbst wurden mittels Kabel ferngezündet. Auch an die Ausbildung der Kraftfahrer wurde in der Schweizer Armee besonders gedacht: Spezielle Lehrmodelle ohne richtige Plattform, jedoch mit Fahrersitz und allen wichtigen Anbauteilen, wurden als voll fahrtüchtige Fahrzeuge zum Training der Soldaten herangezogen. Auch komplette, aufgeschnittene Fahrgestelle wurden zu Lehrzwecken an die Schweizer Armee geliefert.

Indonesien Die Indonesische Armee bestellte im Jahre 1962 tausend Haflinger, was, bezogen auf



Links: Serie eins Haflinger der Schweizer Armee mit kurzem Verdeck ohne Türen und langen Bordwänden hinten. In dieser Version waren die Haflinger noch bis vor wenigen Jahren beim Militär unserer Nachbarn im Einsatz.
Foto: Hansruedi Brawand



Auf Haflinger-Basis entwickelter Panzerzielwagen „Schildkröte“ der Schweizer Armee. Auf das klappbare Gestell hängt man Jutetücher als Zielscheiben.

Fahrfähiges Lehrmodell der Schweizer Armee zur Ausbildung der Kraftfahrer.



Schweizer Armeehaflinger mit Abschussvorrichtung für die Panzerabwehrwaffe „Bantam“. Das Planengestänge kann samt Windschutzscheibe nach vorne weggeklappt werden. Foto: Robert Walsh



Ganz links: Haflinger der Indonesischen Armee in der Tropenausführung mit Zyklonluftfilter und Frischluftklappen auf der Front. Die Plane entspricht bei diesem Haflinger allerdings nicht mehr dem Original. Links: Nochmal Indonesien - abgestellt und als „Mobile Home“ verwendet vor der Restauration... Beide Fotos: Rudi Rahardjo

die Gesamtanzahl an produzierten Fahrzeugen, ebenfalls eine stattliche Stückzahl darstellte. Geordert wurden die Haflinger mit kurzem Radstand und großem Planenverdeck. Weiters handelte es dabei sich um sogenannte „Tropenausführungen“, bei denen die Luft für die Verbrennung über ein Rohrleitungssystem von der Fahrzeugfront her angesaugt wird. Hintergrund dieses Systems ist, dass in trockenen, wüstenartigen Gebieten (Tropen!) nicht die mit aufgewirbeltem Sand und Staub vermengte Luft am Heck des Autos, sondern die „saubere“ Luft von der Fahrzeugvorderseite angesaugt wird, um übermäßige Beanspruchung des Luftfiltersystems zu vermeiden. Die Konstruktion erwies sich als sinnvoll und wurde von da an auch bei vielen anderen militärischen und zivilen Haflingern, die es in staubige Gefilde verschlug, verbaut.

So zum Beispiel bei der Haflinger-Version für die Australische Armee. Nur 50 Stück wurden im Jahre 1966 von dieser Ausführung gebaut, weshalb man solche Fahrzeuge heute selten zu

Gesicht bekommt. Es handelt sich hierbei um Haflinger mit kurzem Radstand und kurzem Planenverdeck. Speziell sind Halterungen für Schanzzeug auf der Front sowie auf der rückwärtigen Bordwand, und Halterungen für taktische Zeichen der Australischen Armee. Auch eine Anhängerkupplung gehörte zur Ausstattung, ein leichter Einachsanhänger aus australischer Produktion komplettierte das Gespann. Nicht alle militärischen Haflinger haben so einfach nachvollziehbare Schicksale, wie etwa die Fahrzeuge der Schweizer Armee und die des Österreichischen Bundesheeres, die nach ihrem Ausscheiden über Versteigerungen in Hände von privaten Haflingerfreunden gelangten. Was etwa mit vierhundert Autos passierte, die an die Nigerianische Armee geliefert wurden, ist heute quasi ein Rätsel.

Royal Navy Zum Abschluss noch eine ausgefallene militärische Type: Die Royal Navy in Großbritannien suchte Mitte der Sechziger nach





Haflinger der Royal Navy, Baujahr 1974, hier ohne den speziellen Schlepphaken abgebildet (die Aufnahmen sind auf der vorderen Randversteifung zu erkennen). Auf ein Planengestänge wurde komplett verzichtet. Gut zu sehen ist die nach vorne hin vergrößerte Ladefläche. Seitlich sind Ösen für Kran- oder Hubschrauberverladung vorhanden.

Haflinger mit langem Radstand in der Ausführung als Rechtslenker für Großbritannien, mit fensterlosen Türen hinten. Wer genau hinsieht, kann den „MKII“-Schriftzug unter dem Haflinger-Schriftzug erkennen. Foto: Julian Berry



Auf diesem Foto ist der unter dem Fahrzeug am Fahrgestell montierte Schlepphaken zu sehen, mit dem die Navy-Haflinger ausgestattet wurden.

Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ



Haflinger in Indonesien, natürlich ebenfalls rechtsgelenkt und in Tropenausführung. Foto: Iskandar Wahid



Ein weitgereister Haflinger bei Manila/Philippinen findet heute leider sein vorläufiges Ende in einem Sumpfbgebiet. Foto: Gilbert Si Chan

einem geeigneten Fahrzeug, um Hubschrauber und Flugzeuge am Deck von Flugzeugträgern schleppen zu können. Man entschied sich für den Haflinger, der daraufhin in einer eigenen speziellen Ausführung in kleiner Stückzahl für die Navy gebaut wurde. Die Fahrzeuge waren mit einem Schlepphaken ausgestattet, der längs unter dem Auto hindurchging und an zwei Punkten direkt am Zentralrohrfahrgestell montiert war. Sowohl vorne als auch hinten war ein Anhängemaß vorhanden. Die Radantriebe waren mit der langsamsten Stirnradübersetzung ausgeführt, also für maximale Zugkraft. Die Plattform hatte weder Plane noch Bordwände, dafür vier Ösen für Hubschrauber- oder Kranverladung. Mulden für rückwärtige Sitze waren nicht vorhanden, auch auf den Beifahrersitz wurde verzichtet und der Beifahrerfußraum wurde zur Ladeflächenvergrößerung mit einem Blech überdeckt. Der Nebenantrieb fand Verwendung für Seilwinden oder Startergeneratoren für Helikopter. Der eine oder andere Haflinger dieser Art, so erzählt man es sich, wurde mittels des Startkatapultes für Jets

aus der Armee „ausgeschieden“ und fand ein trauriges Ende am Meeresboden.

Was tat sich im zivilen Bereich? Waren die ersten Produktionsjahre des Haflingers noch eher von den Aufträgen der diversen Armeen geprägt (Österreich, Schweiz), so wurden in der darauffolgenden Zeit auch immer mehr zivile Haflinger verkauft, die etwa bei Jägern und Bauern Anklang fanden, oder auch einfach bei Personen und Unternehmen, die aus irgendeinem Grund ein hochgeländegängiges Fahrzeug mit Allradantrieb und Differentialsperren benötigten. Im zivilen Bereich war der Exportanteil ebenfalls sehr hoch, was aufgrund der vielen verschiedenen Vorschriften und Anforderungen in den Exportländern zu einer hohen Artenvielfalt an Haflinger-Typen führte.

Als einfachstes Beispiel kann etwa die Ausführung als Rechtslenker für Länder mit Linksverkehr herangezogen werden. Die ersten Haflinger hatten die Möglichkeit für die Montage des Lenkbocks auf der rechten Seite der Fußwanne noch



Haflinger aus südafrikanischer CKD-Assemblierung in Johannesburg mit typischer Lackierung, das Fahrzeug befindet sich heute in den Niederlanden. Foto: Vincent Merts



Modifiziertes Typenschild der Fa. Autolec Industries in Johannesburg.



Australischer Armeehaflinger, Baujahr 1966, Tropenausführung. Besonders auffällig: Halterungen für Schanzzeug sowie taktische Zeichen auf der Front. Foto: Peter Derges

Rechts: Australische Assembling-Linie des Haflingers in Springvale bei Melbourne, Victoria.



gar nicht vorgesehen; Das Presswerkzeug musste daraufhin geändert werden. Gasgestänge, Kuppelungsseil, Bremsleitung etc. hatten natürlich ebenfalls so umgelenkt zu werden, dass der Fahrer nun auf der „verkehrten“ Seite sitzen konnte. Für Großbritannien gab es zum Beispiel auch rückwärtige Türen ohne Fenster, vermutlich aus steuerlichen Gründen („Kastenwagen“). Weiters war es üblich, die Fahrzeuge für die Insel mit einem zweiten Steyr-Puch-Schild auf der hinteren Bordwand auszustatten. Haflinger der zweiten Serie bekamen, als kleines Detail am Rande, ein „MKII“-Badge (Mark two) auf der Front verpasst. An dieser Stelle ein kleiner Exkurs in die Produktionsserien: Man teilt heute üblicherweise in Haflinger der „Serie eins“ und Haflinger der „Serie zwei“ ein. Typisches Unterscheidungsmerkmal ist hierfür der Tank, der bei Fahrzeugen der ersten Serie vor dem rechten Hinterrad angeordnet ist. Serie-II-Haflinger haben den Tank unter dem Fahrersitz, also links vorne, montiert (dies gilt für Haflinger mit kurzem Radstand, Fahrzeuge mit langem Radstand haben den Tank immer unter dem Fahrersitz). Frühe Fahrzeuge der ersten Serie (z. B. mit Tank der allerersten Ausführung und anderen Merkmalen, bis ca. Ende 1961) werden in der Regel als „Vorserie“ bezeichnet. Der Übergang von der ersten zur zweiten Serie fand etwa Ende 1966 statt. Serie-II-Haflinger wurden prinzipiell nur noch mit 27-PS-Maschine und Fünfgang-Getriebe ausgestattet. Die in diesem Absatz gemachten Angaben sollen als Anhaltspunkte dienen, sind aber nicht frei von Ausnahmen.

Auf zu fernen Kontinenten! Noch einmal zurück zum Rechtslenker: Typische Exportländer für diese Fahrzeuge waren, neben Großbritannien, etwa Australien, Südafrika und andere afrikanische Länder, sowie beispielsweise Indonesien, Japan und Hongkong. Nach Australien wurde der erste Haflinger 1962 ausgeliefert, eine Firma namens Anti Friction Bearings (kurz: A.F.B. Ltd.) hatte das Potenzial des kleinen Geländewagens entdeckt und baute ein kontinentales Händler- und Servicenetzwerk auf. 1967 waren die Verkaufszahlen hoch genug, um eine Haflinger-Produktionslinie in Melbourne rechtzuzufertigen. Die Fahrzeuge wurden als CKD-Kits („completely knocked down“, d. h. teilvorgefertigte Bausätze) nach Australien geliefert und dort fertig assembliert. In Australien wurde dadurch die Produktionszeit des Haflingers sogar etwas „verlängert“ – Auch nach dem Aus in Graz baute man noch einige Haflinger in Melbourne zusammen. Ein interessantes Detail am Rande: Als sich das Ende der Produktion in Österreich abzeichnete, zwangte Mr. Barry Jones, der zu diesem Zeitpunkt die australischen Haflinger-Zügel in Händen hielt, einige Fahrzeuge ab, die eigentlich für den US-Markt vorgesehen waren, dorthin aber nicht mehr exportiert wurden. Deswegen existieren am kleinsten Kontinent auch heute noch einige dieser speziellen Modelle (siehe weiter unten) – jedoch schon seitens Steyr-Puch umgerüstet zu Rechtslenkern. Nach Südafrika wurden die Haflinger ebenfalls als CKD-Bausätze geliefert – der Importeur war eine Firma namens Autolec und



Tropenhaflinger der zweiten Serie, hier ausgeführt als Rechtslenker, so wie sie ab 1967 als CKD-Kits nach Melbourne ausgeliefert wurden. Foto: Peter Farrer



Expeditionen

Seiner Größe und der begrenzten Reisegeschwindigkeit zum Trotz (manche würden von „Schnecken tempo“ reden), hat sich der Haflinger dennoch auf einigen Expeditionen rund um den Erdball bewährt. Vor allem in den frühen Sechzigern stellte Steyr-Puch dafür Fahrzeuge zur Verfügung, natürlich auch im eigenen Sinne. Die Berichterstattungen in der Presse und in werksinternen Zeitschriften verbreiteten den guten Ruf, den sich der Haflinger bei derartigen Einsätzen in fernen Ländern aufbaute.

Die berühmteste Fahrt war wohl die „Österreichisch-Argentinische Llullayacu Expedition“ 1961. Mathias Rebitsch und Ing. Luis Veigl, beide aus Tirol, forschten in den Anden im Llullayacu-Gebiet an Mauerresten aus der Inka-Zeit. Ganz „nebenbei“ fuhren sie dabei mit ihrem Haflinger auf eine Höhe von 5680 Metern,

was für lange Zeit den Höhenweltrekord für Automobile darstellte. Eine Expedition des Ehepaares Holzmann führte von Dezember 1961 bis April 1962 nach Zentral- und Ostafrika. Der Haflinger, ähnlich der Ausführung von Rebitsch, mit Polyesterführerhaus und festem Dachaufbau, legte die gesamte Wegstrecke von 16000 Kilometern ohne nennenswerten Schaden zurück. 1965 reisten Ernst Wiese und seine Begleiterin Prinzessin Beatrice Odescalchi mit einem Haflinger durch Arabien. Die interessanten Erlebnisse und die Fahrt mit dem zuverlässigen österreichischen Geländewagen beschrieb Wiese in seinem Buch „10000 Miles Through Arabia“, erschienen 1968 im Hale-Verlag, London. Weitere Haflinger-Expeditionen waren etwa die „1. Steirische Karakorum-Himalaya-Expedition“ 1964 und die Fahrt von Dr. Pischinger in den Iran.



Haflinger von Mathias Rebitsch und Ing. Luis Veigl im Atacama-Gebiet 1961. Foto: Archiv Dr. Rudolf

Rechts: Werbebanner für einen Bildvortrag zur Expedition. Foto: Steyr-Daimler-Puch, Archiv AQ.



Expedition von Dr. Pischinger in den Iran. Foto: Archiv Dr. Rudolf

Expedition Ernst Wiese, 1965: Schiffsverladung in Aden, Jemen. Rechts: Im Sand am Strand bei Mukalla, Jemen.



Ernst Wiese – 10,000 Miles Through Arabia (1965). Seine Reise mit dem Haflinger führte durch Syrien, Jordanien, den Irak, Saudi Arabien, den Jemen und Ägypten.



hatte seinen Sitz in Johannesburg. Die Fahrzeuge wurden sogar mit einem eigenen, an dem von Steyr-Puch angelehnten, Typenschild bestückt.

Bella Italia Weiter zur Ausführung für den italienischen Markt: Diese Haflinger haben als auffälligstes Merkmal „Hörnchenblinker“ – das heißt, die üblichen Blinker der Stahlfront (länglich und innerhalb der Scheinwerfer liegend), wurden durch runde Blinkleuchten ersetzt, die man überhalb der Scheinwerfer, und somit am äußeren Fahrzeugrand, anordnete. Dies war eine gesetzliche Vorschrift und führte dazu, dass die Windschutzscheibe, ähnlich wie beim Tropenhaflinger, nicht mehr vollständig heruntergeklappt werden konnte, was zwei erhöhte Auflager erforderte. Die Beleuchtungskörper der „Italiener“ stammten in der Regel von der Firma Carello (im Gegensatz zu SAW- und Hella-Produkten, etwa bei österreichischen Versionen). Die Bedienungsschilder, zum Beispiel am Armaturenbrett, waren interessanterweise immer in Deutsch verfasst, vermutlich unter anderem deswegen, weil viele Haflinger nach Südtirol verkauft wurden. Mit dem Wissen aus diesem Absatz kann der Leser nun auch die Fahrzeugversion auf der Titelseite identifizieren.

Amerika In Nordamerika konnte man sich im zivilen Bereich ebenfalls für den Haflinger begeistern: In Beaumont, Texas, saß die Firma Speedwell Motors als Hauptvertriebsorganisation für die Vereinigten Staaten und Mexiko, und auch in Kanada gab es über Vertriebspartner die Möglichkeit, den Haflinger in der Exportversion für Nordamerika zu erwerben. Diese Fahrzeuge wurden, den lokalen Vorschriften folgend, mit „Sealed Beam“ Scheinwerfern ausgestattet. Das heißt, dass Reflektor, Glühlampen und Scheinwerferglas eine fixe Einheit bilden und nur als ein ganzes Teil ausgetauscht werden können. Da die Scheinwerfer einen Durchmesser von sieben Zoll (etwa 18 cm) hatten, musste die Haflinger-Front für die großen Leuchten adaptiert werden. Das Ergebnis wird heute aufgrund seines Aussehens üblicherweise als „Froschaugen-Hafi“ (oder im Englischen „bug-eye Haf“) bezeichnet. Ab 1971 wurden solche Fahrzeuge mit einem extra Schriftzug als Typ „Pathfinder“ verkauft und nochmals leicht modifiziert: Zum Beispiel installierte man Seitenmarkierungsleuchten (die ebenso wie der Rest der Beleuchtungseinheiten von der Firma Lucas stammten) und veränderte das Armaturenbrett bzw. die dahinter steckende Ausrüstung: Sicherungsautomaten statt Schmelzsicherungen, ein zusätzliches Fahrzeugidentifikationsschild, Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten, Warnblinkanlage und Eberspächer-Strandheizung wurden zum Standard bei der neuen USA-Version. Eine traurige Geschichte erzählte kürzlich ein Haflingerfreund aus Texas: Eine Schiffsladung mit etwa 25 Haflingern, die für den amerikanischen Markt bestimmt waren, wurde damals durch das Eindringen von Salzwasser in den Laderaum völlig unbrauchbar gemacht; die Fahr-



Serie-II-Haflinger in der Italien-Ausführung mit „Hörnchenblinkern“ statt den länglichen Standard-Blinkern.



Innen: US-Ausführung „Pathfinder“, Bj. 1971, mit 7 inch Sealed-Beam-Scheinwerfern. Alle Leuchten, darunter auch die Seitenmarkierungsleuchten, stammen von der englischen Fa. Lucas. Daneben: Einer jener US-Haflinger, die man nach Australien auslieferte und zu Rechtslenkern umrüstete. Das abgebildete Fahrzeug wurde zusätzlich noch mit dem Tropen-Zyklonluftfilter auf der Front ausgestattet.

zeuge mussten als Schrott verkauft werden. Sechs der Autos, die er sich sicherte, verloren durch Korrosion innerhalb kürzester Zeit die komplette Karosserie. Weiters interessant: Gegen Ende der Haflinger-Produktionszeit konnten nicht mehr alle Autos nach Nordamerika verkauft werden, ein gewisses Kontingent an solchen Exportversionen blieb daher in Graz und wurde schließlich innerhalb Europas an den Mann gebracht bzw., wie schon oben erwähnt, nach Australien geliefert. Weitere länderspezifische Haflinger-Ausführungen mit kleinen Modifikationen gegenüber der österreichischen Zivilversion, zum Beispiel für Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Ungarn und weitere Staaten, seien an dieser Stelle der Vollständigkeit halber erwähnt.

Kommunalhaflinger Ein anderes wichtiges Kapitel in der zivilen Haflinger-Geschichte stellt der Kommunalhaflinger dar. Wie schon weiter oben angesprochen, werden darunter fälschlicherweise oft Fahrzeuge mit Polyesterfahrerhaus verstanden. Richtig aber ist, dass der Kommunalhaflinger ein Nutzfahrzeug für den kommunalen Einsatz darstellte. Sein Zweck war also etwa das Reinigen der Straßen von Schmutz und Schnee, das Streuen von Salz, oder das Beseitigen von Müll. Aufgrund des Einsatzes im Winterdienst wurden die Fahrzeuge üblicherweise mit Polyesterfahrerhaus bestellt.

Der typische Kommunalhaflinger, so wie er Anfang der 70er ausgeliefert wurde, basierte auf einem Fahrgestell mit langem Radstand, war mit Polyesterhaus ausgestattet und in RAL 2000





Kommunalhaflingerflotte der Stadt München Mitte der Sechziger Jahre.

(Orange) lackiert. Die Felgenreöße betrug 13 Zoll (statt der sonst üblichen 12 Zoll) und es waren Winterreifen aufgezogen (statt grobstolliger Geländereifen wie etwa die Semperit „Universal Grip“ mit Doppel-V-Profil, die bei den „normalen“ Zivilversionen Standard waren). Die Plattform besaß keine hinteren Fußwannen, stattdessen installierte man unter der Karosserie ein Hydrauliksystem, das vom Nebenantrieb des Fahrzeuges angetrieben wurde. Die Hydraulik diente zum Beispiel zum Heben und Senken von Zusatzaggregaten (Schneeschaufel, Kehrbesen, etc.) und wurde im Fahrerhaus über zusätzlich angebrachte Hebel betätigt. Die Plattform und das Fahrgestell waren verstärkt, was eine höhere Nutzlast erlaubte. Dies führte weiters zur Bestückung des Haflingers mit einem Bremskraftverstärker, der statt dem Handschuhfach Platz fand. Diese Fahrzeugbeschreibung soll nur als Exemplar dienen; den Kommunalhaflinger gab es natürlich in verschiedensten Varianten, abhängig von Verwendungszweck, Baujahr usw. Vor allem in Deutschland machten diese Haflinger von sich reden - so wurden etwa über 200 Autos für den kommunalen Einsatz nach Berlin verkauft. Auch in München und Frankfurt erledigten Kommunalhaflinger brav ihre Dienste. Die Hydraulikanlage sowie die Anbaugeräte der Fahrzeuge kamen im Wesentlichen von zwei Firmen in Bruchsal in der Nähe von Karlsruhe in Baden-Württemberg: Ries und Raible. Die Haflinger lieferte man als Grundfahrzeuge an diese Firmen, von denen sie ihre weitere Ausstattung erhielten. Dass der Kommunalhaflinger aufgrund seiner Plattform

sehr wandlungsfähig hinsichtlich des Aufbaus war, bewies Steyr-Puch gegen Ende der Produktionszeit mittels eines futuristischen Fahrerhauses, welches dem Fahrzeug mit seinen vielen Fenstern und einer erhöhten, komfortableren Fahrerposition eine neue Optik verpasste. Zu einer Serienproduktion kam es leider nicht mehr.

Triebkopf Zumindes in kleiner Serie wurde jedoch der sogenannte **Triebkopf** gefertigt. Hierbei handelt es sich um einen universellen Geräteträger, der, wie der Name schon vermuten lässt, in seiner Grundform aus einer Vorderachse mit davor liegendem Antriebsaggregat sowie einem aufgesetzten Führerhaus besteht. Es konnte zum Beispiel ein Nachläufer mit Ladefläche angeflanscht werden, so dass ein „normales“ Fahrzeug für verschiedene Aufbauten, ähnlich dem Kommunalhaflinger, entstand (Nebenantrieb war natürlich ebenfalls vorhanden). Als speziellen „Nachläufer“ könnte man auch eine Variante bezeichnen, bei der man die zweite, ungelenkte Achse VOR der Fahrerhaus platzierte. Mit diesem Gerät konnten Mülleimer über das Fahrerhaus hinweg nach hinten ausgeleert werden; In der Stadt Frankfurt kamen beispielsweise solche Fahrzeuge zum Einsatz. Der **Triebkopf** kann durchaus als Haflinger-Version bzw. -Derivat bezeichnet werden, da die verbaute Technik (Achse, Getriebe, Motor) prinzipiell der des Haflingers entspricht.

Behörden Ein Sprung zurück nach Österreich: Neben Zivilversionen für Privatpersonen in private Unternehmen, belieferte Steyr-Puch auch



Triebkopf, bestehend aus Vorderachse mit davor liegendem Antriebsaggregat und aufgesetztem Führerhaus. Im Hintergrund ist ein abgekoppelter Nachläufer zu sehen.

Foto: Archiv Dr. Rudolf

Unten: Kommunalhaflinger mit neuem, futuristischem Fahrerhaus - ging jedoch nie in Serie.

Foto: Archiv Dr. Rudolf





Typischer Kommunalhaflinger, so wie er Anfang der 70er gebaut wurde: Langer Radstand, Polyesterhaus, Lackierung in RAL 2000 Gelb-orange. Auf der Fahrzeugfront ist die Aufnahme für Schneeschaukel bzw. Kehrvorrichtung und andere Geräte zu sehen.



Polizei, Gendarmerie, Feuerwehr und Rettung mit Einsatzfahrzeugen. Feuerwehrhaflinger wurden vor allem in der ersten Serie und mit langem Radstand als Grundfahrzeuge gebaut. Die Ausstattung, z. B. mit Signaleinrichtung, Pumpe, Schläuchen etc., wurde von spezialisierten Firmen übernommen. Bei Rettungsfahrzeugen war verständlicherweise ein fester Fahrzeugaufbau anstatt der Plane gefragt. Die Karosseriebaufirma Preining in Graz bot daher einen Aufbau aus Aluminium an, der aus dem Haflinger ein brauchbares Rettungsauto machte. Natürlich konnte der Aufbau auch für andere Zwecke verwendet werden und war für beide Radstände verfügbar.

Schneewiesel Ganz am Ende der vielfältigen Haflinger-Typen noch eine Spezialität aus dem bekannten Winterskiort Kitzbühel: Die Firma Kahlbacher (heute bekannt für Staßenerhaltungs- und Flughafentechnik) entwickelte Ende der 60er eine kleine Pistenraupe auf Haflinger-Basis: Das Schneewiesel K2000. Prinzipiell wurde hierfür ein Aggregat verwendet, das aus Haflinger-Motor und Vierganggetriebe bestand und um 180° gedreht in die Rahmenkonstruktion des Pistengerätes eingebaut wurde. Zum Lenken wurde eine der Raupen mit einer separaten Kupplung ausgekuppelt und zusätzlich abgebremst. (Das Schneewiesel konnte daher nicht am Stand wenden). Für den Aufbau verwendete man ebenfalls Haflinger-Komponenten: Ein Teil der Plattform (bis hinter den Fahrersitz) und das Polyesterhaus lassen das Schneewiesel wie einen Haflinger mit Raupen aussehen. Eine Ladefläche war optional erhältlich,



Serie-II-Haflinger der Bundespolizeidirektion Wien, Baujahr 1967, noch mit authentischem „Schwarzen Kennzeichen“ ausgestattet.



Typ 703 AP (langer Radstand) mit Aluminiumaufbau der Karosseriebaufirma Preining, der oft für Rettungsfahrzeuge herangezogen wurde.



Wunderschön restaurierter Feuerwehrhaflinger mit langem Radstand und kompletter Ausrüstung.



Kahlbacher Schneewiesel K2000 Bj. 1968, aufgenommen beim Grazer Hausberg, dem Schöckl, 1987. Es handelt sich um eine Version ohne Ladefläche und Planenaufbau. Die Bearbeitungsgeräte am Heck wurden mit einer Handhydraulikpumpe gehoben bzw. gesenkt. Fotos: Andreas Kiesling

Prof. Dr. Erich Ledwinka

Erich Ledwinka wird 1904 in Klosterneuburg geboren. Die Faszination für das Automobil bekommt er von seinem Vater Hans Ledwinka in die Wiege gelegt, der sich als Konstrukteur bei der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft (1919 in „Tatra“ umbenannt), sowie bei der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft in Steyr einen Namen macht. Er entwickelt beispielsweise die „Waffenautos“ der Typen II und IV und arbeitet auch an den späteren Steyr-Typen V und VII. Erich studiert Maschinenbau und tritt 1930 ebenfalls bei Tatra ein. Er steht erstmals in der Öffentlichkeit, als er 1932 an der Internationalen Alpenfahrt teilnimmt und einen Tatra 57 heim ins Ziel bringt. 1933 ist er bei der Fahrt um den Österreichischen Alpenpokal sogar unter den 21 „Siegern“. Er heiratet Lotte Hückel, Tochter des ebenfalls autobeeilerten Hutfabrikanten Fritz Hückel, und steigt 1937 zum Chefkonstrukteur bei Tatra auf, wo er zum Beispiel den Tatra 97 konstruiert.

1950 tritt Erich Ledwinka bei Steyr-Daimler-Puch in Steyr ein und wird mit der Aufgabe betraut, einen Kleinwagen für jedermann zu entwickeln. 1955 lotst Dr. Wilhelm Rösche, Technischer Direktor der Werke Graz, das Projekt in die Steirische Landeshauptstadt. Der Motorradboom war am Abklingen und das neue Fahrzeug sollte die Auslastung des Werkes Graz-Thondorf sichern. Da eine eigene Karosseriefertigung zu teuer gewesen wäre und ohnehin ein Assembling-Vertrag mit Fiat bestand, entschied man sich

schließlich dafür, eine Abart des Fiat 500 Nuova zu produzieren. Mit neu und eigens entwickeltem Puch-Motor, einem Puch-Hinterachsaggregat mit Getriebe und mit der Karosserie von Fiat ging der Puch 500 in Serie.

Mit der Entwicklung des Haflingers schafft Ledwinka die Basis für die Kompetenz des Grazer Werkes in Sachen Geländefahrzeuge. Die „Allrad-Nische“ wird in Folge weiter ausgebaut: Der Pinzgauer (ebenfalls Ledwinka zuzuschreiben), sowie der Puch G sorgen für den sicheren Fortbestand von Steyr-Daimler-Puch in Graz. 1970 tritt Erich Ledwinka in den Ruhestand ein, bleibt aber weiterhin als Konstrukteur und Berater aktiv. Er stirbt 1992 im Alter von 88 Jahren.



Prof. Dr. Erich Ledwinka, Konstrukteur bei Steyr-Daimler-Puch von 1950 bis 1970 und Erfinder des Haflingers.

Foto: Archiv Dr. Horst Nasko





sie wurde ebenfalls aus Haflinger-Karosserieteilen zusammengestückt. Später ersetzte man das Polyesterhaus durch eine Stahlblechkabine, außerdem gab es das Schneewiesel noch in der Version K2000B mit 94 statt 62 cm breiten Raupen. Insgesamt wurden etwa 80 Fahrzeuge gebaut. Der Haflingermotor erwies sich leider als zu schwach für diese Anwendung, was zu Reklamationen führte und dem Schneewiesel keinen besonders guten Ruf bescherte.

Produktionsende In den letzten Produktionsjahren wurden hauptsächlich Kommunalhaflinger und Haflinger für weitere zivile Einsatzzwecke

im In- und Ausland produziert. Das Aus kam schließlich 1974. Die Fertigung war aufgrund der unzähligen Versionen kompliziert und teuer, und das Triebwerk hinsichtlich Leistung und Abgasemissionen nicht mehr zeitgemäß. Ein stärkerer Vierzylinder-Puchmotor wurde erprobt, ging jedoch nie in Serie. Steyr-Puch entwickelte am Nachfolger des Haflingers, dem „Haflinger 2“ - im Endeffekt tat man sich allerdings mit den, durch Pinzgauer-Auftritte in Staunert versetzten, Leuten von Daimler-Benz zusammen und marschierte geradewegs in Richtung Puch G. Eine der Deutschen Kommunalhaflinger-Ausstattungsfirmen überlegte angeblich die Lizenz

Steyr-Daimler-Puch Geschichte

Die Steyr-Daimler-Puch AG, wie die Firma zu Zeiten der Haflinger-Produktion hieß, ist, wie der Name schon verraten lässt, auf drei verschiedene Unternehmungen zurückzuführen. 1899 gründet Johann Puch die „Johann Puch Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actiengesellschaft“ und versucht sich bald danach auch im Bau von Motorrädern und Automobilen, wie etwa der Puch-Volturette (1904) und dem Puch-Alpenwagen (1913). Er stirbt 1914, kurz nachdem die Firma in „Puchwerke AG“ umbenannt wurde.

1928 beschließt die Generalversammlung der Aktionäre die Fusion mit der Österreichischen Daimler Motoren AG, welche im Jahre 1899 von Eduard Bierenz, einem Freund von Gottlieb Daimler, in Wiener Neustadt gegründet wurde. Als berühmter Mitarbeiter beim Österreichischen Daimler-Ableger ist zweifellos Ferdinand Porsche zu nennen, der von 1906 bis 1923 den Posten des Chefkonstruktors innehat. Er konstruiert beispielsweise den „Landwehr-Zug“, einen militärischen Universal-Zug, der im ersten Weltkrieg zum Einsatz kam und sowohl auf Schienen als auch auf der Straße fahren konnte. Auch die Austro-Daimler Automobile haben zu jener Zeit einen hohen Bekanntheitsgrad.

Die „Austro Daimler Puchwerke AG“, wie die Firma von da an heißt, fusioniert 1934 abermals, und zwar mit der Steyr-Werke AG. Das 1864 von Josef Wernold als Waffenfabrik und Sägemühle in Steyr gegründete Unternehmen hatte sich, ähnlich den Puchwerken, über Fahrrad- und Flugmotorenherzeugung auch zum Automobilhersteller entwickelt. Von 1917 bis 1921 ist Hans Ledwinka, Vater des Haflinger-Erfinders Erich Ledwinka, Chefkonstrukteur bei Steyr. Die neue „Steyr-Daimler-Puch AG“ wird am 10. Mai 1935 in das Handelsregister in Wien eingetragen. Daimler in Wiener Neustadt wird komplett aufgelöst, in Steyr

produziert man Automobile, und in Graz blüht die Zweiradfertigung. 1938 wird das Unternehmen in den Konzern der „Hermann-Göring-Werke“ eingegliedert und zum Rüstungsbetrieb ernannt.

1941 wird eine neue Produktionsstätte in Graz-Thondorf errichtet, welche aber bald darauf durch Bombardierung starken Schaden erleidet. Die Hallen in der Grazer Puchstraße überstehen den Krieg hingegen fast unbeschädigt. Ende der Vierziger beginnt der mühsame Wiederaufbau des von den Briten als LKW-Reparaturstätte genutzten Werkes in Thondorf. Direktor Rösche erkennt, dass die Zeiten des Automobils für jedermann gekommen waren und schafft es, ein Kleinwagenprojekt samt Konstrukteur Erich Ledwinka nach Graz zu lotsen. In Steyr werden derweil LKWs und Traktoren gebaut. Über Puch 500, Haflinger, Pinzgauer und Puch G entwickelt das Werk Graz seine weltweit bekannte Allradkompetenz, die es bis heute besitzt.

In den 80ern und 90ern kommt es zur Filetierung des vielfältigen Unternehmens. Nach und nach werden die einzelnen Produktionsparten ausgegliedert, beziehungsweise verkauft. So geht etwa der gesamte Zweiradbereich an Piaggio, die Produktion in Graz wird eingestellt. Die Sparten LKW, Bus und Traktoren übernehmen jeweils MAN, Volvo und Case. Schusswaffen und Schwere Waffen werden zu Steyr Männlicher bzw. zu Steyr Spezialfahrzeuge ausgegliedert. 1998 übernimmt Frank Stronachs „Magna“ die Mehrheit der Aktien an der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik in Graz. Auch die Antriebstechnik geht an Magna, wird aber bald an ZF Friedrichshafen weiterverkauft. 2001 verschmilzt die Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik mit der Magna Europe AG zur „Magna Steyr AG & Co. KG“ und ist nun international als eigenständiger Teilkonzern von „Magna International“ positioniert.



Produktionslinie des Haflingers Anfang der 70er; Im Hintergrund wird auch bereits der Pinzgauer gefertigt. Haflinger und Puch 500 laufen zu dieser Zeit schon auf einem gemeinsamen Band. Foto: Johann-Puch-Museum Graz.



Das Steyr-Daimler-Puch-Werk in Graz-Thondorf in den Fünfzigern. Im Hintergrund ist der Bau der A2 Südautobahn im Gange. Foto: Johann-Puch-Museum Graz

Unten: Das Werk Thondorf heute (von der Gegenseite betrachtet): Die drei gelben Shed-Hallen und das Puch-Hochhaus existieren noch immer, das Werk wurde aber natürlich großzügig erweitert. Foto: Magnasteyr Graz



Hallingertreffen 2008 in Halling:
Dem Ort bei Meran in Südtirol,
nach dem die Gebirgspferderasse
benannt ist, die auch dem Gelände-
wagen seinen Namen gab.



fertigung des Hallingers, aber auch dazu kam es nicht mehr. Der Pinzgauer, der „größere Bruder“ des Hallingers (Produktionsbeginn 1971), lief noch bis 2000 in Graz vom Band, dann in Lizenzfertigung in England. Mittlerweile wurde die Produktion eingestellt und soll laut letzten Berichten in Südafrika fortgesetzt werden. Der Puch G wird seit 1979 ohne Unterbrechungen in Graz produziert.

50 Jahre Hallinger 1959 begann die Serienfertigung des Hallingers, und auch 50 Jahre danach erfreut sich der kleine Grazer Kraxler immer noch großer Beliebtheit! Mit seinem ungewöhnlichen, aber freundlichen Auftreten vermag der Hallinger sowohl dem eingefleischten Fan als auch dem Fußgänger an der Ampel ein Schmunzeln ins Gesicht zu zaubern. Die technischen Raffinessen des Gelandewagens lassen die Herzen der Liebhaber höher schlagen und es gibt kaum etwas schöneres, als den Hallinger an einem sonnigen Tag, mit dem angenehmen Klang des Puch-Motors im Heck, durch die Gegend zu bewegen.

80 Prozent aller Hallinger wurden in 110 Länder exportiert und so gibt es heute, vor allem auch Dank des Internets, eine weltweite Gemeinschaft und Verbundenheit von Hallingerfreunden. Wie schon in den Absätzen weiter oben angedeutet,

existieren etliche verschiedene Ausführungen des Hallingers, die es alle zu dokumentieren und zu erhalten gilt. Die Ersatzteilversorgung ist sehr gut, und es gibt bereits ganze Nachbau-Karosserien zu erwerben. Es finden Treffen rund um den Erdball statt, wo, quer durch die Gesellschaft, Besitzer mit ihren Fahrzeugen teilnehmen, und man immer wieder neue Gleichgesinnte kennenlernt. Bei gemeinsamen „Ausritten“ erlebt jeder die Freude am Fahren, sei es auf der Straße oder im Gelände, und die gemütlichen Abende werden zum Fachsimpeln über die aktuellen Arbeiten in der Garage genutzt. Neben anderen Events fand heuer Mitte Juli, anlässlich des 50-Jahre-Jubiläums, ein großes Treffen in Niederösterreich statt. Unter der Organisation von Peter Krumhaar, der auch schon die Jubiläumstreffen 1989 und 1999 in Graz organisierte, trafen sich über vier Tage hinweg etliche Fahrzeuge in Stiefen im Kamptal. Da sich das Treffen leider nach Redaktionsschluss abspielte, gibt es im aktuellen AC-Heft keinen Bericht dazu.

Ich möchte abschließend an dieser Stelle all jenen Personen einen herzlichen Dank aussprechen, die mich mit Fotos und Informationen für diesen Artikel unterstützt haben. Ohne sie wäre es mir nicht möglich gewesen, das Projekt in dieser Weise durchzuführen!

Literatur:

Rudolf, Dr. Egon:
Puch - Eine Entwicklungsgeschichte,
Weishaupt 2007

Ehn, Prof. Friedrich:
Puch Automobile,
Weishaupt 1991

Steyr-Daimler-Puch Fahrzeug-
technik AG & Co. KG: *100 Jahre*
Steyr-Daimler-Puch Graz

Plundner, Martin:
Die Auto-Österreicher,
A & W Verlag 2006

Information:

Constantin Kiesling
c.kiesling@hallinger-4wd.com
www.hallinger-4wd.com





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 2011

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



Wössner

Manufacturer of forged pistons



NEU

Hochwertige, geschmiedete Stahlpleuel

Neueste Produktliste anfordern!

Die neuen Leichten

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

- ★ deutliche Senkung der Vibration ★ seldenweicher 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



www.strada.at

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

Tel.: +43-676-610 40 69 Fax: +43-676-610 40 68



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



eMail: office@strada.at



ANSAUGROHRE
• für Zenith-Doppelvergaser
• für Weber-Doppelvergaser
auch für Puch mit Fiat-Getriebe lieferbar!



Sportauspuff „ALPENFAHRT“
in folgenden Ausführungen erhältlich:
• für Puch bis 1968:
- mit Heizung
- ohne Heizung
• für Puch ab 1968:
- mit Heizung
- ohne Heizung
- ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



Rennauspuff „MONTE CARLO“
in folgenden Ausführungen erhältlich:
• für Puch bis 1968:
- mit Heizung
- ohne Heizung
• für Puch ab 1968:
- mit Heizung
- ohne Heizung
- ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



9er-TRIEBLING inkl. Tellerrad € 500,-
für Puch 500-650 bis 1968
Festbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENPLEUEL für 22mm Kolbenbolzen
Auf Bestellung lieferbar - Preis a. A.



ACHSSCHWINGE Ebritsneu
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



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



Versprüht mehr Charme als Co₂

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



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](mailto:M.Bieg@speedochro-
no.de)

www.speedochrono.de



Preisspiegel 2010

MODELL	STÜCKZ.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126 Puch	2069	73 - 75	9.000.-	6.500.-	4.000.-	2.500.-	1.500.-
500 S	2359	69 - 73	11.500.-	8.000.-	4.500.-	3.000.-	1.500.-
500 erste Serie	gesamt	57 - 59	14.000.-	9.500.-	6.000.-	4.000.-	2.000.-
500 D / DL	39045	59 - 69	15.500.-	11.000.-	6.500.-	4.500.-	2.500.-
650 T alte Karosserie	gesamt	63 - 66	16.500.-	12.500.-	8.000.-	5.500.-	2.500.-
650 T Europa	ca. 5074	66 - 69	15.000.-	11.500.-	7.500.-	4.000.-	2.000.-
700 C Kombi	8566	59 - 68	16.500.-	13.500.-	9.000.-	5.500.-	3.000.-
700 E Kombi	511	59 - 68	18.000.-	15.000.-	10.500.-	6.500.-	4.000.-
650 TR I Europa	168	66 - 68	22.000.-	16.500.-	11.500.-	7.000.-	5.000.-
650 TR I alte Karosserie	141	64 - 66	24.000.-	20.000.-	14.000.-	8.500.-	6.000.-
650 TR II Europa	120	66 - 68	23.500.-	18.500.-	13.000.-	7.000.-	5.000.-
650 TR II alte Karosserie	57	64 - 66	26.000.-	22.000.-	15.500.-	9.500.-	6.000.-

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. Nach letztem 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.

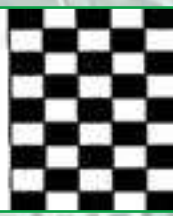
Note 4

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

Blattfedervorspann- und Einbau-
vorrichtung wie Werksempfehlung



Blattfederstabi aus V2A einstellbar,
keine Schweißarbeit am Fahrzeug er-
forderlich, Rennstabilisator hinten,
Felgenaufnahme Puch Lochkreis (es
gibt wieder neue Original Puch-Fel-
gen in 4 1/2 Zoll und 5 Zoll x 12,
Blattfederstabi vorne

Günther Lehmann
Tel.: 0 83 02 / 4 79
Grüntenweg 5
87657 Görisried

Diverse generalüberholte Motoren
660 - 780ccm, Auspuffanlagen, Ver-
gaser, Zubehör.

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

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 Triebbling, viele weitere Extras, al-
les typisiert und zugelassen, Wertgut-
achten aus 2010

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



Thondorf 2010

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 650 T



Bj. 1964 (EZ.04/1964) mit Faltdach.
Ca. 24PS, technisch und optisch in
Top-Zustand!
VB 16.900,- Euro.

Weitere Bilder auf Anfrage! Das Auto
steht in St. Gallen (Stmk.). Zahlreiche
Ersatzteile für Steyr-Puch Autos zu
verkaufen:

www.trucktrial.at
Ing. Matthias Ortner
Tel. 0043-664 / 235 25 88
office@trucktrial.at

Steyr Puch Haflinger 700AP



Bj. 1962. Ex schweizer Fahrzeug mit

schweizer Papieren (ist bereits ver-
zollt!).

Der Haflinger ist zu restaurieren, ist
aber fahrbereit und besitzt auch ei-
nen Kriechgang und kann gerne be-
sichtigt und probefahren werden.

Details auf Anfrage!

Robert Harrer
robert.harrer@inode.at
Tel. 0043-664 / 180 13 82

Steyr Puch Haflinger 700AP



(hellgrün), Bj. 1963.

Der Haflinger ist voll fahrbereit und
kann gerne besichtigt und probege-
fahren werden.

Details auf Anfrage!

Robert Harrer
robert.harrer@inode.at
Tel. 0043-664 / 180 13 82

Rennfertiger Steyr Puch 650 TR



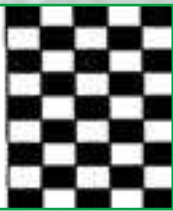
Bj. 1965:

+ HTP Wagenpass Anhang K
+ 4,5 und 5,5 Zoll Räder
+ orig. Monte Carlo Anlage
+ Plexiglas, Doppeltank

Zudem viele Ersatzteile (Liste anfor-
dern!) sowie 2 Motoren und 2 Getrie-
be, dazu Rohkarosse Typ 650 T, Bj.
1964 (gestrahlt und grundiert mit al-
len Anbauteilen).

Alle Papiere vorhanden!

VB 23.500,- Euro
Helmut Undorf
h.undorf@gmx.de
Tel. 02692 / 8037



PUCH 500 D, Bj. 64, rot, Flügeltüren, großes Faltdach und Hardtop extra, Wagen komplett neu aufgebaut mit Originalteilen, Sportsitze, Sportauspuff, Motor 100 Km, 16,5 PS, TOP Zustand, Standort Mödling bei Wien. Alle Originalpapiere und Zulassung. VP 15900.-

Johannes Neuroth
00 43-66 43-51 37 14

Steyr Puch 500 S, Baujahr 1972, ca. 50.000 km, TÜV neu, VHB 7500.-

Josef Weschenfelder
07 21-49 64 30
0151-15 20 61 93

Steyr Puch,



ca. Bj. 1970, 2. Restauration, teilzerlegt, ohne Papiere, VB 1.900 EUR.,
081 79-99 75 01
01 60-4 44 69 63.

650TR 2 Europa,
rot mit Papieren, einer der letzten gebauten. Extras: Scheibenbremse vorne, mit Straßenzulassung.

Johannes Hiltrup
0 23 61 / 1 58 54

Interessantes

Puch Damenrad Bolero 3-Gang zu verschenken, sehr guter Zustand

Johann Wenzel
00 43 / 7 28 97 10 24

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. Neu-



gefertigte Ölpumpen, breite Ausführung

H. Nenninger · Tel.: 0 84 53 / 86 56

Professionelle Dynastarterüberholung



inkl. Kleinteile. Verteilerüberholung, Neuaufbau Dynastarter auf Anfrage.

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

Sonderanfertigung Schaltknauf



Manfred Saszyk
0049-212 / 4 54 38

Steyr PUCH Hupenkopf



Einpoliger Hupenkopf in sehr guter Qualität. Einbaudurchmesser 55 mm Außendurchmesser 61 mm. Der zur Montage erforderliche Haltering ist im Lieferumfang enthalten!

Richard Worel
Dr. Natterergasse 2 - 4
A-1020 Wien
00 43 / 66 41 85 85 30
classic.wheels@a1.net

Biete folgende Steyr Puch-Teile günstig an:

- 1 Motordeckel mit Luftansaugblech, gebraucht aber ohne Beulen
 - 1 Luftansaugblech neu
 - 1 Kofferraumhaube gebraucht
 - 1 Frontblech neu
 - 4 Felgen in Gutem Zustand
 - 1 Dynastarter gebraucht
 - 1 Tacho 160 km/h
 - 1 Abarth-Blattfeder
 - 1 Mittelkonsole Schalthebel
 - 1 Ablage Armaturen Brett
 - 1 Satz Stoßstangen alte Ausführung gebraucht
 - 2 Satz Stoßstangen neue Ausführung neu und neuwertig
 - 1 Blinker vorne alte Ausführung
 - 1 Alublech für Motordeckel für Winterbetrieb
 - 1 Motortraverse mit Flugrost neu
 - 1 Satz Radmutter (16) neu
 - 1 kompl. Schriftzug für 650 TR neu
 - 1 kompl. Schriftzug für 650 T gebraucht
 - 2 Auspuffhalter Nirosta neu
 - 2 Anschweissflansche für Auspuff gebraucht
 - 1 Ölmesstab
 - 1 Gestänge vo. und hi. neu für Fetzendach
 - 2 Tachogehäuse gebraucht
 - 1 Öldruck- und Öltemperatur-Instrument
 - 6 Lampenringe Alu ???
 - 1 Vergaser 32 NDIX
 - 1 Sportluftfilter offen
 - 4 kleine Radkappen neu
 - 2 Puch-Embleme
 - 4 Reifen 175 / 70 x 12 - Dot ? - fast neu
 - 1 maßgeschneiderte Abdeckplane neu
- Literatur und alte Ersatzteilkataloge

Friedrich Höchst
Tel. 0151 - 240 559 83

siehe auch: steyr-puch.de



Termine 2011



Messen und Teilmärkte

28. - 29. Mai	TEILEMARKT Tulln	Fahrt lohnt immer	Tulln
13. - 14. Aug.	TEILEMARKT	St. Pölten St.	Pölten/A.
9. - 10. Sept.	TEILEMARKT	Wer sucht, der findet	Imola/I.
30. - 02. Okt.	CLASSIC EXPO	Stark im Kommen!	Salzburg/A.
8. - 09. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
28. - 30. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto Bene!	Padua/I.

Motorsporttermine:

11. - 12. Juni	GLP Pro	Gründautalring	MSC Gründau
17. - 19. Juni	GLP Pro	MSC Rösle Stgt.	Hockenheimring
8. - 10. Juli	Abarth World-Meeting	Carlo Abarth Foundation	Bozen
9. - 10. Juli	GLP Pro	Bergpreis Schotten	MSC Schotten
15. - 17. Juli	GLP Pro	Rundstreckenrennen	Oschersleben
23. - 24. Juli	ACM	SPA Race-Festival	SPA
5. - 07. Aug.	GLP Pro	Hauensteiner Bergrace	Hauenstein/Rhön
13. - 14. Aug.	ACM	Uphöfener Berg	Osnabrück
27. Aug.	Salzburgring Classic 2011	ADAC Südbayern	Salzburgring/A.
27. - 28. Aug.	GLP Pro	Kyffhäuser Berg	Bad Frankenhausen
3. - 04. Sep.	GLP Pro	Hockenheim Classics	Hockenheimring
9. - 11. Sep.	ACM	Jan Wellem-Pokal	Nürburgring
10. - 11. Sep.	GLP Pro	Bergrennen	Eichenbühl
21. - 23. Okt.	ACM/GLP Pro	ADAC Westfalen-Trophy	Nürburgring

Deutschland:

05. Juni	Teilemarkt bei Heinz Liedl - Gelände	Grassfing/R.
02. - 05. Juni	KLASSIKWELT BODENSEE	Friedrichshafen
15. - 17. Juli	Jahrestreffen mit Ausfahrt Steyr Puch Freundeskreis	Hotel Lamm
		76332 Rothensol
19. Nov.	Jahresabschlussstreffen 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

6. Mai	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
1. Juli	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
6. Aug.	Meilenwerk Stuttgart	im Wichtel
2. Sep.	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
1. Okt.	Rhodt/Pfalz	Alte Rebschule
4. Nov.	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
3. Dez.	Weissach	Ratsstuben

Stammtisch „Tiefer Süden“ Dreiländereck (Südbaden/Schweiz/Elsass)
Ansprechpartner: Günter Schwarzwälder, Tel. 01 62/3 24 95 88

10. Dez.	Raum Weil-Haltingen
----------	---------------------

Stammtisch Rhein-Ruhr (Ruhrgebiet/Westfalen)
Ansprechpartner: Jörg Schlemonat, Tel. 02 08/84 73 77

5. Juni, 7. Aug., 2. Okt., 4. 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 71 1 / 46 80 87
STEYR PUCH FREUNDESKREIS	Ulla Kahl	Tel.: 0 61 92 / 2 55 20



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



ROBERT PROKSCHI

Kleinwagensersatzteihandel

Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge



www.prokschi.at

Tel. 02622/42417 & 0699/17 500 650



Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf
e-mail: prokschi@puch500.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:



Synchronring, 3./4.Gang



Neu! Lagerbüchse und Lagersatz Standard 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





Unsere französischen Freunde, die gebrüder Thomas bei der Rallye de mont blanc 1971