

Ausgabe Nr. 26



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis





Lenkräder



Sitze

Helme + Zubehör



Fahrerbekleidung



Schuhe



Technisches Zubehör



Katalog 2011

5,- Schutzgebühr

ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

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



NACH DEM FLUG (siehe Titelbild) KAM DER STURZ



INHALT 2011

THEMA

Geizig lenken 5

LEUTE

Portraits 40

Nachgehakt 41

Das Lob 44

Franz Eichhammer 46

START UND ZIEL

Saison 2011 38

TREFFEN

Ausfahrten 2011 42

SERVICE

Technische Angaben 48

Anzugsdrehmomente 52

Preisspiegel 55

Jumble Goodies 56

Termine 58

TEST/BERICHTE

Der rasende Zwerg 6

Farmobil 9

Cousins 14

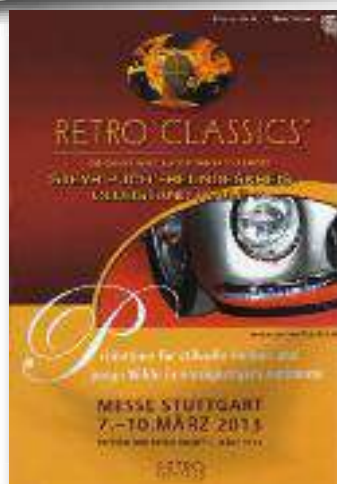
Klein aber Oho 16

Auf Abwegen 29

Kleiner Flitzer 30

Puch Museum 36

Impressum 4



25. Anniversary of Oldtimer, Classic & Modern Automobiles, Motorcycles, Motorbikes, Tricycles of the Puch Group in West-Carroll
Messe Essen, 10.4. bis 14.4. 2013
www.steuer-puch-hummel.de

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





Wenn bei Porsche ein neues Modell der Öffentlichkeit vorgestellt wird, ist meistens Walter Röhl, unser Rallye-Ass und immer gern gesehener Gast unseres alljährlichen Liedl-Teilemarktes, mit dabei. Röhl, der ebenso lange wie dürre Regensburg, der einst der gesamten Rallye-Eilte um die Ohren fuhr, unterstützt und begleitet die Entwicklung aller neuen Porsche. Mit freundlicher Routine zeigt dann Walter den angereisten Pressevertretern, was ein Auto eigentlich können muss. Manchem Pseudo-Rennfahrer wird dann bewusst, was er doch für ein armes Würstchen hinter seinem MOMO-Lederlenkrad ist. Jüngste Gelegenheit neben Röhl Platz zu nehmen, hatte unser Freundeskreis-Mitglied Hans Egli, der für diese kostenlose „Flugstun-

EDITORIAL

Heinz Liedl und Manni Spegel, beide Ex-Meister in Sachen Steyr Puch-Fahren, kennen die Fahrten mit Röhl-Reisen aus gemeinsamen Motorsport-Zeiten. Bei der Jahresabschlussfeier berichtete mir Beifahrer Hans Egli, was für ein Vergnügen es war, neben einem Mann zu sitzen, der ein überirdisches Gefühl für alle Reaktionen eines Autos zu haben scheint. Hans wörtlich: „Mein verlängerter Rücken konnte noch kein einsetzendes Eigenleben meiner Steyr Puch-Heckpartie melden, da hat Walter bereits die Lenkung um ein Viertel zurückgenommen und die Situation bereinigt,

GEIZIG LENKEN: RÖHL STATT RAMBO...

bevor sie da war.“ Mitfahrten in einem Auto mit Walter am Steuer scheinen also keineswegs strapaziös für die Magennerven zu sein. Die am Straßenrand stehenden Steyr Puch-Fans und



wegen ist. „Immer so wenig wie möglich lenken. Man muss wirklich mit jedem Zentimeter Lenkschlag geizen!“ Was für ein Kontrast zu den sogenannten Driftkünstlern am Hockenheimring, die an ihren Lenkrädern zerren, als wollten sie bei Beilngries ein Schleusentor am Main-Donau-Kanal hochkurbeln.

Walters Ratschlag gilt nicht nur für die Rennstrecke. Wer sich auf normaler Straße bemüht, ähnlich geizig-dosierte Lenkbewegungen zu machen, wird auch im Steyr Puch-Auto einen neuen, weichen Fahrstil entwickeln, der nicht nur zusätzliche Sicherheitsreserven bringt, sondern auch Souveränität, die unserem Freundeskreis-Mitglied Hans Egli bei seiner Fahrstunde mit Walter imponiert hat.



de“ extra seinen perfekt aufgebauten Rallye-TR2 mit nach Grasslfing brachte. Ort der Handlung: die Steyr Puch-Hausstrecke: Grasslfing, Dorfstraße – Gasthaus Walba an der Donau – Grasslfing, Dorfstraße.

Teilemarkt-Besucher konnten in der schnellen Rechts-Links-Passage bei der „Walba“ sehen, wie behutsam und gefühlvoll – als würde er eine Wildkatze streicheln – der Steyr Puch im Grenzbereich zu be-



Viel Spaß beim Lesen der neuen Thondorf, wünscht euch, Georg Hummel



Der rasen

Unseren ersten fabrikneuen Wagen kauften wir 1961, als fleißiges Arbeiten in der Praxis mehr Geld eingebracht hatte, als die Reparatur der Oldtimer verschlang. Die Donau-Lizenz des Fiat 500, genannt Steyr-Puch, unterschied sich äußerlich wenig von der Original-Ausgabe. Man hatte ein festes Dach installiert, das für etwas mehr Stabilität und Kopfraum sorgte. Nach Lösen weniger Schrauben konnte man es abnehmen und gegen das Faltdach des Fiat austauschen. Das kostete nur ein paar Mark und war im Sommer eine feine Sache. Frontemblem, Heckklappe und Felgen verrieten dem Kenner, daß da kein „simpler“ Fiat ankam, und er wußte auch, daß schon in der Grundversion des Puch mit 500 Kubikzentimetern allerhand Leistung geboten wurde. Im Gegensatz zum originalen Parallel-Twin, dessen Zylinder bei thermischer Beanspruchung krumm wurden wie Bananen, sorgte hier ein gleichgroßer Boxermotor bei dem Winzling für einen ganz ordentlichen Vortrieb. Er besaß ein Synchrongetriebe und einen Dynastarter, der wie bei den Zweizylinder-DKW und den englischen Talbot recht pffiffig wirkte. Hier wurde die Lichtmaschine als Startermotor gepolt und setzte fast geräuschlos die Kurbelwelle in Gang. Bei kaltem Wetter und entsprechend dickem Öl gab es wegen der fehlenden Übersetzung schnell Probleme, aber bei kleinen Motoren ging das ganz gut. Außenstehende hörten erst etwas, wenn der Motor ansprang, und das war beim Puch allenthalben. Er bellte ordentlich los, und mir fällt dazu der englische Ausdruck „she burst into life“ ein. Ich mag diese Art Lautmalerei. Die Briten drücken überhaupt in der Sprache ein viel persönliches

Verhältnis zur Maschine aus als wir. Schon, daß sie ein Auto gern als weibliches Wesen ansehen, finde ich gut. Da wurde mir mal ein Daimler mit dem Hinweis angeboten, „she lived formerly in Scotland“, in Schottland lebte sie also bisher. Und von einem Bentley Mk 6 behauptete ein Händler: „She is a delight-

ful stand. Unterhaltung im Auto war nicht so gefragt. Erstens mußte man schreien, und zweitens war der Fahrer mit der eher tückischen Straßenlage gut beschäftigt. Die Pendelachse fackelte nicht lange, sie schmiß das Auto einfach um! Wir wollten an einem schönen Sonntag die neue Filmkamera ausprobieren und

Kurvenaufnahmen machen. Da das Wägelchen mit der harten Federung keine Seitenneigung zeigen mochte, fuhr ich es in jeder Biegung etwas schneller, bis ich zu meinem großen Schrecken eine Kurve auf zwei Rädern genommen habe. Es dauerte für mein Gefühl endlos lange, bis der entzückende kleine Wagen sich entschloß, wieder auf alle Viere zurückzufallen; viel Platz, um zum Kurvenaußenrand hin zu korrigieren, hatte ich auch nicht. Leider hat mein Freund und Schwager vor Schreck das Filmen vergessen, so daß uns nur der Anfang des Spektakels erhalten ist. Begeistert jagte ich den Puch durch den Westerwald, und die Patientenbesuche, die in ländlicher Gegend auch ein Zahnarzt mal machen muß, gerieten zum „Zahnerhaltungs-Expresßdienst“. Der richtige Schwung kam aber erst, als



ich an Herrn Liedl geriet. Dieser saß als Puch-Händler bei Regensburg, und sein Sohn fuhr als BMW-NSU-Schreck allenthalben Bergmeisterschaften auf dem Puch heraus. Diesen Herrn also schrieb ich an und bekam sofort freundliche Antwort mit verlockenden Angeboten: „Der Umbau auf 650 ccm ist ohne weiteres möglich und bringt viel mehr Kraft von unten. Er hat dann 25 PS. Wenn das nicht reicht, sind 27 bis 28 PS ohne Mühe drin. Der Umbau erfordert: zwei Zylinder DM

fullittle car.“ Obwohl ich begeistert bin von diesem Typ, würde es mir nie in den Sinn kommen, „sie“ als entzückenden kleinen Wagen zu bezeichnen. Das würde eher für den Puch zutreffen, aber auch er soll in gut deutscher Tradition ein männlicher Puch bleiben, zumal er recht maskuline Stämmigkeit aufwies. Er stürmte los, wenn er aufgedreht wurde, daß Fiat-Fahrer Angst bekommen konnten. Dabei verbreitete er einen Radau, daß an seiner Ankunft nie Zweifel be-



nde Zwerg

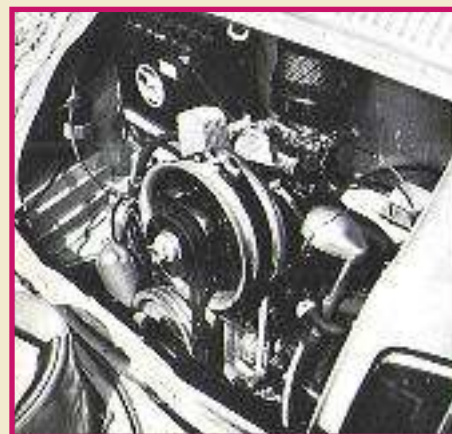
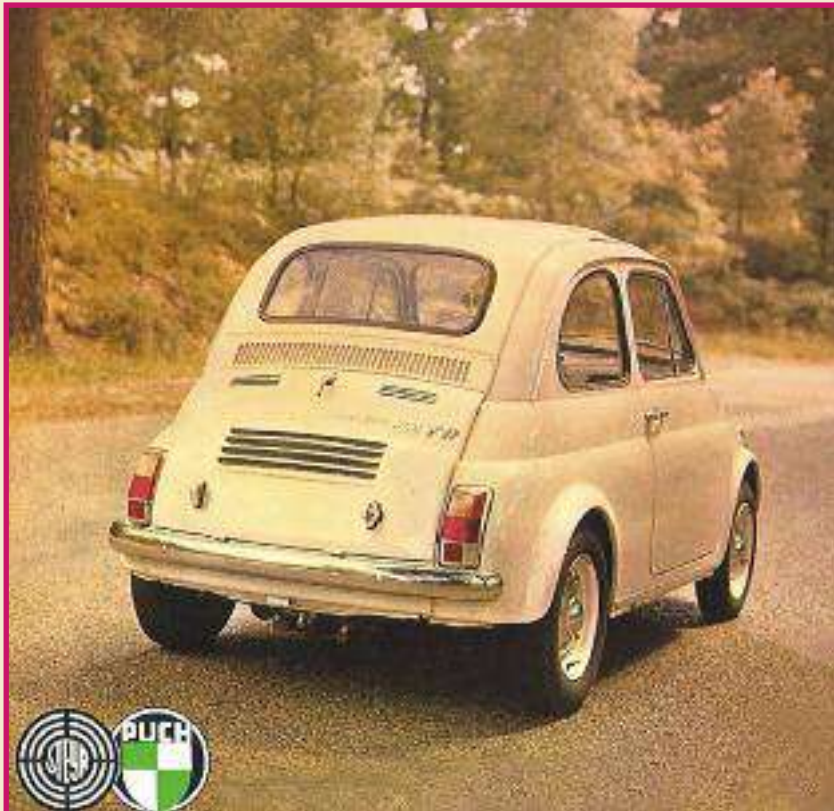
90,-, zwei Kolben komplett DM 68,-, zwei Zylinderköpfe DM 150,-, Kleinteile etwa DM 5,-, gesamte Arbeit DM 85,-.“ Am meisten bewundere ich heute den Arbeitslohn. Das waren noch Preise! Als ich in einem weiteren Brief die Getriebeübersetzung diskutierte, schlug er mir vor: „Wir nehmen den rennersten und den rennzweiten Gang, den dritten und vierten Gang lassen wir. Wir erreichen damit einen ersten Gang, der weiter rauf reicht, einen zweiten Gang, der sofort anschließt und bis zur Markierung am Tacho für den dritten geht. Der dritte Gang schließt mit dem vierten sauber an.

Wichtig wäre schließlich noch wegen der guten Kraft vom 650er, daß man hinten 135x12-Reifen montiert. Für das Getriebe, erster und zweiter Gang, Hauptwelle und Gegenräder, müssen Sie DM 205,80 rechnen. Ein Drehzahlmesser kostet DM 175,-. Ich würde sagen, lassen Sie den Drehzahlmesser weg und nehmen Sie das Getriebe. Ein sauber gestuftes Getriebe ist Gold wert, während ein Drehzahlmesser für den Privatfahrer wohl ganz schön ist, aber entbehrlich.“ Soweit Herr Liedl. Natürlich haben wir außer Motor und Getriebe auch noch den Drehzahlmesser verkraftet. Die Rückfahrt von Regensburg, noch mit Drehzahlmit wegen der neuen Zylinder, ließ schon ahnen, was für ein Auto wir jetzt hatten. Richtig bullig war der Puch ge-

worden, und als er einige Kilometer runter hatte, überschritt er mühelos die 120 Stundenkilometer. Dabei blieb er unempfindlich und zuverlässig, und schon bald wurden weitere Aufrüstungen in Angriff genommen. Der Puch bekam nach und nach einen Doppelvergaser, eine schärfere Nockenwelle, eine andere

Es ist aber nichts passiert, und der „Hecht im Karpfenteich“ hat immensen Spaß gemacht. Auf der Autobahn hatte man seine Probleme mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Heute ist man ja vertraut mit der Möglichkeit, sogar kleine Wagen mit starken Motoren ab Werk auszurüsten, früher gab es das nicht und jeder wußte, wie schnell ein 180er Mercedes, ein Kadett oder ein Fiat 500 fuhr. Da war mancher in seiner Ehre gekränkt und nicht bereit, die Überholspur freizumachen. Auf nicht sehr feine, aber wirksame Art habe ich mir jedoch geholfen, indem ich immer ein Blitzgerät im Wagen mitführte. Das genügte, auch ohne Fotoapparat fühlte sich jeder spätestens nach dem zweiten Blitz veranlaßt, Platz zu machen. Zu meiner Rechtfertigung muß ich jedoch anfügen, daß ich damals so wenig wie heute verlangt habe, vorbeigelassen zu werden, wenn nicht auf der rechten Spur reichlich Platz war. Ein bißchen ändern sich die Verhaltensweisen im Lauf der Jahre ja doch. Man muß heute auf der Autobahn kaum noch befürchten, daß ein Fahrer ohne Blick in den Spiegel die

Spur wechselt; früher war das an der Tagesordnung. Ebenso meine ich, daß heute eher Platz gemacht wird, dafür ist das unverschämte Drängeln von hinten häufiger geworden – oder sollte das an meinem inzwischen gesetzteren Alter liegen? Man ertappt sich schon dabei, daß man nicht mehr versucht, aus jeder Reise eine Rekordfahrt zu machen. Damals gab man jedenfalls dauernd Vollgas, wenn der Motor warm war. Der Puch-Motor vertrug 7000 U/min klaglos über lange Strecken, und das ist für einen Stoßstangenmotor auch heute noch eine ganze Menge! Für den Kurzstreckenverkehr und fürs Warmfahren gab es ein einfaches Mittel: Die Haube über dem Lüfterrad war mit zwei Spannverschlüssen abzunehmen, dann kam ein Strumpf über



den Ölkühler, Haube wieder drauf, fertig. Meine Frau verstand die Welt nicht mehr, entweder hatten meine besten Sonntagssocken Ölflecken oder sie waren gar nicht aufzufinden. Sorgfältiges und schonendes Warmfahren habe ich immer beherzigt, und das hat mir gesunde Motoren selbst bei hoher Belastung erhalten. Beim Golf GTI gehe ich bei kühler Temperatur so vor: Bis das Wasserthermometer zu klettern anfängt, werden Halbgas und 3000 Touren nicht überschritten, dann steigere ich mit zunehmender Wassertemperatur langsam auf 4500, um erst bei Öltemperatur über 60 Grad auf volle Leistung zu gehen. Zurück zum Puch. Trotz guter Mechanik gab es später doch Schäden durch Vibrationen. Des öfteren wurde der Ölkühler undicht, gern warf er auch Befestigungsschrauben der Kühlluftbleche ab. Einmal im Jahr ging es zur Inspektion nach Regensburg, meistens ließ ich mir diese herrlichen Jagden nicht nehmen. Manchmal fuhr auch mein Schwager, dem Herr Liedl aber nicht recht traute. So schrieb er

mir „Halten Sie bitte Ihren Schwager zurück, daß er uns die gute Maschine nicht kaputtdreht.“ Ich fand das rührend! Einmal, der Wagen war rund 40.000 Kilometer gelaufen, gab der Motor recht unangenehme Geräusche von sich. Diagnose unklar, ab nach Regensburg – aber wie? Herr Liedl schickte per Bahnfracht seine Abschleppgabel, mit der sein Sohn den Renn-Puch zu den Bergrennen schleppte. Die wurde rechts und links an der Querfeder angeschraubt, und schon lief der Puch brav hinter dem Schleppwagen her. Dabei gab es jedoch einen Haken. Für einen zweiachsigen Anhänger hätte ich den Führerschein Klasse 2 gebraucht, während ich zum „normalen“ Abschleppen mit Stange eine Genehmigung von

der Verkehrsbehörde bekommen konnte. Letztere wurde besorgt, die Abschleppgabel anmontiert und als „Fahrer“ mein Schwager in den Puch gesetzt. Er brauchte nicht lenken, sondern mußte nur für die Augen der Polizei da sein. Auf der Autobahn hat er dann die Leute erschreckt, indem er einen Krimi las. Mir erzählte er bei jeder Rast, wie schön er es in dem leisen Puch hätte, und er dachte nicht daran, mit mir auch nur für einen Kilometer zu tauschen. Rache ist süß,



dachte ich und schleppte ihn mit Tempo über bayrische Pflasterstraßen, nachdem wir die Autobahn verlassen hatten. Er hat nicht schlecht geflucht und ich jetzt den besseren Teil erwischt, zumal der Zugwagen ein für solche Eskapaden unschlagbar gefederter großer Citroen war. Meine Kinder wurden größer und selbst ein Dachgepäckträger konnte die Platzprobleme nicht mehr richtig lösen. Abenteuerlich sah der Puch schon manchmal aus, wenn er mit zwei Erwachsenen und drei Kindern besetzt war und das Gepäck samt Kinderwagen auf dem Dach transportiert wurde. Von den 12-Zoll-Rädern sah man dann nicht mehr viel! Auf diese komfortable Weise habe ich einmal meine Familie zu einem Ferienhaus in die Eifel gebracht. Als dieses

Haus sich als sehr einsam gelegen herausstellte, schlug meine Frau vor, ich solle doch den Hund nachbringen. Felix, unser Bernhardiner, war noch nie im Puch transportiert worden und ich dachte, „wenn der unterwegs eine Katze sieht, schmeißt er das ganze Auto um.“ Also rief ich den Tierarzt an, ob es für einen lieben, aber reiseungewohnten Hund ein Beruhigungsmittel gäbe. Der Viehdoktor meinte, er hätte etwas, ich solle eine Helferin vorbeischicken. Sie kam dann mit einer Packung Zäpfchen – das gab eine tolle Vorstellung! Mein Felix fand den Ringkampf mit Herrchen prima, aber nur bis zu einer bestimmten Grenze der Schicklichkeit. Er hielt es wohl offensichtlich für geschmacklos, sich hinten etwas reinstecken zu lassen. Nachdem schon zwei der Raketen aufgeweicht irgendwo im Fell gelandet waren und mein Hund immer wildere Sätze durch die Wohnung machte, schloß ich mich dieser Meinung an. Dem Puch

wurde der rechte Vordersitz ausgebaut und statt dessen die alte Matratze reingelegt, die der Felix so gern hatte. Die Fahrt verlief überraschend ruhig, weil der Hund sich sofort hinlegte, als ich losfuhr. Die Sache kam ihm wohl selber nicht ganz geheuer vor. Bei jedem Halt erschien er vorwitzig neben mir und brachte die Ampelnachbarn zum Staunen. Noch mehr wunderten sie sich, als ich bei der Rückfahrt mit der ersten Fuhre Hund und Kinderwagen transportierte. Es wurde uns jedoch bei diesem und ähnlichen Unternehmen klar, daß unsere Familie dem Wägelchen entwachsen war. Der erwähnte Schwager hat dann gern den Puch übernommen. Und irgendwann hat er tatsächlich „die gute Maschine kaputtdreht“.

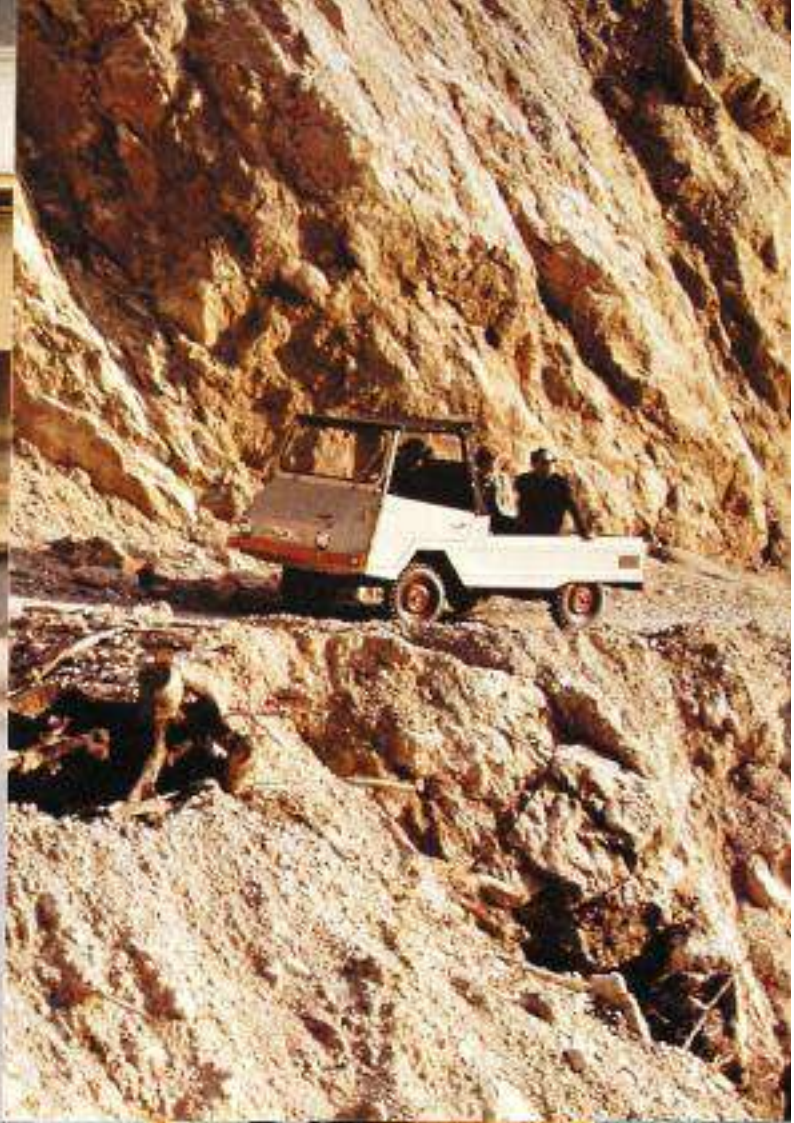




??



Trägt mehr als er wiegt:
BMW Farmobil Allzweck-Kombi
für Straße und Gelände.
Auf der Straße fährt er 90 km/h.
Im Gelände nimmt er Steigungen
von 50%, überquert Hindernisse
von 23 cm Höhe, schluckt
Löcher von 20 cm Tiefe und fährt
durch 50 cm tiefes Wasser.
Als PKW befördert er 6 Personen,
als LKW 616 kg Nutzlast (mehr
als er selbst wiegt!).
Sie können ihn verdeckt oder offen
fahren, als Ackerschlepper oder
Golf-Cart einsetzen, mit ihm
einen Jagdausflug machen oder
einen Betonmischer antreiben.
Ob in der Land- und Forstwirtschaft,
ob als Lastwagen, als
fliegender Marktstand
oder zum Privatvergnügen –
das BMW Farmobil kennt kein
Unmöglich.
Alle 4 Räder sind unabhängig ge-
federt – das erklärt die Gelände-
gängigkeit. Die stark progressive
Federung und das automatische
Sperrdifferential gewährleisten
bei großer Tragkraft optimale
Bodenhaftung.
(Mit wenigen Handgriffen kann
für weitere 3 Personen eine Sitz-
bank aufmontiert werden).
Viele Sonderausstattungen sind
lieferbar. – Das Überraschendste
am BMW Farmobil ist der Preis:
die Grundausstattung mit Front-
verdeck, 5-facher Gelände-
bereifung, Werkzeug, Heizung,
und Defroster kostet DM 6.400,-!



In Wald und Flur, bei Anstern und Behinden immer schnell und wendig, immer zuverlässig.



Durch Aufklappen des Verdecks läßt sich das BMW Farmobil in einen attraktiven Marktstand verwandeln.



Zum Beladern von Sprengut werden ein flacher Stahlblechboden und umlaufende Holzprismen aufgesetzt.



Unerschrocken bei der Fährlichkeit durch kräftigen Motor, Einzelradaufhängung und Sperrdifferential.



In der Woche natürlich bei der Arbeit, am Wochenende, bei Camping und Urlaub ein gurgelartiger Kamerad.



Auch als stämmiger Motor zum Betrieb einer Melkmaschine kann das BMW Farmobil eingesetzt werden.

Motor:
Luftgekühlter Zweizylinder-Vertikal-Boxer-
motor mit Drehmomentbegrenzung, Hängende
Ventile über Klophebel und Stoßstangen
gedrückt. Mechanisch ergibt einen Kurven-
pumpe, Hauptdrummler mit
Überdruckventil. Druckverleumdichtung
durch Zahnstange, Ölbad-Luftfilter.
Hubraum/Hub/Höhenzug:
597 cm³/72 mm/78 mm
Leistung: 32 DIN PS bei 5000 U/min
Drehmoment: 5,1 mkg bei 3400 U/min
Verdichtung: 7,5:1
Ventiltrieb:
Folienventiltrieb mit Beschleunigungspum-
pe und Ventilschalte

Getriebe: Viergang sperrsynchrisiert
1:3,55, II 1,04, III 1,27, IV 0,833, II:3,48.
Einzelradentrocken-
kupplung mit Drehmomentbegrenzung
Kleinachse:
Getragene Längsdrehen. Antrieb über
spezialverzahnte Kegelräder
mit automatischem Sperrdifferential. Ober-
schonungsverhältnis 6,5:1
Radaufhängung:
Unabhängige Radlaufhängung. Pfosten-
wirkende Schraubfedern mit verstellbarem
Teillager-Stößelring
Lenkung:
ZF-Gelenk-Lenkung mit Schnecke und
Felix. Getriebeübersetzungsverhältnis 12,3:1

Räder:
Stahlscheibenräder 350 x 19
Reifen:
140 x 12 Geländereifen mit Schlamm-
blech
Bremsen:
Hydraulische Öldruck-Trommelbremse
selbstschaltend. Mechanische Handbrem-
se mit Fernbedienung auf Hinterräder wirkend
Elektrische Anlage:
12 V/16 Lichtmaschine, 100 Watt
Batterie 94 Ah
Karosserie:
Ganzstahlkarosserie mit Bodengruppe fest
verschraubt. Windschutzscheibe aus Sicherheits-
blech nach vorne klappbar

Sitze:
Vier 3-verstellbare Sitze für 2-3 Personen,
Hohen Sitzbank, gefedert und mit Schaum-
gummi gepolstert als Sonderausstattung
Tankinhalt:
ca. 55 Liter, davon 5 Liter als Reserve
Heizung:
Katalysatorheizung und Deflektoren für Wind-
schutzscheibe
Achsenabstände: Länge 3580 mm, breite
1550 mm, Höhe festbeladen incl. Windschutz-
scheibe 1540 mm, Rückstiel 1700 mm, Steu-
rarm an der Höhe 1280 mm, Wendekreisrad-
messer 9,8 m, Cederhöhe 1662 mm lang auf
1470 mm hoch, zulässiges Gesamtgewicht
1000 kg, Nutzlast 800 kg

Normalausstattung:
Getriebebremse mit Bremsrad,
Radspeigel, Frontspitz, Wagenheber und
Radstange, Ölwanne, Ölwanne-Luftfilter,
2 unabhängige Gasolventilator, Frontver-
deck, Heizung und Deflektoren
Sonderausstattung:
Anklappbare Pick-up (Stromerfaher),
Tankdeckel, Reichtanksteuerung, Stahlblech-
blechboden, Verstellmaß zum Einsetzen als
starrer Motor
Anbau von Karosserieteile und
Ausstattung im Interesse der technischen
Wartungswartung vorzubehalten.
Bayernische Motoren Werke AG - München
1407 1001X 45 Printed in Western Germany



BMW Farmobil

04/20



700 C

MOD. FIAT

für Schnelltransporte

bei der Post
beim Zeitungs-Zustelldienst
beim Lebensmitteltransport



in der
Heilmittel-
versorgung
beim
Expreß-
Waschdienst



bei Reinigungsanstalten
für Installateure
für Vertreter, Reisende usw.



Kurz: Im Schnelleinsatz
jeder Art hat sich der
STEYR-PUCH 700 C
bestens bewährt

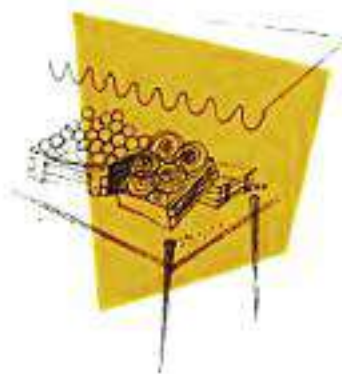


der flinke, zuverlässige Wagen

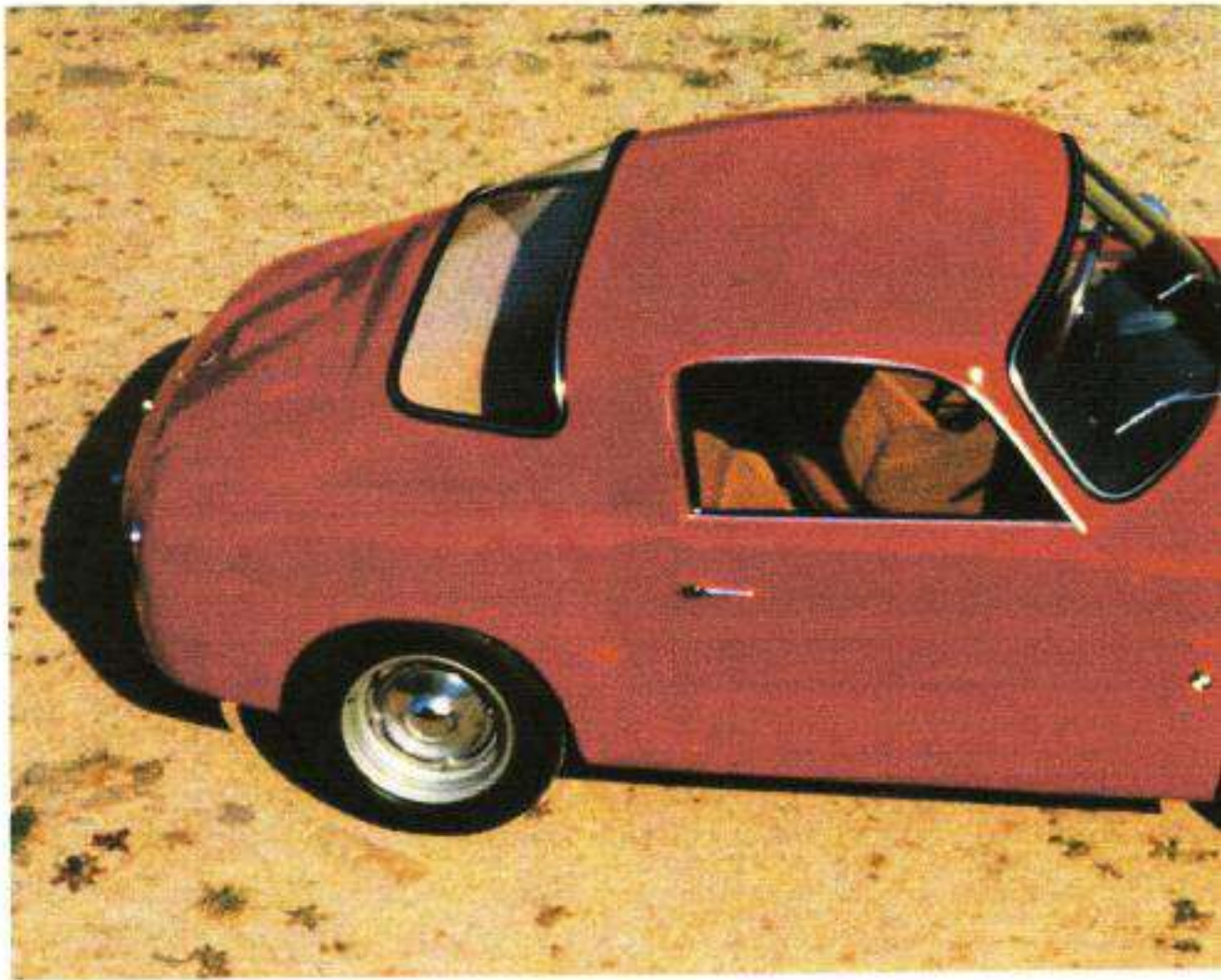
überall, wo es eilig ist



für Gärtner und Blumenhändler
für Bäcker und Konditoreien
für Papier- und Buchhandel
im Wäsche- und Strickwarenhandel
im Entstörungsdienst



STEYR - DAIMLER - PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
STEYR WIEN GRAZ



D I S T A N T COUSINS

by James McCauley

Entfernte Verwandte

Vom allgemein bekannten Fiat 500 stammt Österreichs Steyr-Puch ab; wenn man diese Familienbeziehung erweitert, entdeckt man einen anderen Wagen: den Inter-Meccanica IMP 700.

Ein Fiat 500, welcher anders aussieht, anders klingt und sich nicht wie das Hausprodukt bewegt wird im allgemeinen mit dem Einfluss von Carlo Abarth in Verbindung gebracht.

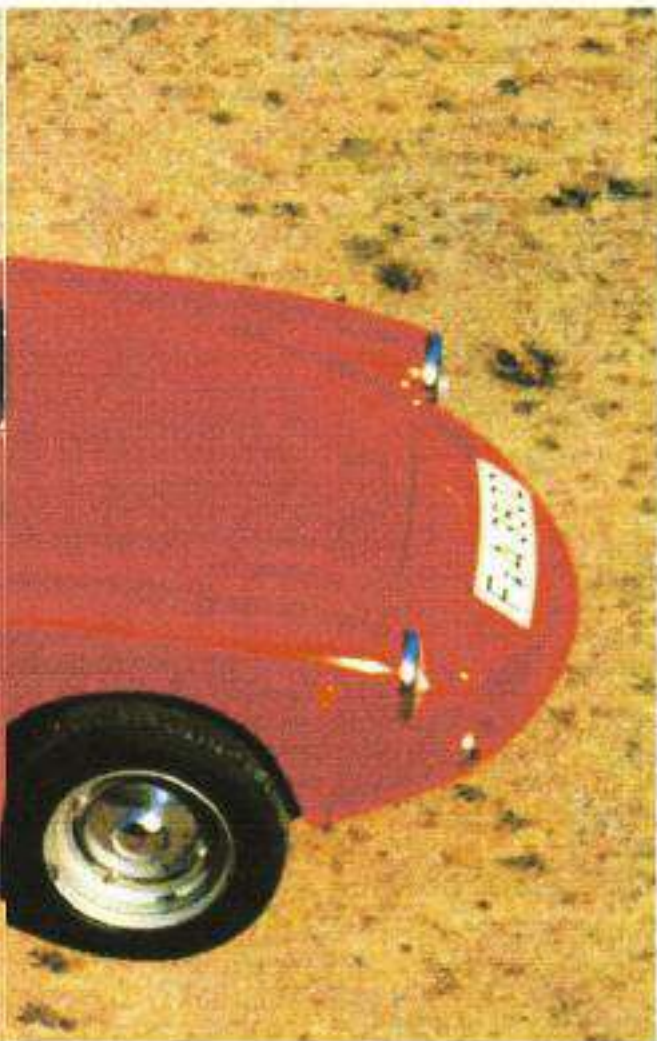
Es wurde allerdings zwischen 1957 und 1973 in der österreichischen Stadt Steyr für deren Inlandsmarkt ein seltenerer, viel diskreterer und viel ungewöhnlicherer Abkömmling des 500er-Modells hergestellt. Während

Abarths 500er den Paralleltwin des Fiats verwendete, hatte der Steyr-Puch seinen eigenen, zweizylindrigen, luftgekühlten Boxer-Motor, welcher ursprünglich für deren Haflinger entwickelt wurde. Die in Graz gebauten Wagen waren im Grunde Fiat 500 für den österreichischen Markt und trugen das „Mod. Fiat“ Logo in der erweiterten Steyr Puch-Schwinge, die über der Nase des Autos schwebte.

Während der Fiat 500 ein gewöhnliches Dach hatte, waren die Steyr Puch standardmäßig mit einem Rolldach ausgestattet, das oberhalb der Motorhaube zusammengerollt werden konnte.

Bei einigen Modellen (ursprünglich modifizierte 650T) war ein Stahldach statt des Stoffverdecks am seitlichen





Left: this superb example of the diminutive and rare Inter-Meccanica IMP is owned by the author.
Above: IMP's interior. Inter-Meccanica was the Turin based subsidiary of the North East Engineering Company of Canada.

Team von König und Grass mit dem 7ten Gesamtplatz abschloss. Landsleute Krammer und Prach schlossen mit dem 8ten Platz ab, während Steyr Puch-Autos mit österreichischen Fahrern auch noch die Plätze 11 und 13 belegten. Unter den besseren Platzierungen in diesem Jahr war ein Sieg in der polnischen Rallye-Meisterschaft, wo der Pole Solbieszewski, Eric Carlsson in einem Saab auf den zweiten Platz verwies. 1965 beendete Zasada die Tulpen-Rallye mit dem 9ten Platz, als 3ter in der Genfer Rallye und als erster seiner Klasse im selben Jahr bei der Rallye Monte Carlo. Den Erfolg fortführend, gewann Zasada die europäische Rallye-Meisterschaft 1966, welche er im Folgejahr nach einem Markenwechsel zu Porsche nochmals gewann.

Zu dieser Zeit importierte Ryders Ltd. einen der Steyr Puch TR2 mit einem stark verbesserten 650er Motor, welcher bedeutend schneller war als die ursprünglichen

Rahmen angeschraubt. Diese wurden an die österreichische Polizei verkauft. Die Ergänzung des Daches mit seinem herausragenden Bürzel über die Heckscheibe hinaus, gab dem Auto eine freche und verschmutzte Erscheinung, verglichen mit der weichen Roll-over Freundlichkeit der kurvenreichen Fiat-Karosserie.

Aufgrund der Lizenzvereinbarung mit Fiat, wurden die Autos nicht in Großbritannien und Irland verkauft, jedoch produzierte das Unternehmen auch Roller, Mopeds und Motorräder, welche dort verkauft wurden. Die Konzessionsinhaber für die zweirädrigen Fahrzeuge, dachten, es sei dienlich für deren Vertreter, Steyr Puch-Autos zu fahren. 1960 wurde Ryders Autoservice Ltd. dann die Erlaubnis erteilt, ein Dutzend Autos für deren Verkäufer zu importieren. Diese Modelle trugen alle Registrierungsnummern mit den Buchstaben „AEM“ und nur einer existiert heute noch. In den 60ern, zur Unterstützung des Absatzes, stieg Steyr Puch in die Europäische Rallye-Meisterschaft mit Werkswagen ein. Die ersten Platzierungen waren bei der österreichischen Rallye 1964, als das einheimische



COUSINS

500er Versionen. Dieses Auto wurde 1966 auf der Internationalen Automobilausstellung in Earls Court vorgestellt und anschließend als DEM 2D für den Straßengebrauch angemeldet. Dieses Auto war damals Gegenstand von Fahrtests – unter anderem gab es einen vollständigen Testbericht in „The Autocar“ in der Septemberausgabe 1966 – und wurde später als Auto Nr. 133 in der RAC Rallye eingesetzt. Ein paar andere TR2 wurden importiert, darunter der FFX 2D, der nicht mehr existiert. Ein Gebrauchtwagen, registriert unter MVV 716 H, wurde importiert und an anschließend an einen österreichischen Liebhaber verkauft. Dieser wird heute als einer der noch existierenden Werkswagen angesehen. Ryders Ltd. beauftragte 1967 die Produktion mit dem Bau einer genauen Nachbildung des Werkswagen, den Zasada gefahren hatte. Dafür wurde ein weißes Auto importiert, das den Werkspezifikationen entsprach. Zusätzlich zu den aufgeführten Änderungen in den Zulassungspapieren der Werkswagen kamen noch eine Auspuffanlage (Monte Carlo) und ein spezieller dritter Gang (31:21) hinzu. Weitere Änderungen wurden an der Vorderradaufhängung des Rallye-Autos, an den Felgen und an der neuen Karosserie vorgenommen. 1966 kam dann bei der FIA die neue Karosserie mit den vorne angeschlagenen Türen zur Freigabe hinzu. Neben der Teilnahme an Rallyes wurden die Autos für Rundstrecken-Veranstaltungen genutzt. Eines dieser Autos nahm 1965 am UDT-Trophy-Rennen im Phoenix Park in Irland teil. Das Auto hatte die Startnummer 30, gefahren von Robert Dubsy und legte in dem Rennen, das LM Duffy in einem 1275 Mini Cooper S gewann, die schnellste Runde mit 72.79 km/h hin.

Da keine Produktionsaufzeichnungen vorliegen, ist es schwierig zu ermitteln, wie viele TR2 Modelle tatsächlich gebaut wurden. Die TR2 wurden nach Belieben aus der Produktion ausgewählt und an die höheren Motorsport-Anforderungen ange-



passt. Dabei wurde allerdings die originale Fahrgestellnummer (für Rennen modifizierte Serienwagen) beibehalten. Vor kurzem schätzten zwei Werksleiter, dass nicht mehr als 200 TR2 hergestellt wurden. Ein- und Ausfuhraufzeichnungen listen für alle nach Großbritannien importierten Autos nur die Modellnummern auf, die auch den originalen 500er, den 650T und die wenigen 650TR2

erfassen. Nur zwölf wurden 1960 importiert. Ein Fahrzeug 1964, elf 1966 und zehn im Jahre 1967. Diesen Zahlen zeigen, dass tatsächlich nicht mehr als vier TR2 importiert wurden.

Heute weiß man nur von dem DEM 11D, dass er einer der wenigen Neuen nach Großbritannien importierten TR2 ist. Dieses gut dokumentierte Auto wurde erst kürzlich für historische Veranstaltungen mit den ganzen Werksverbesserungen nachgerüstet. Nachdem er nach Irland gebracht wurde, gab der Motor nach 17.000 km den Geist auf. Der Ölkühler, der auf der linken Kurbelgehäusehälfte sitzt, neigt dazu, den Löwenanteil der auf diese Seite beförderten kalten Luft zu beanspruchen. Dadurch neigt der linke Kolben dazu zu blockieren, wenn er nach einer länge-





ren Vollgasfahrt zu lange im Stau steht. Bis ein passender Werksmotor gefunden wurde, war das Auto für mehrere Jahre stillgelegt. Heute wartet der neu aufgebaute Motor darauf, in das Auto eingebaut zu werden. Zusätzlich wird eine Monte Carlo-Auspuffanlage montiert. Desweiteren werden neue Bremsen verbaut.

Unter den seltenen Rennsportteilen, die von einem ehemaligen Werksfahrer verwendet wurden, befinden sich ein tiefer Ölsumpf und eine geänderte Schlauchführung für den Ölkühler, sowie viele Spezialwerkzeuge.

Ein schneller Mechaniker kann den Motor in weniger als 30 Minuten austauschen. Dazu benötigt er nur zwei starke Oberschenkel, um den Motor aus den zwei stählernen Passstiften der Getriebeeinheit herausziehen zu können.

Der erste Einsatz des Autos wird jedoch keine Rallye sein, sondern man wird einer langjährig ausstehenden Einladung des österreichischen Steyr Puch-Clubs folgen und ein Rennen auf dem Salzburgring fahren. Der 660ccm TR2 kann in der Tat als ein äußerst seltenes Derivat des Fiat 500 gesehen werden, es gab jedoch noch ein Modell, das sogar noch seltener produziert wurde, nämlich der IMP 700.

Wie der ehemalige Fiat-PR-Berater Graham Gauld berichtete, ist der in Ungarn geborene Frank Reisner 1958 nach Europa zurückgekehrt und traf in Rom den Vater aller Fiat-Tuner: Giannini. Ein Jahr später ließ sich Reisner in Turin nieder und baute sich dort das Unternehmen namens Inter-Meccanica auf, eine Tochterge-

sellschaft der Nord-Ost-Engineering/Kanada. Die Idee war, Tuning-Bausätze für kleine Autos zu produzieren. Bis 1960 hatte er jedoch nur einen Prototypen unter der Verwendung der Steyr Puch-Mechanik produziert. Das Auto hatte ein kleines zweitüriges, Fastback-Design und wurde mit einer Leichtmetall-Karosserie ausgestattet – der IMP 700. Möglicherweise wurden bis zu 100 dieser Autos in Auftrag gegeben, aber aufgrund von Beschaffungsschwierigkeiten von Fiat- und Steyr Puch-Teilen wurden tatsächlich nur 21 produziert. Auf der Rennstrecke erschienen Racing-Versionen, die in der Kategorie der kleinen Hubraumklassen eine echte Konkurrenz zu den bisher favorisierten Abarths darstellten. Diese Inter-Meccanica-Puchs wurden unter der Abkürzung IMP 700 bekannt. Die Produktion wurde allerdings nach 1961 nicht fortgesetzt, als Reisner sein Interesse auf ein von Buick motorisiertes Auto namens Apollo verlagerte, der später unter Vetta Ventura bekannt wurde. Heute ist bekannt, dass mindestens 4 der IMP überlebt haben.

Übersetzung: Studentengruppe FH Karlsruhe



Puch 500 - klein, aber oho

jeder Erwachsene Österreicher kennt ihn, den Puch 500. Fast jeder kann eine Geschichte über ihn erzählen. Doch nicht zuletzt wegen seiner abwechslungsreichen Geschichte - ist vieles mittlerweile vergessen. Der Puch 500: das letzte österreichische Auto - ja, stimmt. Der Puch 500: ein Fiat 500 mit Puchmotor - ja stimmt auch (manchmal) und wenn man vom letzten Italienurlaub erzählt bekommt: Sooo viele Puch 500 habe ich gesehen - leider, das stimmt eindeutig nicht. Ich werde versuchen diese scheinbaren Widersprüche aufzuklären.

Ein Dankeschön an die Zeitschrift Austro-Classic für die Genehmigung des Nachdrucks.

Text & Photos: Dietmar Elzendorfer, Archiv Autoquadrat. Wir danken Frau Erika Kubler für die Erlaubnis, Bilder aus dem Buch „50 Jahre technische Ästhetik“ von Louis L. Lepois verwenden zu dürfen.

Oberösterreich, Kriegsende 1945: Zerstörte Werkshallen, Demontage, fehlendes Material. In Steyr wurde der Entschluss gefasst die PKW-Produktion nicht mehr aufzunehmen. Stattdessen sollten dringend benötigte Lastkraftwagen und Traktoren für die Nachkriegswirtschaft erzeugt werden.

Trotz allem war natürlich ein Bedarf an Autos vorhanden, der kaum gedeckt werden konnte. So vereinbarte Steyr 1949 mit Fiat ein Assemblingabkommen. Unter dem Namen Steyr-Fiat sollten Fiatmodelle in Oberösterreich montiert werden. Österreichische Wertschöpfung und Gegengeschäfte mit Fiat ermöglichten schöne Produktionszahlen zu einer Zeit, wo die Devisenbewirtschaftung viele Importeure vor enorme Probleme stellte. Steyr-Fiat konnte auch sofort hohe Marktanteile in Österreich erreichen.

So liest man in den offiziellen Firmenchroniken. Aber fast unbekannt ist, dass die PKW-Versuchsabteilung in Steyr weiterhin bestand und auch einige Versuchsfahrzeuge entstanden. Geplant waren vorerst Fahrzeuge der gehoberten Mittelklasse. Alle diese Projekte sollten nie in Produktion gehen. Interessant war jedoch ein



Prototyp für ein 2-Liter-Fahrzeug, der mit der Fiat-1400-Karosserie getarnt war. Aus dieser geplanten Steyr Reihe 60 entstand 1955 der Steyr 2000. In den Fiat 1400/1900 durfte dieser hochmoderne 2-Liter-Steyr-Motor mit 70 PS eingebaut werden. Noch bessere Fahrleistungen erzielte dann der Steyr 2300 Sport ab 1955, mit 95 PS.

Das war das erste Mal, dass ein Fiat mit einem Fremdaggregat produziert werden durfte. Ab 1952 wurde Dr. Erich Ledwinka Leiter des





Fahrzeugversuches in Steyr. Und zunehmend begann man sich mit Kleinwagenprojekten zu beschäftigen.

Von Beginn an setzte man auf Heckmotor und Pendelachse, Bauarten, die Ledwinka von seinem Vater und von Tatra her bestens kannte.

Ein erster Prototyp, U1 genannt, entstand 1954. Die Karosserie war türlos. Der Einstieg erfolgte durch Zurückklappen des Verdeckes. Als Antrieb diente ein Puch-2-Takt-Prototypenmotor mit knapp 500 ccm.

Aber weder die kabinenrollerähnliche Karosserie noch der Motor konnten befriedigen.

Für den nächsten Prototyp entwickelte Ledwinka einen 4-Takt Motor, und wieder ist der Tatraeinfluß nicht zu übersehen: er konstruierte einen luftgekühlten 2-Zylinder-Boxermotor. Der wurde im nächsten Prototyp U2 ab 1954/55 erprobt. Es wurde auch eine wesentlich gefälligere Karosserie für diesen Prototyp entwickelt. In diese Zeit fällt auch der Entschluss die Entwicklungsarbeiten nach Graz zu verlegen.

Maßgeblich beteiligt am gesamten Kleinwagenprojekt war der Grazer Werksdirektor Ing. Rösche. Er hatte von Beginn an das richtige Gespür, dass der boomende 2-Radmarkt nur eine Blase war, die Kunden wollten viel lieber ein Auto. Darin sah er auch die Zukunft für das Grazer Puchwerk. In Oberösterreich war die Produktion voll ausgelastet, damit konnte das neue Fahrzeug in Graz serienreif gemacht werden und dann dort produziert werden.

Der letzte Prototyp U3 wurde 1956 bereits in Graz gebaut, viele Veränderungen gab es nicht mehr. Das Fahrzeug wäre produktionsreif gewesen. Wäre, wenn nicht alle Kalkulationen an den zu hohen Werkzeugkosten für die Karosserie gescheitert wären.

Als Assemblingpartner war Steyr jedoch wesentlich früher und intensiver in die Fahrzeugentwicklung in Turin eingebunden als ein Importeur.

Erste Überlegungen entstanden das neue Fahrzeug mit Fiatkarosserie zu bauen. Vergleiche zwischen Fiat 600 und dem neuen Projekt 110 (damals noch als Fiat 400 geplant und zum Fiat 500 gewachsen) wurden angestellt. Der Kleinere passte besser.

Fiat hatte nichts dagegen, die Produktionsvorbereitungen konnten anlaufen. Vereinbart wurde jedoch der Namenszusatz Modell Fiat und Verkaufsbeschränkungen außerhalb Österreichs. 1955 waren schon die ersten Prototypen enttarnt worden, aber vorerst wurde noch alles dementiert. Später ließ es sich nicht mehr verheimlichen bzw. die Gerüchte waren durchaus erwünscht: Puch baut wieder ein österreichisches Auto.

Sobald wie möglich wollte man am Markt sein, denn zahlreiche neue Kleinwagen waren angekündigt. Vorerst musste aber Fiat mit seinem neuen Nuova 500 fertig sein, dann konnte man auch in Österreich die letzten Arbeiten fertigstellen.

Für den 30. September 1957 lud dann Steyr-Daimler-Puch zur Pressekonferenz nach Graz.

1957 In Graz stellte man den neuen Steyr-Puch 500 der Öffentlichkeit vor.

Zuerst einmal zu den inneren Werten, der Technik: Die Vorderachse samt Lenkung lieferte Fiat: Einzeldradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern oben und Querblattfeder unten, als Lenkung kam eine Schneckenlenkung, die sehr direkt untersetzt war zum Einsatz.

Die Einkreisbremsanlage hatte sehr große verrippte Bremsstrommeln aus Aluguss, die innere Lauffläche war aus Eisen.

Als Antrieb diente ein Boxermotor im Heck, der mit dem Getriebe, Differential samt Antriebsachsen verbunden war. Diese gesamte Einheit wurde mit 3 Gummilagern an der Karosserie befestigt. Das Getriebe war ab dem 2. Gang synchronisiert, die Hinterachse war eine 2-Gelenk-Pendelachse in klassischer Ausführung mit Schraubenfedern.

Das Herzstück war der Motor: ein 2-Zylinder-Boxermotor, zentrale Nockenwelle, die mit Stoßstangen die V-förmig hängenden Ventile besätigt, die Kurbelwelle nitriert und in Dreistofflagern gelagert, vom Werk mit Fug und Recht als Drosselmotor bezeichnet. Bescheidene 16 PS ergaben ehrliche 100 km/h Spitze.

Die äußeren Werte kamen von Fiat. Die selbsttragende Karosserie war eine zweitürige Cabriolimousine mit großem Verdeck bis zum Motordeckel. Die äußeren (also die sichtbaren) Blechteile kamen vom neuen Fiat 500, geändert war das Verdeck im hinteren Bereich für mehr Kopffreiheit und der Motordeckel kam aus Graz.

Nicht sichtbar waren geänderte Blechteile im Heckbereich, um die gänzlich andere Antriebs-einheit aufnehmen zu können. Denn der Fiat 500 hatte eine Schräglenker Hinterachse und einen Twin-Motor.

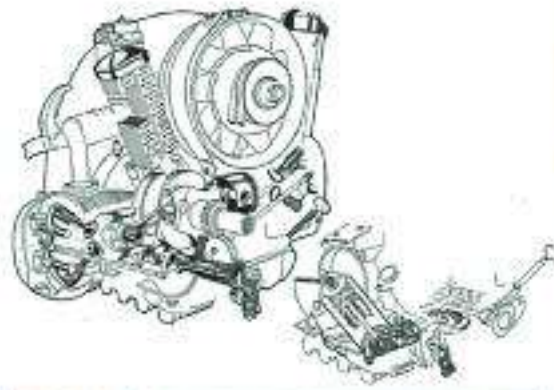
Immer wieder werden wir auf Fiat stoßen, denn

Links Prototyp U1 ohne Türen um 1954/55, rechts oben Prototyp U2 und darunter Prototyp U3, ca. 1956.





Klassische Werbephotos 1957 (Türen noch ohne Kurbel Fenster).
Unten im Bund: Schnitt durch den Motor, ab 1959.



Das waren noch Zeiten, als die ÖBB Neuwagen auslieferte ...

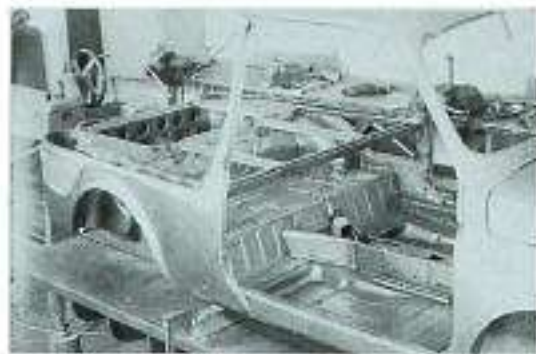


äußerlich wurde oft etwas geändert, was dann verzögert auch in die österreichische Serie einfluss. An der mechanischen Konstruktion sollte sich jedoch über ein Jahrzehnt fast nicht ändern. Zurück zum Herbst 1957: Die ersten Fahrzeuge gingen an die Presse, und deren Berichte waren voll des Lobes. Auch die Österreicher schienen nur auf dieses Auto gewartet zu haben, der Verkauf lief gut an. Es war genau das richtige Auto zum richtigen Zeitpunkt.

Erstmals unter der Steyr-Daimler-Puch AG kam ein Auto aus Graz, dafür gab es auch einen neuen Namen: Steyr-Puch, die Zweiradprodukte hießen ja nur Puch. Auf jeden Typenschein fand

sich dann noch der Zusatz Modell Fiat. Die Österreicher verwendeten den Namen Steyr-Puch nie, sie nannten das Auto immer Puch 500 oder Puchauto oder die Steirer Puch-Schammerl. Und wenn manch nördlicher Nachbar von seinem Steyr sprach, verstand ihn keiner, denn so nennen die österreichischen Landwirte ihre Traktoren.

1958 Kaum hatte man die Produktion hochgefahren, kamen die ersten Änderungen aus Italien. Deshalb zuerst eine Erklärung der unterschiedlichen Konstruktionsansätze: Puch wollte ohne Kompromisse ein verkleinertes, aber vollwertiges



Combi mit Luftschlitzen hinten seitlich unten für Sonderaufbau.



Oben links: Combi Motor-Getriebe-Hinterachse, im Prinzip nur geringe Unterschiede zum PKW, gut zu sehen die 2 (von 3 insgesamt) Gummiflager am Getriebeende, womit die gesamte Einheit an die Karosserie befestigt wurde.

ges Auto anbieten. Das Auto musste vollgasfest sein, mit 4 Personen jede Steigung bezwingen und nachher bergab auch wieder einwandfrei bremsen. Das Ergebnis war ein Technikerauto: das Bestmögliche wurde eingebaut, um diese Ziele zu erreichen oder auch noch zu übertreffen. käufmännische Zwänge bestanden eigentlich nicht.

Fiat-Cheftechniker Dante Giacosa hatte jedoch als Konstruktionsvorgabe ein Auto unter dem Fiat 600 zu bauen. Also kleiner und vor allem billiger. Und jeder weiß, daß man mit 30 cm weniger Länge kaum etwas einsparen kann. Abgesehen von ausgeklügelten Herstellungsmethoden mußte von Haus aus bei der Konstruktion gespart werden: ein luftgekühlter 13,5-PS-Motor, unsynchronisiertes Getriebe, spartanische Ausstattung.

Die erste Änderungen betrafen die Fenster der Türe, es gab nun Kurbelfenster, welche die feste Scheibe der ersten Fahrzeuge ersetzte. Auch Zierleisten werteten den Puch nun äußerlich auf. Die knapp 8.000 produzierten Fahrzeuge wurden zu über 90 % in Österreich verkauft. Das ergab einen beachtlichen Marktanteil von 12 %.

1959 Im Februar ersetzten zwei neue Modelle den Vorgänger: Puch 500D und 500DL. Und die waren von außen gleich mehrfach erkenn-

bar. Ein neues Frontembleme mit Schwinge („Puch-Adler“) ersetzte die Ursprungsversion („Kanaldöckel“). Und dann gab es ein Dach, eigentlich ein aufgeschraubtes Hardtop. Dieses Stahlblechdach erhöhte über der hinteren Sitzbank die Dachlinie und endete mit einem Überhang. An einem Dachspoiler hatte man dabei nicht gedacht, sondern vielmehr konnte die Kopffreiheit hinten vergrößert werden und das neue große Heckfenster ergab bessere Sichtverhältnisse.

Das Faltdach war weiterhin lieferbar, wurde jedoch fast nur mehr von Motorsportlern bestellt, da leichter. Die Verkaufszahlen belegten: Herr und Frau Österreicher wollten ein festes Dach über den Kopf.

Und der DL war die Luxusvariante: äußerlich erkennt man die langen Blinker am Kotflügel vorne und heckflossenartige Rückleuchten, erstmals mit Blinkern. Innen gab es „Liegesitze“, Stoff-Kunststoff-Innenausstattung in verschiedenen Farben. Und nicht sichtbar, der Motor leistete 19 bzw. später 19,8 PS gegenüber den unveränderten 16 PS des Basismodells.

Hier sei ein kurzer Exkurs über die PS-Angaben angebracht. Diese waren immer auf Versicherungs- oder Steuergrenzen hin angepasst. Die Motoren leisteten in der Regel mehr. Oft finden sich in den Ersatzteillisten nur 2 geänderte Dü-





Blattfederstabilisator vorne, unten Doppeltank.



sen im Vergaser, und der Motor soll um 15 % mehr Leistung erzielt haben?

Ende 1959 folgte die nächste, meistens unbemerkte, Änderung: es gab neue Motoren.

Der Häflinger sollte einen Motor mit mehr Hubraum bekommen. Aus geplanten 600 cm wurden schließlich 650. Dabei waren die Motoren in vielen Details überarbeitet worden. Diese Motorblockkonstruktion war nun die Basis für alle Motoren, die in den nächsten 15 Jahren folgen sollten. Motorblock und Kurbeltrieb blieben immer gleich, unterschiedlich waren die Bohrungen (70 mm und 80 mm). Geändert wurden die Anbauteile (Schwungräder, Riemenscheiben, Saugrohre, Vergaser usw.). Das heißt: gut 95 % der Teile waren immer gleich, egal für welchen Motor verwendet.

Und damit folgte nach das dritte PKW-Modell, das sich in keiner Preisliste finden sollte: das Modell 500 DH (H vermutlich für Häflingermotor). Also das erste Puchauto mit 650ccm (exakt 643), das zu diesem Zeitpunkt nur für Behörden vorgesehen war. Verständlich, dass dieses Modell keinen eigenen Schriftzug hatte ...

Dieses abwechslungsreiche Jahr 1959 endete mit einem Produktionsrekord von 8.534 Fahrzeugen, der Höhepunkt war damit schon nach 2 Jahren erreicht, denn diese Zahl konnte nicht mehr erreicht werden.



Der Motorsport

Kaum war der Puch 500 vorgestellt, wurden schon damit Rennen gefahren. Fast jede Ortschaft hatte ihren Kirchturn Grand Prix. Der Puch 500 war von Beginn an in seiner Hubraumklasse konkurrenzlos.

Schon Ende 1959 gab es den ersten Tuningkit für 500er zu kaufen, 27 PS konnten damit erreicht werden. Die Ersatzteilnummern fast aller dieser Teile begannen mit 503 und später gab es dann die Teile auch für die 650er Motoren.

In Österreich wurden die Puchs hauptsächlich bei Wertungsfahrten und Rallyes eingesetzt, und natürlich bei den Bergrennen. Über die Sporterfolge ließ sich mehr als ein Buch schreiben. Besonders erwähnen will ich Heinz Prinoth, jahrzehntelang Steyr-Puch Vertretung in Regensburg. Er war deutscher Bergmeister 1964 bis 1966, daneben noch auf dem Puch-Motorrad erfolgreich und mit dem Auto auch immer wieder auf der Rundstrecke anzutreffen.

Und der größte motorsportliche Erfolg für Steyr-Puch war im Jahre 1966, als Sobieslaw Zasada Rallye Europameister der

Tourenwagen wurde. Mehr als eine Generation an Rennfahrern wuchs mit den schnellen Puchs auf. Und so wurde von der OSK in den Siebziger die nationale Homologation immer weder verlängert, da die Puchs beliebte Einsteigerfahrzeuge waren. Reinrassige Renngeräte baute der Südtiroler Ernesto Prinoth. In Italien gab es seit Anfang der Sechziger eine neue Einsteiger Rennklasse - die Formel Baby. Kleine Monoposto mit maximal 500ccm und viele

Großserientelle mußten verwendet werden. Vorerst wurden Fiat und Bianchi 500ccm Tourenwagenmotoren verwendet. Prinoth kannte die Leistungsfähigkeit der Puch Motoren sehr gut. Er entwickelte für diese Formel ein neues Fahrzeug mit einem schnellen Puch 500 Motor (diese nannte man später 500TR). Die Prinoth erwiesen sich als unschlagbar, kein Wunder das die Konkurrenz - später dann ebenfalls mit Puch Motoren - gleichziehen wollte.



Puch Prinoth.



Puch erfolgreich bei Rallyes.



Ein Puch 500, der bei den Rallyes eingesetzt wurde.



Ein Puch 500, der bei den Rallyes eingesetzt wurde.





Danksagung:

Wir danken den Herren Peter PIFFL-PERCEVIC (Puch 650TR auf dieser Doppelseite) und Karl SCHILLINGER (Puch 650T Seite 45) für die Probefahrten mit ihren Puchs und ihre Zeit für die Phototermine.

Steig Puch 650 TR





Puch 500DL



Die Alpen bringt es im Sommer
wie Wagen von dem besten Erfolg.
Der Sommer, verweilt
im 500er Puch 500.



je nach Kühlbedarf
unterschiedliche
Lüfterräder.

Neue Modelle ab 1962,
außer dem
Schriftzug war der 650T
äußerlich nicht vom
500er zu unterscheiden,



1960 Anfang des Jahres gab es wieder Karosserieänderungen von Fiat. Statt der Lüftungsschlitze im Frontblech gab es Blinker vorne und die seitlichen tropfenförmigen Blinker schrumpften zu kleinen rundlichen Einheiten.

Und Ende des Jahres kam wieder ein neues Modell, Der Puch 700 Combi. Nicht zu verwechseln mit dem Puch 500 Combi. Den gab es nämlich auch, war aber ein 500er mit nur einem (Fahrer) sitz. Beifahrersitz und hintere Bank fehlten, um mehr Platz zum transportieren zu haben. Die österreichische Post verwendete solche Fahrzeuge jahrelang zur Briefkastentleerung.

Zurück zum echten Combi, der war länger und hatte eine Hecktüre, wie es sich für einen Combi gehört. Erstaunlicherweise hatten sowohl Fiat als auch Steyr-Puch enorm konstruktiven Aufwand getrieben. Fiat hatte den Motor um 90° nach rechts geneigt. Damit entstand ein Flachmotor, quasi ein Unterflurmotor, der einen flachen Laderaum ermöglichte. Durch Umklappen der hinteren Sitzbank konnte der Laderaum vergrößert werden. In dieser Form sollte der Fiat Giardiniera in Italien bis 1977 (die letzten Jahre als Autobianchi) unverändert mit den Selbstmörderrüren gebaut werden.

In Graz lagen die Schwerpunkte dagegen bei den Fahrleistungen. Der bis dahin stärkste 650er Motor mit 25 PS wurde eingebaut (Modell C), als Sparversion gab es 1962 und 1963 auch das Modell E mit 19,8 PS. Den Boxermotor ließ man aber unverändert hoch gebaut, sodass der Motorraum in Österreich höher und der Laderaum

kleiner als bei Fiat war. Und geschaltet wurde mit einem vollkommen neu konstruierten Getriebe, vollsynchronisiert, dessen Innenleben vom Hallinger abgeleitet wurde. Damit drehte der Tacho auch erstmals „richtig“, nämlich von links nach rechts.

Anfangs gab es nur ein Faltdach, später kam als Wahlmöglichkeit auch noch ein Hardtop hinzu. Bedingt durch die Hecktüre war der Dachauschnitt natürlich kleiner als beim PKW.

Während Fiat also den Combi als Nutzfahrzeug positionierte, wollte man in Österreich mehr eine Klasse hinauf (größer und schneller). Das dürfte auch gelungen sein, denn 95 % der Käufer entschieden sich für den C, der problemlos 120 km/h erreichte.

1962 Nach den Werksferien gab es wieder Neuigkeiten bei den PKWs. Optisch auffallend, größere Schlussleuchten mit Blinker und damit eingehend geänderte Lenkstockschalter wie beim Combi.

Das Modell 500D blieb unverändert im Programm und der 500DL wurde vom Modell 650T ersetzt. Erstmals gab es damit auch für die Privatkunden einen 650er-Motor im PKW. Die Leistung war am Papier mit 19,8 PS gleich, nur 30% mehr Hubraum ergaben natürlich mehr Drehmoment und damit bessere Beschleunigung.

Weitere Modellpflegemaßnahmen waren z. B.: Aschenbecher, Armaturenbrettpolster, Reservestandsanzeige.



Die Besonderen

Auf der Frühjahrsmesse 1961 wurde ein Sportwagen mit italienischer Karosserie vorgestellt, darunter steckte Steyr-Puch, genannt wurde das Fahrzeug **IMP 700**. Die Idee entstand Ende 1959 als sich Johann (Janos) Puch, Urneffe vom Firmengründer und Frank A. Reisner in Turin kennen lernten. Der erstere war Kundendienstleiter in Graz und Reisner hatte einen Rennwagenschmiede namens North-East-Engineering. Beide waren davon begeistert ein kleines Coupé mit Puch-Power zu bauen. Auf Puch-Fahrgestellen sollte bei Fratelli Corna eine schicke Alukarosserie gebaut werden. Und die Karosserie erinnerte nicht zufällig an die Abarth Zagato Karosserien, denn die waren teilweise auch bei den Brüdern Corna in Lizenz gebaut worden. Als Name wählte man IMP, Intermeccanica (Reisners Markenname) Puch. Drei Händler konnten gefunden werden: Fessi und Steinbacher in Wien und Volzwickler in Salzburg. Diese bestellten die Fahrgestelle in Graz, Fratelli Corna baute die in klassischer italienischer Handwerkstradition handgedungelte Karosserie darauf und Intermeccanica komplettierte das Fahrzeug. Eine gute Idee, ein wunderschönes Auto, die Realität war ernüchternder. Nicht eingehaltene Lieferzeiten, Zollprobleme, zahlreiche Mängel. Ende 1961 war schon wieder Schluß. Zumindest 10 gebaute Stück lassen sich nachweisen. Da aber schon der Prototyp und ein Fahrzeug für Johann Ortner auf Unfallfahrgestellen aufgebaut wurden, konnten auch noch mehr gebaut worden sein. Einige überlebende Fahrzeuge sind bekannt. Replicas werden ebenfalls schon angeboten.

1 1/2 Jahre später, diesmal auf dem Pariser Autosalon im Herbst 1962 wurde wieder ein Coupé auf dem Stand von Neckar (Fiat Deutschland)

vorgelegt. Gebaut von der Wiener Karosseriebaufirma Hölbl auf Puch Fahrgestell, der Karosserieentwurf stammte von Werner Hölbl, dem Sohn des Firmeninhabers. Werner wollte unbedingt Autodesigner werden, und ging als Volontär nach Italien um dort zu lernen. Es entstanden erste Karosserieentwürfe, die Michelotti bei einem Treffen mit dem jungen Werner aufgriff und modifizierte.



IMP 700 und (unten) Jamos.



Dann galt es den Vater zu überzeugen und ein Basisfahrzeug für eine Serienproduktion zu finden: richtig geraten, es war der Puch 500. Der erste Prototyp entstand, der Fiat gezeigt wurde. Die wollten lieber ihre eigene Technik verwenden, also entstanden die nächsten Prototypen auf den längeren Fahrgestellen des Fiat Giardiniera und Puch 700C, was den Proportionen nicht schadete. Nicht verwunderlich ergaben die Vergleichstests daß nur die Puch-Basis eine dem Coupé würdige Fahrleistung, armöglichen würde. Für Fiat war die Idee gestorben, reichte diese aber nach Heilbronn zu Fiat Deutschland weiter. Dort gab es immer wieder eigene Projekte (wie den Fiat Weinsberg) und Sie hatten auch eine zeitlang



Korn Roadster.

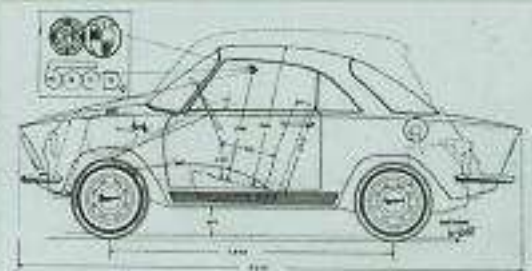
Neben diesen zwei Fahrzeugen, die mit offizieller Steyr-Puch Unterstützung entstanden, gab es viele andere Aufbauten auf Puchbasis. 2 Beispiele seien hier vorgestellt: Der Jamos, der Name entstand aus JA uernig und MOS er. Beide Firmen nur wenige 100 Meter von einander entfernt: Jauernig, seit 1911 Karosseriebaubetrieb und die Gebrüder Moser seit 1954 als Puch Vertretung in der Jägerstraße. Karl Wintersperger baute 1962 dieses Fahrzeug aus Polyester bei Jauernig auf einem Puch Unfallwagen auf. Und Moser steuerte die frisierte Mechanik bei. Seine Firma kannte man besser unter dem Namen Moser Tuning, deren Tuningkataloge legendär waren. Darin waren auch immer die heißen Puchteile zu finden. Geplant wäre auch hier eine Kleinserie gewesen, IMP und Adria hatten da schon den kleinen Markt

abgeschöpft. So wurde dieses Einzelstück von Peter Moser dann sehr erfolgreich bei Bergrennen eingesetzt. Jamos, wie auch die Imps durften aber immer nur unter den Prototypen antreten, wo die Konkurrenz übermächtig war. Das Einzelstück wurde vor Jahren wieder von der Firma Jauernig zurückgekauft. Seit 1998 befindet sich übrigens die Niederlassung des bekannten Steyr-Puchteileanbieters Autoquariat in unmittelbarer Nähe zu beiden Firmen. Man könnte von einem magischen Puch-Dreieck sprechen. Christian Korn hingegen verwirklichte Anfang 1960 seinen Traum eines Low-Budget-Wunschautos. Zwei Sommer hindurch wurde an der Kunststoffkarosserie gearbeitet, ein Hilfsrahmen mußte dann noch nachträglich zur Erhöhung der Verwindungssteifigkeit dazugebaut werden.

Puch verkauft. Bei einem maximalen Verkaufspreis von DM 6.000,- hätte man 500-1000 Stück in Deutschland verkaufen wollen. Es ging sich nicht aus, die Fahrgestellpreise aus Graz waren zu hoch. Also mußte Vater Hölbl das Fahrzeug in Kleinserie bauen, immerhin konnte das Coupé über den Steyr-Puch Kundendienst verkauft werden. Als Name wählte man das bevorzugte Urlaubsziel der Österreicher in dieser Zeit: Adria, woraus Adria TS wurde. Manchmal bezeichnete man das Coupé auch als Hölbl Sport. Der Verkauf lief aber schleppend und 1964 wurde die Produktion wieder eingestellt, ca. 18-20 Exemplare wurden gebaut, 3 überlebende Exemplare sind bekannt.



Werner Hölbls Adria TS.



Puch 500 Oldtimerkauf

Der Puch 500 in allen Modellen ist ein sehr begehrter Oldtimer geworden, für brauchbare Fahrzeuge werden schon lange 5 stellige Beträge bezahlt.

Das Erfreuliche: die meisten Teile sind verfügbar und ist der Puch in Ordnung glänzt er mit Alltagslauffähigkeit und Robustheit.

Die unerfreuliche Nachricht: so etwas findet man kaum. Schöne und gute Exemplare sind in festen Händen und werden selten verkauft. Und wenn dann oft an Bekannte, die tauchen am Markt gar nicht auf.

Und die zweite unerfreuliche Nachricht: es gibt nur wenige. Ca. 2000 angemeldete Fahrzeuge in Österreich sind zwar viel, aber mit vielleicht 200 Puchs, die es noch im restlichen Europa gibt, ist die Gesamtzahl sehr klein. Und 500er sind in Kalifornien halt nie verkauft worden. Und unter diesen wenigen Fahrzeugen suchen auch die ausländischen Interessenten. Ja, und in Zeiten des Internets ist das mittlerweile viel einfacher geworden, die Auslandsanfrage ist richtig explodiert. Die Fiat 500 Besitzer wissen mittlerweile auch welch gewaltiger Unterschied ein Puch zum Fiat ist und manch einer hätte gerne einen.

Was sind die Schwachpunkte? Richtig geraten, der Rost. Dünnes Blech, keine Rostvorsorge haben die meisten dahingerafft. Fast alle PKW Blechteile sind lieferbar, beim Combi gibt es weniger.

Der Rest ist oblicher Verschleiß (ausgeschlagene Vorderachse - da kann alles defekt sein, Spiel in den Halbachsen), das läßt relativ einfach beheben. Bei den letzten Fiatmodellen ist das Getriebe gerne defekt, da wird es schwieriger.

Der Motor ist extrem robust, allerdings gibt es da schon Engpässe bei manchen Teilen. Damit könnte ich dieses Kapitel eigentlich schließen.

Ja, wenn der Puch 500 nicht das klassische Ein-

steigerauto bei Oldtimern wäre, und man alle Fehler machen kann, die es so gibt. Und Gaunereien bei Gebrauchtwagen können bei einem 50 Jahren alten Fahrzeug sich vervielfachen.

Deshalb ein Einsteigeratgeber, erfahrene Hasen mögen das verzeihen: Puch 500 stehen nicht bei Autohändlern, und falls doch wird das Fahrzeug nur vermittelt. Kein Wunder, in dieser Preisklasse wird keiner 2 Jahre Gewährleistung geben. Das Suchen gehört zum Hobby dazu.

Abgebrochene Restaurationen, fehlende Teile sind nichts für Anfänger. Solche Teile können richtig ins Geld gehen. Denn es fehlen immer die, die alle suchen. Am Schrottplatz gibt es schon lange nichts mehr. Ist das wirklich ein Puch? Manche Fiat 500 Käufer glauben noch heute einen Puch 500 gekauft haben. Da sind angebotene Fiat 500 mit Puch Emblemen noch harmlos.

Das bessere Auto ist immer der bessere Kauf.

Warum wird das Fahrzeug verkauft? Wenn der Verkäufer nie oder nur kurz mit dem Auto gefahren ist, warum will er es wieder los werden? Ist es eine geschminkte Leiche, ein schnelles Geschäft?

Die paar Rostlöcher kann man problemlos zuschweißen. Daraus kann eine Komplettrestaurierung werden. Das heißt bis zu 1000 Arbeitsstunden können da schon anfallen. Die Kosten dafür übersteigen den Fahrzeugwert.

Ich werde schon jemanden finden (sei es im In- oder Ausland), der mir das Fahrzeug macht. Ja, jene die es könnten, sind ausgelastet oder bevorzugen teurere Fahrzeuge. Und Personen, die es nicht können, soll es auch geben. Da kommt man dann schon drauf ... Fazit: erkundige Dich vor dem Kauf bei möglichst vielen verschiedenen Quellen.

Bist Du unsicher, laß das in Frage kommende Fahrzeug bei der nächsten Werkstat anschauen. Das Geld dafür zahlt sich aus.

Auch Clubs können Dir helfen und Dich beraten. Aber bitte vor dem Kauf

und nicht nachher, wenn was passiert ist. Ein Spezialthema sind die 650TR und die Umbauten. Gegen die Umbauten ist nichts einzuwenden, das gab es schon vor 40 Jahren. Und Spaß kann man damit genausoviel wie bei einem TR haben. Das kann durchaus ein guter Kauf



Vorher ...

sein. Echte TR: nur 500 wurden gebaut, und viele hätten heute gerne einen. Und warum soll es bei Steyr-Puch nicht ähnliches wie bei Bugatti oder ??? geben; Typenscheine bei Ebay, Fahrzeugnummern, die doppelt existieren oder der Neuaufbau zerstörter Autos auf Puch-500 Basis. Oder Inserate: alles original und die Aufzählung beinhaltet lauter Teile, die es seinerzeit nie gegeben hat. Und auch wenn das Fahrzeug echt ist, wie steht es mit der Mechanik? Rennautos wurden zu Tode gefahren. Was wurde eingebaut, wenn kein originales Getriebe mehr da war? Aber die Teile kann man doch kaufen? Ja, fast alles kann man kaufen oder wieder anfertigen. Die Frage ist immer in welcher Qualität und zu welchem Preis.

Hier gilt noch viel mehr als bei den Serienautos: erkundige Dich vorher, überlege, was Du ausgeben willst. Und hoffe nicht auf Wunder, die gibt es nur in billigen Filmen.

Und so sind weitere Preissteigerungen für Originalautos vorprogrammiert. Eigentlich heißt es immer Männer schauen aufs Äußere und Frauen auf die inneren Werte. Beim Puch dürfte es umgekehrt sein: das weiblichen Geschlecht liebt das italienische Design, die Männer die (versteckten) PS.



1964 In den fast 7 Jahren seit der Neuauflage des Puch 500 hatte sich vieles geändert. So richtig der Zeitpunkt damals für einen österreichischen Kleinwagen war, so schnell änderten sich die Kaufwünsche mit den steigenden Einkommen in der Wirtschaftswunderzeit. Größer, bequemer und schneller, sollte das nächste Auto sein.

Der Kleinwagenmarkt schrumpfte prozentuell und auch die reinen Verkaufszahlen gingen - trotz stetig wachsendem Inlands-PKW-Neuwagenmarkt - laufend zurück.

In Graz hatte man ein Problem, denn ein neues Auto konnte man nicht anbieten.

Als schnelle (im wahrensten Sinne des Wortes) Lösung versuchte man es mit einem käuflichen Sportmodell, dem Steyr-Puch 650TR mit 27 PS. Der Entwicklungsaufwand dahinter war Null, es gab ja alles schon seit Jahren für die Sportfahrer ganz problemlos beim jeweiligen Steyr-Puch-Händler zu kaufen. Es galt also nur daraus ein käufliches Sportmodell zusammenzustellen, welches auch als Basisfahrzeug für den Motorsport verwendet werden konnte.

Was wurde geändert? Äußerlich außer dem Schriftzug und kaum breiteren Felgen gar nichts. Die Vorderachse wurde verstärkt und mit einem Stabilisator abgestützt. Genauso bekamen Getriebe und Motor einen Stabi. Das Differential wurde länger übersetzt, das Getriebe kürzer



und nachher: Karl Schillingers Puch 650T nach der Restaurierung.



abgestuft. Die Motoränderungen könnten aus einem Friseurlehrbuch stammen: mehr Bohrung, höhere Verdichtung, größere Ventile, doppelte Ventillfedern dickeres Saugrohr, Doppelvergaser, ein paar Teile erleichtert, andere verstärkt.

Mit den 27 PS war der TR noch immer ein schnellerer Serienwagen, der dank verstärkter Teile enorme Laufleistungen erzielen konnte. Und das auch, wenn man ordentlich Gas gab.

Wollte man Motorsport betreiben, so konnte man auch das Modell 650TR2 erwerben. Da wurde auf Kundenwunsch gleich einmal alles eingebaut, was der Serien TR nicht hatte wie schärfere Nockenwellen, nochmals höhere Verdichtung, gewünschte Getriebeübersetzungen usw. Jedes dieser Fahrzeuge wurde mit 34 PS Einzelgenehmigt, mit Sportauspuff waren es 40 PS und manchmal soll es noch mehr gewesen sein. Verkaufstechnisch forcierte man die Motorsporteinsätze durch ausgeweitete Werksunterstützung.

1966 Nach den Werksferien im Sommer rollten optisch nicht wiederzuerkennende PKWs aus den Produktionshallen. Die hinten angeschlagenen (Selbstmörder-)Türen waren Vergangenheit. Es gab „normale“ Türen, das Faltdach war erheblich geschrumpft, Hardtop gab es keines mehr.

Genaugenommen war die Fiatkarosserie voll-

kommen erneuert worden, das kleine Dach machte die Karosserie steifer und die Schweller konnten z. B. schmaler werden. Dazu gab es bessere Sicht durch die vergrößerte Frontscheibe vom Combi. Der Combi war von den Änderungen auch nicht betroffen und wurde unverändert weiter gebaut. Das PKW-Programm hieß unverändert 500D, 650T und 650TR. Der 650 TR erhielt den Namenszusatz Europa, damit durfte er in weiteren Ländern angeboten werden. Dafür steigerte man die Motorleistung auf 30 PS. Und für den TR2 gab es optional ein geändertes Armaturenbrett für Zusatzinstrumente.

Viel geholfen hat das nicht. Die TR-Europa-Produktion umfasste in 2 Jahren ca. 280 Fahrzeuge, rund die Hälfte davon gingen ins Ausland. Das waren Stückzahlen, welche die Bezeichnung Manufaktur verdient hätte, eine sinnvolle Fließbandproduktion rechnete sich das nicht mehr. Die Tatsache, daß Steyr Puch die Karosserieänderung ein Jahr später als Fiat durchführte gibt natürlich Platz für Spekulationen. Es könnte sein, daß in Graz noch sehr viele alte Blechteile vorhanden waren, die verbaut werden sollten.

Austro Classic konnte jedoch zahlreiche Designentwürfe für Nachfolgemodelle entdecken. Dazu kamen die Prototypen mit dem neuen 4-Zylindermotor, der vor allem im Fiat 850 ausgiebig getestet wurde. Das lässt durchaus die Spekulation zu, dass man überlegte die Klein-



HEINZ BAUER
MANUFAKTUR



Original und einige Jahre später auf die Original Größe Lack- Umbauplatz und ein gewisses Maß an...
www.heinzbauer.com - 06 76 172 3266 21



Puch Briefmarke

Passend zu unserer Titelstory hat die Österreichische Post eine Sondermarke herausgebracht, die am 17. März ihren Ersttag hatte.

Die Auflage beträgt mit 250.000 Stück mehr als das vierfache des Originals und zum Preis von EUR 0,65 ist die Marke auch deutlich günstiger als selbst das restaurierungsbedürftigste Original, von den Erhaltungskosten ganz zu schweigen. Gehört in jede Garage, 8h jedes Markenalbum...





650T Europa, noch ohne Heckleuchten.



Innenansicht eines Europamodells, noch dreht der Tacho für Puch richtig (also falsch = von rechts nach links).



Links: Motorraum 500S. Rechts: geänderte Auspuffanlage für die neuen Modelle mit Fiatgetriebe.



wagenproduktion auslaufen zu lassen und stattdessen mit größeren Nachfolgemodellen auf dem Markt erscheinen wollte.

Dazu kam es jedoch nicht, sondern zum Radikalschnitt ab Sommer 1968. Die neuen Modelle hießen nun 500 und 500S, alle Vorgänger wurden nicht mehr produziert.

Viel Aufheben wurde nicht gemacht, große Pressekonferenzen gab es nicht mehr. Vor allem die gesenkten Verkaufspreise wurden in den Vordergrund gestellt. Die Prospekte vermittelten bekannte Bilder, ein Puch 500 halt.

Nur wer genau schaute, konnte eine geänderte Stoßstange und andere Radzierkappen entdecken. Darunter steckte jedoch ein anderes Auto: ein Fiat 500 mit Puchmotor. Die Produktion in Graz war eingestellt worden, aus Italien kam nun das fertige Auto (ohne Motor). Ein paar Teile mussten neu entwickelt werden und der bekannte 500er-Motor paßte auf das Fiatgetriebe. Der Motor samt eigenen Auspuff, der bekannte Motordeckel sowie Zierzeichen und Schriftzüge

wurden montiert und fertig war der neue Puch 500. Angeboten wurde eine 16-PS- (Modell 500) und die 19,8-PS-Version als 500S.

Anfangs konnte mit dem günstigen Preis die Verkaufszahlen etwas gesteigert werden. Schnell gab es massive Probleme bei Getriebe und Kupplung. Gründe dafür waren die nicht so robuste Fiatkonstruktion, ungeübte Fahrer und der leistungsfähigere Motor. Alles in allen ein Nothilfe und keine geglückte Kombination, der Ruf dieser Fahrzeuge war ruiniert. Alte Stammkunden wie Behörden und der ÖAMTC kauften fortan bei anderen Herstellern.

Im letzten Produktionsjahr 1972 wurden 437 Fahrzeuge gebaut, das ergab einen Marktanteil von 0,23%.

Ab Herbst 1973 folgte dann der Fiat 126 Puch mit ähnlichen Genen. Fiat 126 + Puchmotor (diesmal mit 650 ccm und 25 PS). Trotz Benzin-krise kein Verkaufserfolg, 2 Jahre später endete dieses Kapitel österreichischer Fahrzeuggeschichte.



Hier einige Entwürfe von Louis L. Lepoix - über Jahrzehnte fast der Hausdesigner für die Steyr-Daimler-Puch AG - aus den Jahren 1965 und 66. Das sind Entwürfe für 500er Nachfolger und für ein Finnlandprojekt (Assembling eines aus Graz gelieferten Fahrzeugs auf Combibasis). Wie wir wissen, wurden alle diese Projekte nicht mehr realisiert.



Hartmann-Puch auf Abwegen

Der ungewöhnliche Unfall hat sich mitten im Berufsverkehr gegen 17:30 Uhr kurz hinter der Anschlussstelle in Fahrtrichtung Kassel ereignet. Ungewöhnlich war auch die Ladung: ein roter, als Rennwagen aufgemachter Puch 500. Der Oldtimer mit den auffälligen gelben Felgen blieb bei seiner unfreiwilligen Fahrt unbeschädigt.



Rollte unkontrolliert über die Straße: Der Anhänger mit dem alten Puch 500 kam erst im Graben zum Stehen.

einem 54-jährigen Mann aus Kaufungen. Der Anhänger samt Puch 500 und der verunglückte VW Golf wurden noch am Abend geborgen.

Nicht ganz so glimpflich ging die Sache für eine 70-jährige Autofahrerin aus Fritzlar (Schwalm-Eder-Kreis) aus, die mit ihrem Auto von Helsa kommend in Richtung Kassel fuhr. Um einen Zusammenstoß zu vermeiden, wich die Frau dem außer Kontrolle geratenen Anhänger aus. Dabei kam der schwarze VW Golf nach rechts von der Fahrbahn ab und landete in der Böschung. Nach Angaben von Polizeisprecherin Sabine Knöll kam die Seniorin bei dem Unfall mit dem Schrecken davon. An dem



Eine Frau wollte dem außer Kontrolle geratenen Anhänger ausweichen und fuhr mit ihrem VW Golf in der Böschung.

Wagen der 70-jährigen Seniorin entstand nach den Schätzungen der Polizisten Sachschaden in Höhe von rund 4000 Euro. Trotz des Berufsverkehrs kam es auf der Bundesstraße 7 am Dienstagabend zu keinen nennenswerten Behinderungen. Nach den Erkenntnissen der Polizei hatte sich der Anhänger auf der Einfädelungsspur von der Theodor-Heuss-Straße auf die B 7 von dem VW-Bus gelöst. Gesteuert wurde das Gespann von

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

INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh



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



TESTEN SIE UNS!

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



Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099









KLEINER FLITZER MIT JÖÖH-FAKTOR

Egal ob vor edler Kulisse oder an einer Rallye, Hans Egli nachtblauer Fiat Abarth und der hellgraue Steyr Puch sind absolute Hingucker.



DAS SCHACHBRETTMUSTER DES BODENS spiegelt sich perfekt in der blitzblanken Karosserie des hellgrauen Kleinwagens der österreichischen Marke Steyr-Puch, kein Stäubchen ist zu sehen – nirgendwo. In der Garage des 55-jährigen Hans Egli hat alles seinen Platz. Selbst konstruierte Montageböcke und Spezialvorrichtungen sind akkurat untergebracht, Pokale stehen in Reih und Glied, sogar der ausgebaute Rennmotor auf dem Prüfbock strahlt wie frisch gewienert. «OP», also Operationssaal, nennt der Meilemer sein Heiligtum, und als Besucher fragt man ganz automatisch, ob man nicht vielleicht die Schuhe ausziehen soll, bevor man die Garage betritt.

Irgendwo sei er schon ein Freak, sagt Egli und lacht. Seine beiden liebsten Oldtimer, einen Steyr-Puch 650 TR 2 Europa und einen Fiat Abarth 595, die beide auf der Basis des legendären Fiat 500 beruhen, der 1957 bis 1975 gebaut wurde, nennt er «Kind Nummer drei und vier». Die echten Kinder, ein Sohn und eine Tochter, besitzen übrigens auch je einen über 40-jährigen 500er. Den haben sie zum 20. Geburtstag vom Vater erhalten. Natürlich in Handarbeit von ihm restauriert. Hans Egli macht alles selbst, Mechanik und Elektrik, nur eine Spritzkabine fehlt im OP, der Hochglanzlack muss auswärts aufgetragen werden.

Die beiden 500er für die Kinder waren für Baumaschinenmechaniker Egli quasi die Aufwärmrunde. Danach machte er sich an seine Meisterstücke: den dunkelblauen Abarth und den hellgrauen Puch. Vor allem der Puch liegt ihm am Herzen. Von der kleinen Knutschkugel – nur gerade 30 Zentimeter länger als ein Smart – wurden lediglich 120 Stück gebaut. In 1000 Arbeitsstunden hat Hans Egli sein Exemplar zur Perfektion gebracht, von der ausgeklügelten Bordelektrik über zwei zusätzlich zum Original zur Verfügung stehende Motoren bis hin zum Zusatztank zwecks Verdoppelung der Reichweite, nützlich vor allem bei Rallyes. Hans Egli fährt gerne Gleichmäßigkeitsprüfungen. Mit Helm und Getöse: Der Sound des Puch ist legendär, «der übertönt locker einen Maserati», berichtet er. Und er hänge am Berg übrigens auch einen Ford GT 40 ab.

ER MACHT ALLES SELBST

Hans Egli pflegt und wartet seine Lieblinge persönlich. Fast jeden Abend verbringt er in seiner penibel aufgeräumten und von A bis Z durchorganisierten Werkstatt an der Kirchgasse im alten Dorfkern von Meilen.



RALLYE-LEGENDE WALTER RÖHRL



Auch die Motorsportlegende Walter Röhrl fuhr schon mit Egli Abarth und hinterliess seinen Schriftzug auf dem Auto. «Röhrl ist eben der Grösste», sagt Egli und fast entschuldigend seinen Schmutz hätte ich nicht in mein Auto gelassen.

Die Knutschkugel ist also nicht zu unterschätzen. An etwa zehn Anlässen in ganz Europa nimmt Egli jährlich teil. Wenn es regnet, leidet er. Furchtbar sei das, sagt er, wenn seine Lieblinge nass werden. Wenigstens im selbst gebauten Anhänger, in dem er sie transportiert, sind sie in Sicherheit, und wenn sie dann jeweils per funkgesteuerter Seilwinde ausgeladen werden, stehen erstmals die Zuschauer Spalier.

Sowohl Abarth als auch Puch haben jede Menge Fans. Sei es bei der sonntagnorgendlichen Schönwetter-Ausfahrt nach Rapperswil, sei es an Rallyes oder an einem Concours d'Elegance. Hans Egli nimmt eine der vielen gerahmten Fotos von der Wand der Garage und schmunzelt: Auf dem Bild zu sehen sind links sein Puch, rechts ein aufgemotzter Lamborghini. Um den Puch scharen sich die Leute. Der Lambo steht allein. ●

www.fiat500club.ch,

www.steyr-puch.de, Steyr Puch Freundeskreis Deutschland

HANS EGLI OLDTIMER

FIAT ABARTH 595

Baujahr: 1970
Gebaut von 1957 bis 1975
Stückzahl: 800
Antrieb/Motorisierung: Heckantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h
Karosserie: Coupé
Leergewicht: 520 kg
LxBxH: 297x132x132 cm

STEYR PUCH 650 TR 2 EUROPA

Baujahr: 1966
Gebaut von 1964 bis 1968
Stückzahl: 500 (TR1 und TR2)
Antrieb/Motorisierung: Heckantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 140-180 km/h
Karosserie: Coupé
Leergewicht: 510 kg
LxBxH: 297x132x130 cm





**HIER MÖCHTE
MAN AUTO SEIN**

Diese Werkstatt listet keine Wünsche offen – nur etwas grösser dürfte sie sein, wünscht sich «Garagist» Hans Egli.



Puch Museum

Seit den 1970er Jahren bemühen sich verschiedene Initiativen und unverbesserliche Aktivisten, ein Puch Museum zu realisieren. Außerhalb von Graz oder der Steiermark nehmen die allermeisten Menschen an, dass es so etwas hier natürlich schon lange gibt. Es dauerte bis 2003.

Johann Puch Museum als Projekt des Grazer Kulturhauptstadtjahres 2003

Die Grazer Bezirke Liebenau und Puntrigam wurden zu Projektinitiatoren im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres 2003.

Das heutige Thondorfer Puch- bzw. MAGNA-Werk liegt im Bezirk Liebenau, der Bezirk Puntrigam grenzt an die Produktionsstätte, in der Johann Puch bereits 1900 sein erstes Auto produzierte. Es sind dies auch die Wohnbezirke der berühmten Pucharbeiter. Ihr unmittelbares soziales und arbeitsmäßiges Umfeld und natürlich die von ihnen erzeugten Produkte sollten zentraler Inhalt des Museums sein.

Der Ansatz war und ist auch in Zukunft nicht der, das schönste, vollkommenste und perfekte Puch Museum zu realisieren, nein, es sollte vor allem eine originäre und in hohem Maße authentische Sammlung und Dokumentation werden; zeitlich aus der ersten Zweirad- und Automobilphase noch des Johann Puch (1862 – 1914) und dann aus der Zeit des Ersten Weltkrieges, der Zwischenkriegszeit und speziell nach 1945. Ganz besonders interessant ist die Zeit ab 1954 bzw. 1955. Damals ließ sich in der Puchstraße in Graz ein Ingenieursteam aus Steyr nieder. Unter der Leitung von Dipl.-Ing. Erich Ledwinka, dem Sohn des legendären Tatra- und Steyr-Automobilpioniers begann im sogenannten „Eiser Werk“ des Johann Puch die „Gruppe Vierrad“ mit der Entwicklung des ab 1957 gebauten Puch 500.

Besonders aus der bewegten Zweiradgeschichte wurden und werden seit 2003, oft in Schlafzimmern oder Kellern gehütete und gehortete Schätze - wie das einmillionste, vergoldete Puch-Moped VZ 50-4 und das ebenso goldglänzende dreimillionste Moped, ein Puch Maxi-2A - mitunter auch schon von den Nachkommen ehemaliger Pucharbeiter in das Museum gebracht.

MAGNA STEYR und das Johann Puch Museum

Der Haflinger (Produktionsstart 1959) - technisch ist er ein allradgetriebener 500er -, und der Pinzgauer (Produktionsstart 1971) legten technisch gesehen den Grundstein für die erfolgreiche Allradkompetenz von Puch. MAGNA übernahm 1998 die Aktienmehrheit in der damaligen Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co. KG und baut diese weltweite Kompetenz erfolgreich aus. Zudem unterstützt MA-



Text & Photos: Peter Fiftl-Percevic

GNA das Puch Museum wesentlich. So befinden sich der Prototyp Nr. 8 des Puch/Mercedes „G“ sowie rund 40 weitere Prototypen, Erprobungs- und Vorserienfahrzeuge und Designstudien aus den Thondorfer Entwicklungsabteilungen im Puch-Museum - in der Halle „C“ des Eisner Werkes in der Puchstraße.

Jüngste Zugänge von MAGNA sind u. a. ein Chrysler Voyager 4WD, der Audi TT, die Mercedes E-Klasse, ein Alfa Romeo 164 Q4 und der Chrysler C 300. Wieder hochaktuell ist die erprobte Technologie der Puch-Elektrofahrzeuge, wie die des legendären E-Panda und des Brennstoffzellen-Golfs.

Die in Thondorf entwickelte und für Daimler Benz hier erzeugte Aluminium Space Frame Leichtbaukarosserie des Flügeltürer Mercedes 300 SLS AMG stellt einen ganz besonderen Blickfang dar. Der C197 ist der neue Silberpfeil im Retrolook - SLS steht für Sport Leicht Super.

Pädagogisch-didaktisches Museumskonzept: Jugend für Technik interessieren

Schnittmodelle aus den Lehrwerkstätten der Puchwerke, oft aus verstaubten Magazinen, auch von Berufsschulen und Fahrtschulen eingesammelte Modelle, stehen meist unmittelbar neben den Fahrzeugen. Damit kann auch bei den zahlreichen Schülern, die das Museum besuchen, über das Fahrzeug das technische Interesse ganz im Vorbeigehen geweckt werden. Dies gilt ganz besonders für Mädchen. Äußerst ansehnlich sind die Modelle und Schnittmodelle, die von MAG-





Verein Johann Puch Museum Graz

Der Verein fungiert seit dem Gründungsjahr des Museums 2002 als Träger der Aktivitäten. Obmann ist ebenfalls seit damals Karlheinz Rathkolb, er ist der eigentliche unermüdlige Motor dieser Initiative seit dem Kulturhauptstadtjahr 2003.

Öffnungszeiten:
Freitag und Samstag 13.00 bis 18.00 Uhr, Sonntag 10.00 bis 18.00 Uhr

Web-Link:
www.3dpanorama.at/johann_puch_museum_graz.php
E-mail-Adresse:
johann_puch@aon.at
Tel.Nr.:
++43 0664 420 36 40

NA für die Automobilausstellungen in Frankfurt oder Genf mitunter auch Detroit gefertigt werden. Nach den internationalen Events bieten diese sündteuren Ausstellungsobjekte auch hier bei uns attraktive Einblicke in die neueste Technik aus Graz, so etwa in die 4-Marin-Allradantriebe der Mercedes E-Klasse W211 und W212. Nicht nur BMW mit dem xDrive, z. B. beim X3 und X5, sondern auch Porsche setzt neuerdings beim Cayenne auf die hochinnovative Lamellenkupplung von MAGNA Powertrain.

Sportliche Erfolgsgeschichte „life“ im Museum Bei Puch wurden so gut wie alle Produkte vom Fahrrad über das Motorrad bis zu den Automobilen jeweils zum ehestmöglichen Anlass wettbewerbsmäßig erprobt und mit größten Erfolgen eingesetzt.

So legt das Puch Museum ganz besonderen Wert darauf, diese schier unvorstellbare Erfolgsgeschichte entsprechend zu dokumentieren.

Die ersten Rennräder des Johann Puch - mit mehreren verschiedenen Übersetzungsmöglichkeiten, indem man die bloße Hand bzw. den Schraubenschlüssel anstelle eines mechanischen Kettenwerfers verwendete - hiezu musste man natürlich kurz absteigen - standen ganz am Anfang. Zu sehen sind weiters 175er und 250er Motocross-Maschinen, die bei den legendären Six-Days auf der Ile of Man erfolgreich zum Einsatz kamen. Die Staatsmeister-Maschinen des Walter Leirgeb sind ebenfalls zu bewundern, wie die 250er Replica des Motorradweltmeisters Harry Everts aus dem Jahr 1975. Die 50 cm³ Rennmaschine des Franz Tantscher, Österr. Meister und Werksmechaniker von Harry Everts, sticht besonders ins Auge.

Der Puch 650 T wurde ab 1964 als Puch 650 TR auch serienmäßig als Wettbewerbsfahrzeug aufgelegt. Dieser Renner wurde bereits ab 1962 vom damaligen Puch-Werksfahrer Johannes Ortner zu Höchstleistungen getrieben (Tagesbestzeit gegen das gesamte Starterfeld auf der Koralpe bei der Alpenfahrt 1963, 2. Platz in der Gesamtwertung aller Automobile bei der Alpenfahrt 1964 - hinter dem Austin Healey des Monte Carlo Sieger dieses Jahres, Paddy Hopkirk. Dass es diese Fahrzeuge überhaupt noch gibt, grenzt an ein Wunder, im Puch-Museum sind sie „live“ zu bestaunen.

Letzter Neuzugang sind die Boliden der Formula Student des Racing Teams der Technischen Universität Graz und des Grazer Fahrzeugtechnik-Studienganges der FH JOANNEUM. Nur wenige Städte weltweit stellen alljährlich zwei Teams in der Formula Student. Diese Grazer Rennfahrzeuge matchen sich immer wieder auch in den USA gegen die vielen Konkurrenzteams aus aller Welt sehr sehr erfolgreich um die Spitzenplätze.

Zukunftsvision: Museumsstandort Halle „P“ erbaut von Johann Puch im Jahre 1912. Johann Puch höchstpersönlich ließ im Jahre 1912 die heute unter Denkmalschutz stehende Halle


„P“ des s.g. Einser Werkes in der Puchstraße als zentrale Produktionsinfrastruktur errichten. Viele der Photographien aus dieser Zeit zeigen die damals sehr moderne typische Stahlkonstruktion mit den ebenso fortschrittlichen Fahrzeugen aus dieser Epoche, etwa den legendären Alpenwagen. Ein LKW-Fahrgestell aus dem Jahr 1914 im Originalzustand samt Motor und allen technischen Ausstattungsdetails - eine Leihgabe von MAGNA STEYR - steht in der Halle „C“, dem Puch Museum - noch in der Halle „C“. Der ehrgeizige Plan der Verantwortlichen im Verein Johann Puch Museum geht dahin, mit dem Museum in die Halle „P“ zu übersiedeln, an den insgesamt rund 5.000 m² umfassenden Originalschauplatz der Grazer Automobil- und Zweiradgeschichte. „P“ steht übrigens für Pinzgauer. In dieser Halle gleich neben dem jetzigen Museumsgebäude wurde er zuletzt gebaut, bevor die Produktion im Jahr 2000 nach England ging.

Vergangenheit trifft Zukunft Das Puch Museum und das gesamte Areal des seinerzeitigen Einser Werkes ist heute Teil des Innovationsparks Puchstraße.

Schon heute trifft sich dort unter demselben Dach das Puch Museum mit der MAGNA STEYR Weltraumtechnik und damit mit unserer Zukunft. Die Treibstoffleitungen der europäischen Ariane-Rakete werden ebenfalls in der Puchstraße gefertigt und sind hier im Museum zu bestaunen.

Die Träger vieler großer Namen der österreichischen Automobilgeschichte arbeiteten in der Vergangenheit bei Austro Daimler in Wiener Neustadt oder in Steyr, wie etwa Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche oder Ing. Dr. h. c. Hans Ledwinka. Diese Firmen fusionierten in der Folge mit der von Johann Puch schon 1899 in Graz gegründeten Aktiengesellschaft.

Die Automobilpioniere der heutigen Zeit für Graz sind Prof. Dr. Dr. h.c. Hans und Prof. Dipl.-Ing. Dr. h. c. Helmut List, AVL-List, (weltweit größtes markenunabhängiges Motorenentwicklungs-Unternehmen) sowie „unser“ australo-kanadischer MAGNA-Gründer Frank Stronach.

Das Puch Museum, gefördert durch die Stadt Graz und das Land Steiermark bzw. maßgeblich unterstützt durch MAGNA STEYR, erfüllt damit ganz sicher eine unverzichtbare Aufgabe für Graz, die Hauptstadt des heutigen und zukünftigen steirischen Automobilstandortes. 



Im Rückspiegel: Saison 2011

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

Erfolgreiche Motorsportbilanz für die Steyr-Puch Piloten im „Steyr-Puch Sportpokal“ und in der „Trofeo Abarth Coppa Mille“

Eine tolle Zuschauerkulisse bildete im April den Auftakt zur Motorsportsaison auf dem Hockenheimring. Immerhin waren 21.000 Rennfans gekommen, um die Rennen zur „Hockenheim Historic“ zu verfolgen. Im Starterfeld sorgten die Steyr Puch-Renner für spannende Positionskämpfe. Zwei Läufe über 30 Minuten wurden zur Wertung des „Steyr-Puch Sportpokals“ und der „Trofeo Abarth Coppa Mille“ ausgetragen.

Bereits im ersten Rennen zeigte Neueinsteiger Hans van Beem, dass er in dieser Saison zu den Titelanwärtern gehört. Der schnelle Niederländer holte sich den Laufsieg vor Harald Peter und Bernd Bohlmann. In Lauf zwei sicherte sich Titelverteidiger Harald Peter den Sieg vor Bernd Bohlmann. Auf Platz drei kam Walter Leuber ins Ziel. Hans van Beem

wurde durch einen Zweikampf mit Bernd Bohlmann eingebremst und fuhr als Vierter über die Ziellinie. Mathias Duesterberg hatte mit Technikproblemen zu kämpfen und sah das Ziel nicht.

Die Rennen im belgischen Zolder Ende Mai waren eine klare Angelegenheit von Hans van Beem. Mit einem Doppelsieg beendete er das Wochenende. Harald Peter hatte nach Problemen im Training eine ungünstige Startposition. Mit zwei zweiten Plätzen war er dennoch zufrieden. Bernd Bohlmann plagte sich mit Reifenproblemen und kam zwei Mal als Dritter ins Ziel. In Zolder waren in dieser Saison erstmals Thomas Bohlmann mit seinem Rennkombi und die Abarth 595 Piloten Carlo und Manuel Vi-

zza am Start.

Auf dem Ardennen-Kurs von Spa-Francorchamps wurden vom 22. bis 24. Juli die Läufe fünf und sechs ausgetragen. Heftiger Regen forderte von den Piloten viel Fahrkönnen im ersten Rennen, das van Beem knapp vor Peter gewann. In Lauf zwei fuhr van Beem einen ungefährdeten Start-Ziel Sieg ein. Mit den Plätzen zwei und drei mussten sich Peter und Bohlmann zufrieden geben.

Zur Halbzeit waren die Meisterschaftsstände im Sportpokal und in der Coppa Mille wie folgt: In der Sportpokalwertung führte Hans van Beem mit acht Punkten vor Harald Peter und Bernd Bohlmann. Im Klassement der Coppa Mille führte der Niederländer jedoch nur

mit zwei Punkten vor Peter. Durch den unterschiedlichen Wertungsmodus der Abarth Coppa Mille und des Sportpokals hatte Peter das erste Rennen in Spa gewonnen.

Das Eifelrennen im



„Abarth Coppa Mille“ „Steyr Puch-Sportpokal“

September am Nürburgring sollte den Saisonhöhepunkt bilden, leider kam alles ganz anders. Thomas und Bernd Bohlmann fehlten aus gesundheitlichen Gründen. Hans van Beem hatte durch einen Motorschaden zwei Nullrunden zu verzeichnen. Ebenfalls erwischte es Manfred Beckers, der wegen eines Motorschadens aufgeben musste. Harald Peter sorgte mit einem Doppelsieg vor Walter Leuber für eine Vorentscheidung in der Meisterschaft. Leuber verbesserte sich auf den dritten Platz der Gesamtwertung. Die Entscheidung über den Titelgewinn und die Vergabe des dritten Platzes musste nun bei der Westfalen Trophy auf dem Nürburgring fallen.

Der Nürburgring zeigte sich beim Saisonfinale im Oktober von seiner kalten Seite. Das

Thermometer fiel in der Nacht unter Null Grad. Hans van Beem legte im Training seinen Steyr-Puch bei der Jagd auf die Pole-Position auf die Seite und beschädigte sich das Fahrwerk. Hans konnte nicht an den Start gehen und so stand Harald bereits vor den Rennen als Sieger des „Steyr Puch-Sportpokals“ fest. Durch einen zweiten und dritten Platz sicherte sich Thomas Bohlmann den dritten Platz in der Meisterschaft. Ein schöner Erfolg für den schnellen Rennkombi Piloten. An diesem kalten Wochenende gewannen Duesterberg sowie Peter je ein Rennen und die Piloten verabschiedeten sich in die wohlverdiente Winterpause, in der aber sicherlich schon die ersten Vorbereitungen für die Saison 2012 getroffen werden..

In der „Trofeo Abarth Coppa Mille“ holte sich Harald Peter den Divisionssieg vor Hans

van Beem und Thomas Bohlmann. Zudem mischte der Saarländer im Gesamtklassament der vier Divisionen kräftig mit und sicherte sich die Vizemeisterschaft unter 50 Fahrern.

Die Steyr Puch Erfolge in dieser Saison wurden durch die Gesamtsiege von van Beem in Zolder und Peter am Nürburgring ergänzt. Sie gewannen jeweils die GLP Tageswertung der Rennserie „ABN“ (Abarth Coppa Mille, British Car Trophy und NSU-Trophy).

See you in 2012!

Claudia Peter



Ergebnisse 2011:

1.	Harald Peter	105 Punkte
2.	Hans van Beem	113 Punkte
3.	Thomas Bohlmann	75 Punkte
4.	Walter Leuber	62 Punkte
5.	Bernd Bohlmann	60 Punkte
6.	Matthias Duesterberg	35 Punkte
7.	Beckers	15 Punkte
8.	Carlo Vizza	13 Punkte



Meister im „Pucherl“



Jürgen Pachteu gilt als einer der eifrigsten Punktesammler in der historischen, österreichischen Motorsportszene. Diese Konstanz wurde 2011 mit dem Gewinn der österreichischen Staatsmeisterschaft belohnt.

Jürgen absolvierte 2011 einen wahren Marathon durch ganz Europa. Das erste Rennen war natürlich das Rechbergrennen, wo er einen Klassensieg feierte. Danach ging es bereits ins Ausland, genauer gesagt nach Tschechien zum Bergrennen in Ustecka. Hier feier-



te er einen weiteren Klassensieg, den er auch eine Woche später beim Berg-EM Lauf in Trier (Deutschland) wiederholte. Gleich darauf ging es wieder nach Tschechien, um den nächsten Klassensieg zu feiern. Danach ging es für Jürgen nach Slowenien zum Rennen in Gorjanci. Es folgte der

nächste Klassensieg, ehe es zum Berg-EM Lauf nach Trento-Bondone ging, wo er die erste Niederlage in dieser Saison erlebte. Mit Platz zwei konnte er aber trotzdem zufrieden sein, gab es doch eine Woche später wieder einen Klassensieg in Sestriere (Italien). In Folge startete Jürgen mit seinem giftgrünen Steyr Puch 650TR wieder einmal in Österreich, wo es in Kitzack mit Platz zwei ebenfalls ein gutes Ergebnis gab. Danach gönnte er sich eine kleine Pause, ehe es in die entscheidende Phase ging. In Ilirska Bistrica (Slowenien) folgte ein weiterer Klassensieg, ehe es in St. Urban wieder Platz zwei wurde. Danach ging es nach Kroatien, wo ein weiterer Klassensieg bejubelt wurde, ehe es dreimal in Italien ernst wurde. In Pedavena gab es den nächsten Klassensieg, dieser wurde auch bei der Coppa Chianti Classico wiederholt, ehe es in Cividale Platz drei wurde. Trotzdem konnte er sich den Titel in der Historischen Bergmeisterschaft 2011 sichern.



Riese im „Pucherl“

Seit seiner Kindheit ist Bernhard Deutsch verliebt in die kleinen „Giftzwerge“ der Marke Steyr Puch. Doch erst mit 50 brach bei ihm der Rennvirus vollständig aus.



„Naja, das Liebe, das Kleine. David gegen Goliath – das hat mich schon immer fasziniert“, versucht Bernhard Deutsch die Frage zu beantworten, warum ein groß und stark gebauter Mann wie er ausgerechnet den Puch-Winzling als Renngerät gewählt hat. Zwar hat Deutsch mit 18 Jahren einige Autosloms bestritten, doch die Motorsport-Karriere schief bald mangels Kapital wieder ein. Allerdings begann Bernhard Deutsch schon bald, Oldtimer zu kaufen, in erster Linie natürlich Modelle der Marke Puch. Erst viel später wurde der Rennvirus endgültig aktiviert. „Ich bin jeden Tag mit dem Fred Weisengruber, der den BMW von Norbert Lenzenweger betreut, auf ein Mittagessen gegangen und da habe ich mir gedacht: Ich hab ja eine Puchsammlung, mit denen könnte ich beim Histo-Cup mitfahren.“

„Ein bisschen gewutzelt“ zunächst musste er seine Frau überzeugen, denn „sie hat gefragt, ob ich mich mit 50 noch

„derstessen“ möchte.“ Deutsch konnte überzeugen – bald war auch Sohn Martin infiziert, die Beiden arbeiten auch gemeinsam in der väterlichen Autowerkstatt. Mittlerweile fahren beide im Histo-Cup mit. Bei den Fans sind die „Giftzwerge“ äusserst beliebt, zumal sie ihre Herzen mit einer spektakulären Fahrweise erfreuen. Deutsch lacht: „Ja, mich hat es schon ein bisschen gewutzelt.“ Ein spektakulärer Überschlag auf dem Salzburgring, im Oktober 2008 ist heute noch Gesprächsstoff. Deutsch dazu: „Der ist passiert, weil die Bremstrommel gebrochen ist. Das möchte ich schon dazufügen. Wir fahren schon mit Einsatz, es geht auch ziemlich viel kaputt, aber wir haben ein großes Ersatzteillager daheim.“ Vor zwei Jahren kämpfte Deutsch um den Klassentitel, doch „Probleme mit der Teamstrategie“ vereitelten das Unterfangen. Für Action ist immer gesorgt: „Der Grad zwischen schnell fahren und Überschlag ist beim Puch relativ gering.“

Michael Noir Trawitschek



NACHGEHAKT



Gründen als historisches Fahrzeug einstuft zu lassen (Foto siehe Thondorf Nr.23, S.22).

Die Einstufung als historisches Fahrzeug machten sich die Mannen vom TÜV-Nord in unserem Fall beileibe nicht leicht, galt es doch, den Ori-

ginalzustand (bzw. was in unserem Fall nicht erforderlich ist: die Restaurierung entsprechend dem Originalzustand) des Fahrzeugs in vielen Punkten mit entsprechender Sachkompetenz exakt nachzuweisen bzw. festzustellen. Es wurden diverse Quellen herangezogen, Kollegen in Österreich kontaktiert und auch wir als Besitzer wurden dazu gehört.

Berücksichtigung von Interclassic, Classic Data und Olditax detailliert belegt.

Bei der Erstellung des Gutachtens für Oldtimer-Fahrzeuge nach §23 StVZO werden in der technischen Beschreibung 30 Merkmale aufgerufen und im Hinblick auf ihren (gegebenenfalls restaurierten) Originalzustand überprüft. Demzufolge muss aufgrund der in der Oldtimer Praxis 04/2011 vorgestellten Sachverhalte die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Erteilung des H-Kennzeichens für das Fahrzeug MZ-F 65 jeder sachlichen Grundlage entbehrt; das Ergebnis einer objektiven Prüfung kann nur lauten: Auflagen nicht erfüllt, Prüfung nicht bestanden, d.h. durchgefallen!! Unter Berücksichtigung der strengen Kriterien ist die Einstufung dieses Fahrzeugs als technisch-historisches Kulturgut – vorsichtig formuliert – eine Mogelpackung und auf den Punkt gebracht handelt es sich um mehrfache (Ver-)Fälschungen des Originals, die zu allem Überfluss auch noch amtlich legitimiert worden sind – für die Oldtimergemeinde ein leider sehr unerfreuliches und zugleich unerträgliches Beispiel, das hoffentlich keine Schule macht!!

Damit keine Missverständnisse entstehen: Die erbrachten technischen Leistungen beim Umbau dieses Fahrzeuges stehen hier nicht zur Diskussion, sie verdienen Anerkennung.

Eine amtliche Zulassung dieses Fahrzeugs aus verkehrstechnischer Sicht ist nicht infrage zu stellen, aber die Einstufung als historisches Fahrzeug ist zweifelsfrei unzulässig.

Meine Empfehlung: Rückgabe bzw. Rücknahme des H-Kennzeichens!!!

Ihrer Rückmeldung, lieber Herr Hummel, sehe ich mit Spannung entgegen.

Mit besten Grüßen aus Göttingen
Ihr Steyr Puch-Freund

*Dr. Holger Zeidler
(seit 1964 auf Steyr Puch unterwegs)*

Lieber Puch-Freund Hummel!

5.Juni 2011

Mit großem Interesse habe ich die THONDORF Nr.25 gelesen, die wieder hervorragend konzipiert worden ist und erneut sehr viel Interessantes beinhaltet. Ihrem kritischen Editorial-Kommentar hinsichtlich des Artikels in OLDTIMER PRAXIS April 04/2011 über den Steyr Puch 650 TR mit historischem Kennzeichen ist uneingeschränkt zuzustimmen, wobei mit der Bezeichnung „Rosstäuscher“ die Gesamtsituation realistisch eingestuft wird; Ihr Urteil fällt insgesamt gesehen allerdings recht milde aus. Als Besitzer eines Steyr-Puch 650 TR 1 Europa (Bj.1967) mit historischem Kennzeichen seien folgende Anmerkungen erlaubt, die ich bewusst nicht an die Oldtimer Praxis-Redaktion richten möchte. Das sei anderen vorbehalten. Meine erste Adresse ist und bleibt der Steyr-Puch-Freundeskreis! Nun aber mein kritischer Blick auf den Sachverhalt „Historisches Fahrzeug“:

Nach dem Kauf 1973 war unser Steyr-Puch (seinerzeit 1973 gebraucht bei Liedl erworben; Originalitätsnachweis an Hand der Wagenstammkarte der Steyr-Daimler-Puch-AG), als damals einzige Möglichkeit – zunächst ganzjährig zugelassen – wollte man die lästige Prozedur einer Abmeldung über die Wintermonate vermeiden. Von August 1997 bis Juni 2008 war der Wagen dann mit einem Saisonkennzeichen (03 – 10) unterwegs. 2008 entschlossen wir uns, den Steyr Puch 650 TR1 Europa aus mehreren



Diese Einstufung wurde zugleich für eine exakte Fahrzeugbewertung und damit für die Ermittlung des aktuellen Marktwertes genutzt (wichtig im Versicherungsfall!). Die ganze Prozedur dauerte über 6 Wochen, dann lag die hieb- und stichfeste Einstufung unseres Steyr Puch 650 TR1 Europa als historisches Fahrzeug vor und in der elfseitigen Bewertungsurkunde mit 12 Fotoanlagen wurde abschließend die Ermittlung des Marktwertes unter





AUSFAHRTEN 2011

NORDSCHWARZWALD/KRAICHGAU, MUSEUM SINSHEIM, SÜDPFALZ/ELSASS, REGENSBURG/DONAU





Bei herrlichem Wetter fanden unsere Ausfahrten 2011 statt. Den Organisatoren Regina und Wilfried Vetter, Hubert Nenninger, sowie Gert Maier und Roger Eickhoff nochmals herzlichen Dank für ihren Einsatz! Gutes Essen, erlesene Getränke und viel gute Laune waren Garant für unvergessliche Momente mit unseren Autos. Höhepunkt war sicherlich bei der Pfalz-Ausfahrt der Disput unseres Präsidenten mit den vermeintlichen Zöllnern an der nachgestellten deutsch-französischen Grenze, was noch immer Tagesgespräch bei Steyr Puch-Treffen ist...



DAS LOB DES DOPPELLINKSHÄNDERS – TREIB

Der Doppellinkshänder ist in Oldtimerkreisen sehr wohl bekannt. Sein Oldie – er besitzt meist nur einen – ist optisch sehr gepflegt, er liebt ihn über alles, und technisch würde er ihm auch alles Gute zukommen lassen, wenn er nur wüs-

händer ist es deshalb, wenn er seine Panne im Kreis Gleichgesinnter erlebt, die aber im Gegensatz zu ihm Doppelrechtshänder sind. Ein hilfloser Doppellinkshänder mit interessantem Oldtimer wirkt auf Doppelrechtshänder ebenso anziehend

nen, die Kenner deutscher Fernsehserien an die Schwarzwaldklinik erinnern. Der Doppelrechtshänder übernimmt nichts ahnend die Rolle von Professor Brinkmann, der Doppellinkshänder die der schmachtenden OP-Schwester. Während der Doppelrechtshänder etwas von Schraubenzieher und Siebzehner-Schlüssel murmelt, breitet der Doppellinkshänder sein Werkzeug aus, welches er sich auf guten Rat eines Freundes irgendwann mal angeschafft hat – es kann allerdings passieren, dass er erst die Verpackungsfolien aufreißen muss. Doch dann geht er in seiner Assistentenrolle auf – Schere, Tupfer, Zange, Skalpell, Nadel... Dabei ist diese Aufgabe alles andere als einfach, muss er doch Professor Brinkmann bei Laune halten. Schwierig wird's, wenn der anfängt zu fluchen: Da der Doppellinkshänder in der Regel nicht weiß, warum der Doppelrechtshänder flucht, muss er



ste, was und wie. Klar, er lässt alle Inspektionen machen, hat eine Werkstatt seines Vertrauens, aber wenn's ernst wird, wenn sein Oldtimer – der natürlich einen Vornamen hat – auf der Strecke liegen bleibt, dann steht er rätselnd daneben, absolut chancenlos, die Aufgabe zu lösen: „Setzen, Sechs“, hätte es in der Schule geheißen. Das größte Glück für den Doppellinks-

wie eine pannengeschädigte Blondine in Minirock und Netzstrümpfen. Doch anders als die Blondine, die mit einem Augenaufschlag alles oder nichts sagen kann, muss der Doppellinkshänder jetzt andere Talente entfalten. Immerhin weiß er gerade noch, wie man die Motorhaube öffnet um den Doppelrechtshänder ein Stück näher zu locken. Was jetzt folgt, sind Sze-

sehr sensibel agieren. Nichts ist schlimmer und peinlicher, als falsch mitzufluchen. Der Doppellinkshänder muss deshalb ein sehr feines Gespür haben. Er stellt alsbald fest, dass es nicht die festsitzende Mutter oder gar der heiße Motor ist, der den Doppelrechtshänder erzürnt, sondern der miese Schraubenschlüssel, mit dem man nirgendwo hinkommt. Der Doppellinkshänder



STOFF FÜR STEYR PUCH-FANS

steuert also einen gekröpften bei (so sagt man doch...?), der zwar genauso besch... ist, aber immerhin ist Professor Brinkmann wieder ver-söhnlich gestimmt, und der Doppellinkshänder erlebt sein höchstes Assistentenglück: Brinkmann macht weiter und gibt seinen Patienten nicht auf – was er im Übrigen auch gar nicht mehr kann, da sich inzwischen ein komplettes OP-Team um ihn versammelt hat. Es besteht aus kritischen, kompetenten Doppelrechtshändern, normalen Linksrechtshändern und ehemaligen Assistenten, will sagen ehemaligen Doppellinkshändern...

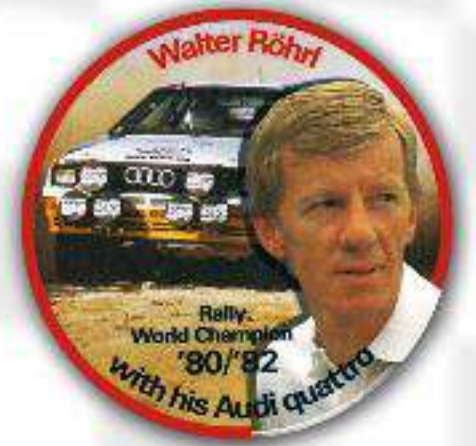
Wenn am Ende die Operation am offenen Motor geglückt ist, der Doppelrechtshänder sich mit schmutzigen Fingern über die schweißnasse Stirn wischt und sich in kargen Worten mit den anderen Doppelrechtshändern bespricht, um die Medikation festzulegen, sortiert der Doppellinkshänder sein Werkzeug zurück. Immerhin weiß er jetzt, was er der Werkstatt seines Vertrauens sagen und welche Teile er besorgen muss.

Beim gemeinsamen Händewaschen von Doppelrechtshänder und Doppellinkshänder fällt schließlich noch auf, dass letzterer darauf hätte verzichten können – doch Ritual bleibt Ritual, und dafür ist der Doppellinkshänder bekanntlich sensibilisiert.

Nun schimpfe bitte keiner auf den Doppellinkshänder: Er produziert seine Pannen nicht absichtlich, sondern durchleidet während der ganzen Prozedur Höllenqualen, ohne dass er sich diese anmerken lassen darf. Immerhin operiert jemand an seinem „Kind“ herum, er muss in blindem Vertrauen handeln – lächeln, wo ihm elend zumute ist. Er ist wahrlich kein Schnorrer. Er würde am liebsten den Doppelrechtshänder mit einer passenden Gabe belohnen, was spontan leider meist nie möglich ist.

Alle Doppelrechtshänder können aber sicher sein, dass keiner so gut die Dramatik der geglückten OP und das Können des leitenden Professors in der Szene verbreiten wird wie der Doppellinkshänder. Noch nach Jahren wird er beschreiben, wie er den gekröpften Schlüssel reichte und damit Professor Brinkmann die entscheidende Vierteldrehung ermöglicht hat. Er wird das Genie des Doppelrechtshänders in den höchsten Tönen preisen, was ihm auch jeder glaubt, denn er meint es wirklich ehrlich. Und sind wir doch mal ganz offen: Der Doppellinkshänder gehört ebenso zur Szene wie der Doppelrechtshänder. Im Grunde brauchen sie sich gegenseitig. Was wären Könner ohne ihre Bewunderer?

Harald Bauer, Darmstadt



Der Steyr Puch Freundeskreis gratuliert Walter Röhrl zum 65. Geburtstag. International betrachtet ist unser Ehrenmitglied und gebürtiger Regensburger der wohl bedeutendste deutsche Rallyefahrer in der Motorgeschichte. 1973 begann er seine Profikarriere auf einem Opel Ascona A und gewann bereits im Jahr darauf mit Co-Pilot Jochen Berger die Rallye Europameisterschaft. 1980 auf Abarth 131 und 1982 auf Opel Ascona 400 mit „Franzer“ Christian Geisdörfer die FIA-Fahrerweltmeisterschaft. Sie sind auch gleichzeitig die letzten Weltmeister auf einem zweiradangetriebenen Rallyeauto. Danach folgte die Vizeweltmeisterschaft auf einem Lancia Rally 037 (1983, Co Christian Geisdörfer). Ab 1984 fuhren Röhrl/Geisdörfer erfolgreich für Audi und erlebten dort das Ende der spektakulären Gruppe B-Ära. Einer der Höhepunkte jener Zeit war das Pikes Peak International Hill Climb in Amerika. Dort stellte er auf einem 600 PS starken Audi Sport quattro S1 einen neuen Rekord für die 19,99 Kilometer lange Bergstrecke auf. Auch in der Markenweltmeisterschaft war Walter Röhrl ab und zu im Einsatz. Er gewann unter anderem das 6-Stunden-Rennen von Brands Hatch auf einem Gr. 5 Lancia Beta Monte Carlo. Insgesamt gewann Walter Röhrl 14 Rallye-WM-Läufe. Bei der Rallye Monte Carlo gewann er allein auf vier verschiedenen Auto-Marken. Seit 1983 ist er Repräsentant und Versuchsfahrer bei Porsche und nimmt noch an Wettbewerben bei Historischen Meisterschaften teil. Wir wünschen Walter zu seinem Geburtstag alles Gute und hoffen ihn noch oft bei Heinz Liedl in Grasslfing und unserem Steyr Puch Treffen begrüßen zu dürfen.

*Georg Hummel
Steyr Puch Freundeskreis*





Zur Erinnerung an Franz Eichhammer

Zum Motorsport kam Franz Eichhammer durch seine Kollegen Hannes Haering und Heinz Liedl. Gesegnet mit viel fahrerischem Talent begab er sich 1964 mit seinem Steyr Puch auf die Rennstrecken. Der schnelle Regensburger startete vorwiegend bei Rundstreckenrennen. Mit seinem fahrerischen Potential auf dem schnellen Puch wurde er zum Siegfahrer und konnte große Erfolge feiern.

Noch heute wird der Name Franz Eichhammer mit den Steyr Puch-Motorsporterfolgen der damaligen Zeit in Verbindung gebracht. Seine Rennfahrerkollegen und Freunde sind voll des Lobes über den Steyr Puch-Piloten, dessen Fahrweise verwegen und verdammt schnell war. Damit er auch immer genug Dampf unter der Haube seiner „Rennsemmel“ hatte, dafür sorgte Hannes Haering mit seinen schnellen Motoren.

Eichhammer begeisterte mit seinem spektakulären Fahrstil sowohl die Streckensprecher als auch die Zuschauer. Ebenso war er ein begehrtes Motiv für die Fotografen: Der Puch im Drift, selten alle vier Räder auf der Rennstrecke – das war sein Markenzeichen. Heute erfreuen diese Rennfotos die Betrachter und zeigen mit welchem Speed er unterwegs war. Franz hatte seinen Puch stets unter Kontrolle und selten einen Ausrutscher. Zu seinen größten Erfolgen zählten unter anderem die Siege auf dem Nürburgring beim „Großen Preis der Tourenwagen“ 1967, einem 6-Stunden-Rennen, mit seinem Team-Kollegen Istvan Hollos und beim „500-km-Rennen“ 1968. Zudem wurde er 1968 Deutscher Vizemeister auf der Rundstrecke.

Unzählige Siege und gute Platzierungen bei Berg- und Rundstreckenrennen rundeten die erfolgreiche Motorsportlaufbahn des sympathischen Jungesellen ab.

Franz Eichhammer verabschiedete sich 1973 aus der Motorsportszene, die er mit seinem Steyr-Puch imposant belebt hatte.

Claudia und Harald Peter



Liebe Freundeskreis-Mitglieder und Fans unserer Steyr Puch-Automobile,

leider muss ich euch die traurige Mitteilung machen, dass unser Motorsportkamerad und Freundeskreis-Mitglied der ersten Stunde, Franz Eichhammer, uns nach langer Krankheit für immer verlassen hat. Franz Eichhammer hat mit seinem herzhaften Fahrstil auf Steyr Puch in vielen Rennen bewiesen, was mit einem kleinen Rennauto motorsportlich möglich ist und so manchem Fahrer Hubraum stärkerer Autos gezeigt, wo der (Eich-)Hammer hängt. Bereits von seiner Krankheit gezeichnet, hat es sich Franz nicht nehmen lassen, wenn immer es ihm möglich war, in unserer Mitte zu weilen. Er wird uns als Freund und Motorsportler vergangener Tage in bester Erinnerung bleiben. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

*Georg Hummel
für den Steyr Puch-Freundeskreis
Deutschland*



Zusammenstellung der wichtigsten Angaben für die Durchführung von Reparaturen am Steyr-Puch 500.

I. Motor:

1. Kurbelwelle:

- a) Max. Schlag 0,02 mm
- b) Lager-Einbauspiel 0,04 - 0,07
- c) Axialspiel min 0,2 mm, max 0,4 mm
- d) Drehmoment zum Anziehen der Schwungmassenbefestigungsschraube = 30 mkg
- e) Drehmoment zum Anziehen der Doppelriemenscheibenbefestigungsschraube = 10 mkg.

2. Pleuelstange:

- a) Drehmoment zum Anziehen der Pleuelschrauben = 3 mkg
- b) Spiel des Pleuelbolzens max 0,05 mm
- c) Abweichung von der rechtwinkeligen Lage max 0,04 mm

3. Nockenwelle:

- a) max. Schlag 0,01 mm
- b) Axialspiel 0,2 mm
- c) Nockenhöhe 5,12 mm max. Abweichung - 0,12 mm
- d) Zahnflankenspiel 0,01 - 0,04

4. Kolben:

- a) Einbauspiel 0,04 mm am Kolbenhemd, gemessen 12 mm vom Schaftende entfernt und zwar im rechten Winkel zur Pleuelbolzenachse
- b) Pleuelbolzenspiel 0,001 - 0,007 mm

5. Kolbenringe:

- a) Höhenspiel
 - I. Ring 0,04 - 0,07 max 0,15
 - II. Ring 0,03 - 0,06 max 0,15
 - Ölabstreifring 0,02 - 0,05 max 0,1
- b) Spiel am Stoß 0,3 - 0,45 max 1,0
- c) Spiel in radialer Richtung: Bei Hineindrücken muß die Lauffläche des Ringes 0,3 mm tiefer liegen, als die des Pleuels.

6. Zylinder und Pleuel:

- a) Max. Ovalität des Zylinders 0,05 mm
- b) Länge von Dichtfläche bis Pleuelachse 100,2 mm
- c) Feststellung des Verschleißes

2) Zylinder Verschleiß z.B.

Zylinder Meßstelle	zum Pleuelbolzen parallel	im rechten Winkel zur Pleuelbolzenachse
oben, ca. 12 mm von der Oberkante	70,02	70,045 (Größtmaß)
mitte	70,01	70,025
unten, ca. 5-10 mm von der Unterkante	70,00 (Kleinstmaß)	70,005



12. Lichtanlasser und Regler:

- a) Einschaltspannung 13 - 13,6 V
- b) Leerlaufspannung
 - b 1) Elbak 13,8 - 14,2 V
 - b 2) Bosch 14,0 - 14,9 V
- c) Rückstrom 4 - 9 A
- d) Restladestrom bei voller Batterie und Tagfahrt 0,8 - 1 A

II. Getriebe:

=====

1.) Tachoantrieb:

- a) Axialspiel 0,1 - 0,5 mm
- b) Zahnflankenspiel 0,1 - max. 0,5 mm

2.) Antriebswelle:

- a) Maximaler Schlag im eingebauten Zustand gemessen am Zapfen für das Nadellager max 0,06
- b) Drehmoment zum Anziehen der Befestigungsmutter 4 - 5 mkg

3.) Triebling und Tellerrad:

- a) Drehmoment zum Anziehen der Befestigungsmutter 5 - 5,5 mkg
- b) Zahnflankenspiel 0,07 - 0,19 mm

4.) Synchronisierung:

- a) III. und IV. Gang-Distanz zwischen Zahnrad und Ansatz des Kegels max. 2,9 mm, min 1,5 mm
- b) II. Gang-Distanz zwischen Stirnfläche des Gleichlaufkegels und dem Zahnrad max. 5,5 mm, min. 3,9 mm
- c) Synchronfedern: Siehe Zeichnung Nr. III in der Reparaturanleitung

5.) Schaltung:

- a) Drehmoment zum Anziehen der 8 G-Schrauben der Schaltgabeln 1,5 - 1,7 mkg
- b) Spiel der Schaltgabeln in der Schaltmuffe bzw. im I. Gang-Schieberad im eingeschaltetem Zustand jeweils min. 0,1 mm max. 0,2 mm

6.) Ausgleichsgetriebe:

Ausgleichskegelräder des Achsantriebes
Axialspiel 0,1 - 0,3 mm



III. Fahrgestell:

=====

- a.) Vorspur $0 - 2$ mm
- b.) Sturz $1^{\circ} + 20' = 4 - 7$ mm
- c.) Nachlauf 9°
- d.) Differenzwinkel
Bei 33° Einschlag am kurveninneren Rad hat das kurvenäußere Rad $25^{\circ} 40' + 30'$
Bei 20° Einschlag am kurveninneren Rad hat das kurvenäußere Rad $17^{\circ} 50' + 30'$
Sämtliche Messungen mit Belastung von 2 - 3 Personen.





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 2012

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 Kauf 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

Hochwertiges,
geschmiedetes
Stahlpleuel

Die neuen Leichten

Neueste
Produktionstechnik
antorsiem!

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

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

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



www.strada.at

Ersatzteildienst für STEYR-PUCH 500-650-700-Hanfänger 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 langen 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 langen Topf)



Her-TRIEBLINGE inkl. Tellertrad

€ 50,-

für Puch 500-650 bis 1968

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENPLEUEL für 23mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis z. A.



ACHSSCHWINGE fabrikanneu

Lieferungspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500

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

INFO-COUPON

Name _____

Adresse _____

Telefon / Mobiltelefon (für Rückfragen) _____

Fax _____ eMail _____

Fahrzeug (Bj.) _____

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





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 anchl. 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
www.speedochrono.de



Preisspiegel 2012

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	12.500.-	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	17.500.-	13.500.-	9.000.-	5.500.-	3.000.-
700 E Kombi	511	59 - 68	19.000.-	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

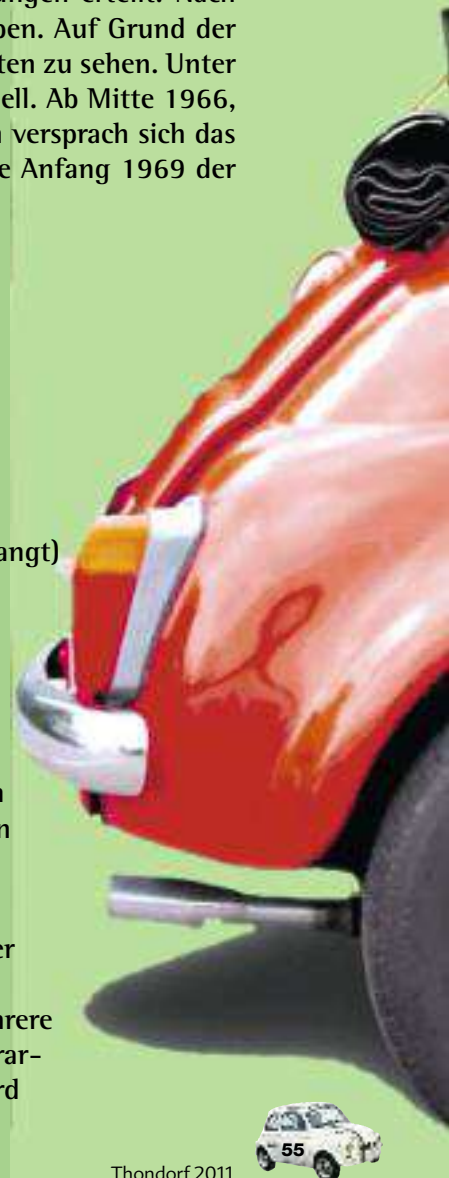
Gebrauchter Zustand. Normaler Spuren der Jahre. Kleinere Mängel. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber fahrbereit und gut gebrauchsfähig.

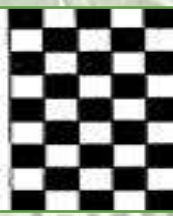
Note 4

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

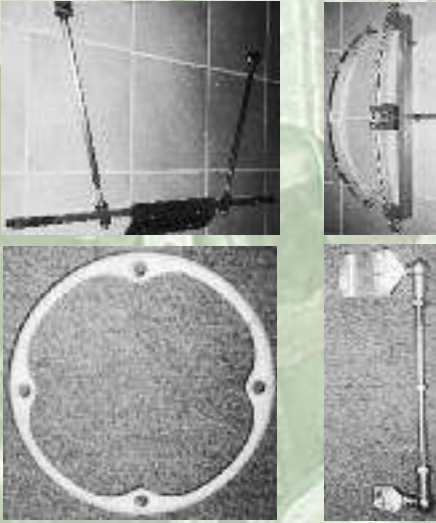
Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber restaurierbar. Fehlende Teile! Die Frage, ob ein Fahrzeug durch einen schweren Defekt (nicht fahrbereit) gleich um mehrere Noten fallen kann, ist umstritten. Im 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
0049-83 02 / 4 79
Grüntenweg 5
87657 Görtsried

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 2011

Standort Mödling/Wien
Johannes Neuroth
0043-664 3513714
johannes.neuroth@gmx.at



Thondorf 2011

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 ein-
nen Kriechgang und kann gerne be-
sichtigt und probegefahren 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
0049-2692 / 8037

PUCH 500 D, Bj.64, rot, Flügeltüren,
großes Faltdach und Hardtop extra,
Wagen komplett neu aufgebaut mit
Originalteilen, Sportsitze, Sportaus-
puff, 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 Straßenmotor TR, ca. 47
PS, ca. 1.500 km gelaufen, Preis VH
500er Motor, Preis VH
Dynastarter generalüberholt, Preis VH
Splanemann Berlin
0049-30 / 6 63 71 68

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

Johannes Hiltrup
0049-23 61 / 1 58 54

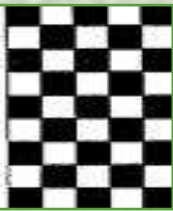
Steyr Puch 700C,



Bj. 1962, fahrbereit, kein Rost!

Das Auto wurde vor ein paar Jahren
vom Vorbesitzer überarbeitet. Das
Hardtop wurde durch ein Vinyl Dach
ersetzt, das Hardtop ist nicht mehr
vorhanden.

VB: 12.500,- Euro.
Urthaler
0043-6137 / 5412
info@urthaler.at



Interessantes

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

Johann Wenzel
00 43-7 28 97 10 24

Diverse Ersatzteile,



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

H. Nenninger · Tel.: 0 84 53 / 86 56

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
0049-151 - 240 559 83

Sonderanfertigung Schaltknauf



Manfred Saszyk
0049-212 / 4 54 38
Steyr PUCH Hupenknopf

Einpoliger Hupenknopf



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

Umbauarbeiten VDO-TR-Tacho für Steyr-Puch:



Der Tacho wird umgebaut auf TR. Gehäuse wird gestrahlt und neu verzinkt, Innenring und Zeiger neu lackiert. Von VDO kontrolliert, zusammengebaut, auf null Kilometer gestellt und geeicht. Andere Übersetzungen möglich.

Auch 700er Kombi Tachometer! Ebenso Umbau VDO-Drehzahlmesser 80mm auf orig. TR-Design bis 8000 U/min.

5 Monate Garantie!
Details und Preise auf Anfrage!

Ewald Much
0049-676 / 328 59 10
ewald.much@aon.at

Professionelle Dynastarterüberholung



inkl. Kleinteile. Verteilerüberholung, Neuaufbau Dynastarter auf Anfrage.
Gerd Mayr
0049-1 72 / 7 21 40 20
gerd.mayr@web.de

siehe auch: steyr-puch.de

Termine 2012



Messen und Teilmärkte

19. - 20. Mai	TEILEMARKT Tulln	Fahrt lohnt immer	Tulln
14. - 16. Sept.	TEILEMARKT Imola	Wer sucht, der findet	Imola/I.
5. - 7. Okt.	CLASSIC EXPO	Stark im Kommen!	Salzburg/A.
12. - 14. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
25. - 28. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto Bene!	Padua/I.

Motorsporttermine.

1. - 3. Juni	GLP Berg	ADAC Bergpreis	Friedenfels
2. - 3. Juni	GLP Pro	Mozart Preis	Salzburgring/A.
8. - 10. Juni	ACM	Jan Wellem Pokal	Nürburgring
7. - 8. Juli	GLP Pro	Bergpreis Schotten	MSC Schotten
6. - 8. Juli	GLP Pro	Rundstreckenrennen	Oschersleben
20. - 22. Juli	ACM/Youngtimer-Trophy	SPA Race-Festival	SPA/B.
17. - 19. Aug.	GLP Berg	Hauensteiner Berggrace	Hauenstein/Rhön
17. - 19. Aug.	ACM/Youngtimer-Trophy	Race Festival	Zolder/B.
7. - 9. Sep.	ACM/RSG Hamburg	Racing Days	Assen/NL.
8. - 9. Sep.	GLP Berg	AVD Bergrennen	Unterfranken
22. - 23. Sep.	ACM/GLP Pro	Hockenheim-Classic	Hockenheimring
19. - 21. Okt.	ACM/GLP Pro	ADAC Westfalen-Trophy	Nürburgring

Deutschland:

19. Mai	Teilemarkt bei Heinz Liedl - Gelände	Grassfing/R.
17. - 20. Mai	KLASSIKWELT BODENSEE	Friedrichshafen
24. 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

5. Mai	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
2. Juni	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
6. Juli	Meilenwerk Stuttgart	im Wichtel
7. Sep.	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
5. Okt.	Rhodt/Pfalz	Alte Rebschule
2. Nov.	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
7. Dez.	Weissach	Ratsstuben

Stammtisch „Tiefer Süden“ Dreiländereck (Südbaden/Schweiz/Elsass)

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

14. Dez.		Raum Weil-Haltingen
----------	--	---------------------

Stammtisch Rhein-Ruhr (Ruhrgebiet/Westfalen)

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

3. Juni, 5. Aug., 7. Okt., 2. 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:

unterer Lagerbolzen und Büchse für Haflinger, Fünfganggetriebe für ZF-Kombi,
Gummimattensatz, vierteilig für alle Modelle 25.-, Verteilerkappen, transparent 22.-



www.prokschi.at

Synchronringe, ZF-Getriebe



www.prokschi.at

Neu! Lagerbüchse und Lagersatz Standard Kurbelwelle



www.prokschi.at



9er Triebhülse, Tellerrad für 700 C



Motordichtsatz



www.prokschi.at

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



www.prokschi.at

Panhardstab für
Vorderachse (rostfr. Stahl)



www.prokschi.at

761 ccm geschmiedete
Kolben + Zylinder



www.prokschi.at

Nummernschildbeleuchtung
original Hella



26/27, 27/27, 33/20 Zahnräder



Stoßstange



Hauptwelle 1/2. Gang TR
für Fünfganggetriebe



Course de Côte de Wissembourg 1967