

Ausgabe Nr.27



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



QUALITY MEETS PASSION.
**QUALITÄT
TRIFFT
LEIDENSCHAFT.**

Vintage

ZUBEHÖR



BEKLEIDUNG



TECHNIK



Besuchen Sie uns in unserem Online-Shop: www.isa-racing.de



ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

August-Horch-Str. 11
56736 Kottenheim

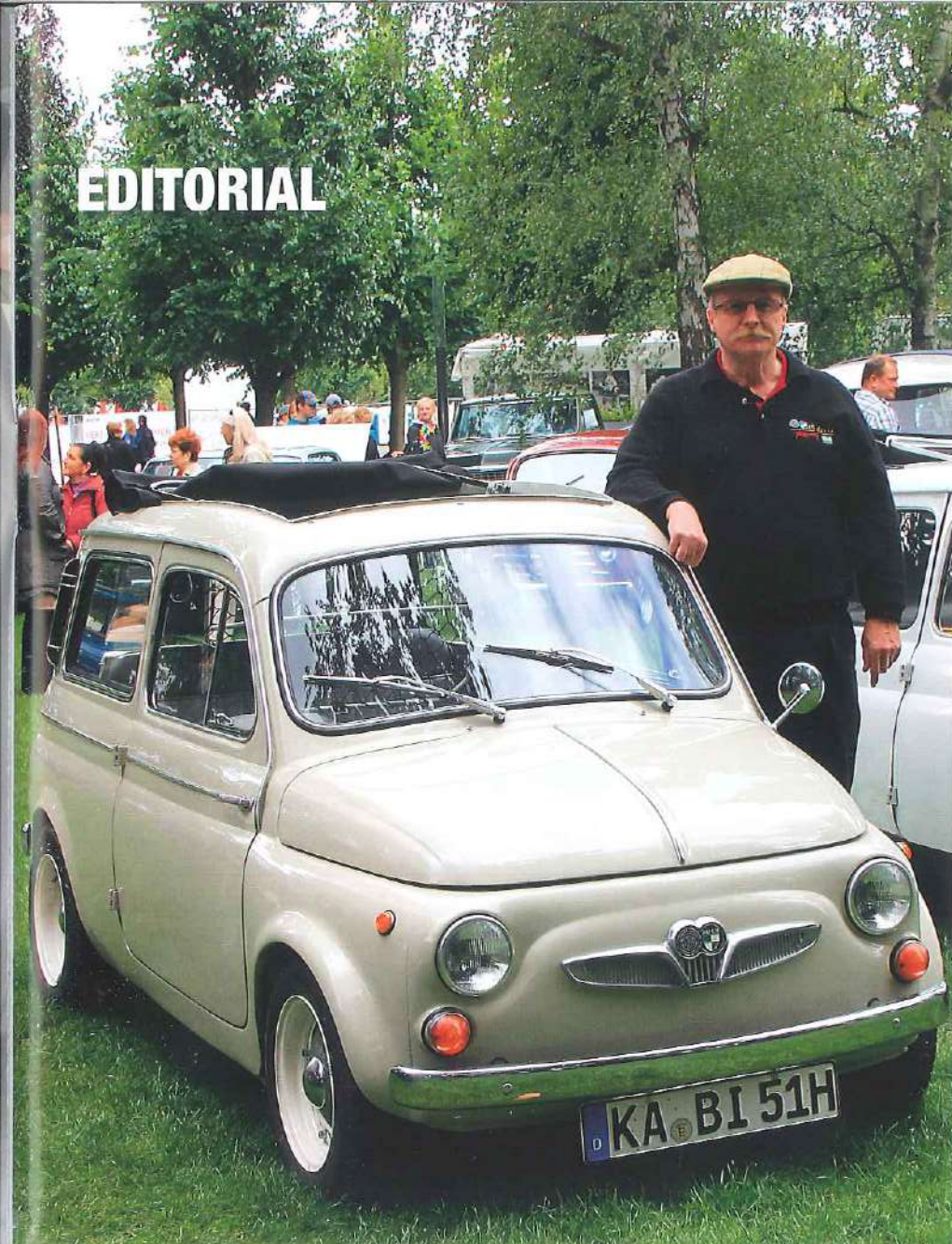
Telefon: +49 2651 / 9625-0
Telefax: +49 2651 / 9625-10

E-Mail: info@isa-racing.de
Internet: www.isa-racing.de

OFFIZIELLER SPONSOR

**YOUNG TIMER®
TROPHY**

EDITORIAL



Einfach mal die entschleunigten Momente genießen...

Den Nachmittag an Heiligabend 2012 werde ich nicht so schnell vergessen. Über mir lärmte ein Rettungshubschrauber des ADAC im Anflug auf das nahegelegene Städtische Klinikum.

An den vor mei-

nem Haus befindlichen Parkplätzen stritten sich zwei Autofahrer um ihre Parkrechte. Am Tor meiner Schrauberhöhle rekordverdächtige Temperaturen, Nahe der 20 Grad. Strahlender Sonnenschein ließ trotz dieser Jahreszeit das Oldtimerfieber in mir hoch kommen. Frühlingswetter begleitete an diesem Tag ein alle

Jahre wiederkehrendes Ritual – nur halt im Dezember, im falschen Monat und zum zweiten Mal im gleichen Jahr.

Garagentor auf, Licht an, den Puch raus ins Freie. Ich beginne mit entspanntem Werkeln an einigen liegengebliebenen

...entschleunigte Momente...

Arbeiten der gerade erst zu Ende gegangenen Oldtimersaison. Kein Zeitdruck, kein turbulenter Weihnachtsstress. Innere Ruhe und wohlige Zufriedenheit machten sich in mir breit. Einige der mit Weihnachtsgeschenken bepackten, vorbeiziehenden Passanten blieben stehen – kein blödes Wort, kein frommer

Spruch (...hat der an Heiligabend nichts Besseres zu tun?). Sie freuten sich einfach und ehrlich beim Anblick meines kleinen „Italieners“! – Aufklärung in Sachen Steyr Puch war mal wieder angesagt. Dazu tönte aus dem alten Kofferradio meines Vaters, aus der hintersten Ecke meiner Garage „White Christmas“ von Shakin' Stevens. Gemeinsam genossen alle Anwesenden diesen vom Tempo des Alltags befreiten und entschleunigten Moment.

Man hat das Gefühl unsere Welt dreht sich immer schneller. Die Ereignisse scheinen sich zu überschlagen. Stuttgart21, Flughafen Berlin, Elb-Philharmonie und die andauernde EURO-Krise. Überall herrscht Zeitmangel, Konfusion und Hektik. Doch was hat das alles mit dem Genießen von entschleunigten Momenten und unserem Oldtimer-Hobby zu tun? Nichts? Oder vielleicht doch?

Denn entspannter und ausgeglichener als an diesem Nachmittag im Dezember 2012 war ich seit Monaten nicht mehr. Nirgendwo anders als in meiner kleinen Schrauberhöhle kann ich besser abschalten und für ein paar Stunden der Hektik des Alltags, dem Tempo des Informationszeitalters und den Problemen dieser Welt besser entfliehen. Kein I-Phone, kein I-Pad, kein ständiges persönliches verfügbar sein, können diese Idylle stören. Hier bin ich einfach nicht erreichbar, bestimme ich das Tempo und dafür bin ich unserem gemeinsamen Hobby unendlich dankbar.

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



INHALT 2012

THEMEN

...entschleunigen... 3

Sag zum Abschied... 5

LEUTE

Polens Niki Lauda 7

Ein Mann sieht Rot 10

Thomas, der Puchpilot 21

Röhrls Entdecker 22

Jürgen Pachteu 32

Bernhard Deutsch 33

Dieter Nakaten 46

START UND ZIEL

Saison 2012 28

TREFFEN

Ausfahrten 2012 40

SERVICE

Technische Angaben 48

Anzugsdrehmomente 52

Preisspiegel 55

Jumble Goodies 56

Termine 58

TEST/BERICHTE

Einmal Puch, immer 17

Mit magischen Kräften 20

Impressum 4



26. Weltmesse für Oldtimer, Classic- & Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile und Restaurierung + Welt-Clubtreff
Messe Essen, 27.3. bis 30.3. -2014
Wir sind dabei! Steyr Puch Clubstand, Halle 6.1

IMPRESSUM

-Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch-Freundeskreises Deutschland. Gegründet 1983 eingetragene Mitglieder ca. 200. Erstmalsiges 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
lothar-ulla@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



In eigener Sache...

sag' zum Abschied leise Servus.

Die ruhige zurückhaltende Art war noch nie so mein Ding und als Vertreter des klaren, rustikalen, und für alle verständlichen Wortes, „ecke“ ich oftmals an – und das ist auch gut so. Für alle Kritiker an meiner Person und meinen Aktivitäten für den Freundeskreis, die ich zusammen mit einer Handvoll Mitglieder alljährlich zu Wege bringe, gilt ein altes Sprichwort: „von nichts kommt nichts“. Kritik kommt in letzter Zeit ausgerechnet immer wieder von Leuten, die am meisten von meiner Arbeit für den Freundeskreis profitieren oder profitiert haben. Mit Hilfe der im Laufe der Jahre im Freundeskreis geschaffenen Netzwerke und Strukturen konnten viele Steyr Puch-Fahrzeuge restauriert werden. Über Fachleute aus dem Freundeskreis bekamen die Fahrzeuge entsprechende Felgen, Stabis, Motoren und Getriebe. Nachfertigungen wurden veranlasst, um Mitgliedern und Neueinsteigern die Möglichkeiten zu geben, sich auch einen richtig guten Steyr Puch auf die Straße zu stellen. Jetzt sollte man meinen, dass danach die Phase beginnt, in der dem Steyr Puch-Freundeskreis für seine Aktivitäten und seine Hilfestellung bei Problemlösungen (Tuner, Technik, TÜV, usw.) etwas zurückgegeben wird. Ein kleines Treffen, eine Ausfahrt oder das Mitwirken bei der Erledigung von Freundeskreis-Aufgaben als anerkanntes Dankeschön – leider Fehlanzeige... Wenn die eigenen Ziele erreicht sind, hat der Mohr seine Schuldigkeit getan. Jetzt kann man sich auch gleich noch die 30 Euro Jahresbeitrag für den Freundeskreis sparen und wieder austreten. Es scheint der Egoismus der Leute, das Desinteresse an gemeinschaftlicher Arbeit, der Zeitgeist und meine eigene Enttäuschung darüber zu sein, was mir im Augenblick so sehr zu schaffen macht. Gerade die letzten beiden Jahre haben mich darin bestärkt, nun die Reißleine zu ziehen. Wenn unser Thondorf-Magazin von einem Freundeskreis-Mitglied im Ebay an-

geboten und für 5,71 Euro verhökert wird, wenn mir ein Mitglied mit Rechtsanwalt droht, weil sein Pseudo-TR zum öffentlichen Diskussionsthema in unserer „Thondorf“ wird, wenn ich im Fahrerlager in Hockenheim von einem Uraltmitglied (mittlerweile mit Sohn aus dem Freundeskreis ausgetreten) als unredlicher Kaufmann beschimpft werde, dann hört für mich der Spaß auf. Auf das „große Fressen“ mit Trinkgelage an unserem Messestand in Stuttgart, möchte ich erst gar nicht näher eingehen. Die Beteiligten an diesem Auftritt sollten sich über die Außenwirkung Gedanken machen und auch darüber, wie lange wir an solch' einem exponierten Platz noch einen Clubstand haben wollen. Wir sitzen in Stuttgart auf dem sprichwörtlichen „Präsentierteller“. Jeder Messebesucher muss an unserem Freundeskreisstand vorbei, ob Hallenwechsel, Gastronomie oder Toilettengang. Die Messeveranstalter schauen heute genau hin, haben bestimmte Vorstellungen vom Auftreten eines Oldtimerclubs – und Ruck-Zuck – sind wir weg vom Fenster. Messestand heißt in erster Linie Fahrzeugpräsentation, dann sauberes Erscheinungsbild und einen Standdienst, der den Namen auch verdient und für Auskünfte erkennbar zur Verfügung steht. Gegen einen Kaffee oder etwas Gebäck ist überhaupt nichts einzuwenden. Der Messestand soll ein Treffpunkt für Mitglieder und Freunde der Marke Steyr Puch sein und auch Freude bereiten. Bitte die Reihenfolge von mir beachten. Einen Messe-Clubstand zu stellen, ist mit seriöser Arbeit verbunden und kein „fideler Sonntagsbummler“ mit Freikartengarantie fürs Erscheinen. Unser Messestand in Stuttgart wurde von externen Leuten zur Belanglosigkeit degradiert und so die Standgestaltung von Karl Oberndorfer



und Eberhard Knie und das „Messe-Highlight“, der Imp 700 gt von Michael Kuhn (einer der Wenigen, der beim Standdienst echt präsent war), zur Nebensache degradiert. An unsere Sponsoren denkt natürlich auch keiner. Sie haben durch ihr finanzielles Engagement für den Steyr Puch-Freundeskreis einen niveaувollen Messeauftritt verdient. Auch auf unserem Stand in Essen auf der Techno-Classica musste ich feststellen, dass Johannes Hiltrop überwiegend für den freien Eintritt benutzt wird – ansonsten kein Engagement, kein Dank für seine Arbeit, eher noch Ausgrenzung von gesellschaftlichen Anlässen einiger Clubmitglieder. Wenn jeder nur noch nimmt und keiner mehr gibt, wird der Steyr Puch-Freundeskreis nicht mehr lange überleben können. Es ist jetzt an der Zeit – das spüre ich – dass jüngere Freundeskreismitglieder das Zepter in die Hand nehmen, die bestehenden Strukturen reformieren und die Richtung zukünftig bestimmen. Verantwortlich zu sein für unsere gemeinsame Sache ist das Eine, die Richtung vorgeben und das Durchsetzen von Ideen, ist das andere (Präsentation auf Messen, Standgestaltung, Außendarstellung in Form von Clubhemden, ein THONDORF-Magazin, Messeflyer, Visitenkarten, Aufkleber). Viel Herzblut und Energie waren notwendig, um in fast 20 Jahren den Steyr Puch-Freundeskreis Deutschland dorthin zu führen, wo er heute steht. Mit 65 Mitgliedern (ohne Karteileichen) habe ich im Jahre 1996 die Führung unseres Freundes-



kreises von meinem Vorgänger Johannes Groß übernommen. Derzeit zählt der Steyr Puch-Freundeskreis 221 Mitglieder. Den jährlichen Abgängen steht immer noch eine größere Zahl von Neumitgliedern gegenüber; was für die gute Arbeit der gerade mal noch ca. 25 echten, aktiven Freundeskreismitglieder (inkl. des Teams für den Teilemarkt um die Familie Liedl und Manfred Spiegel) spricht. An dieser positiven Entwicklung hat nicht nur der immer hervorragend veranstaltete Liedl- Teilemarkt in Graßling mit schöner Ausfahrt, organisiert von Hubert Nenninger, seinen Anteil, sondern auch die Präsentation der Clubstände in Essen (Techno-Classica), betreut von Hennes Hiltrop, Heiner Schlüter und mir, mit leider nur noch wenig Unterstützung von Freundeskreislern aus der Ruhr-Region. In Stuttgart (Retro-Classics) sorgt die Truppe um Karl Oberndorfer, Eberhard Knie und Michael Stöbel für gutes Gelingen. Die Büroarbeit leistet unsere Ulla Kahl. Auch Jutta Duesterberg, die in der Vergangenheit zum Team gehörte, hat ihren Anteil daran. Ihr möchte ich für die Zukunft alles Gute und gesundheitliche Besserung wünschen. Harald und Claudia Peter, die seit Jahrzehnten auf den Rennstrecken das Aushängeschild des Freundeskreises sind, machen einen super Job und versorgen mich seit Jahren als einzige regelmäßig mit Beiträgen für die „Thondorf“. Im Südwesten haben Gerd Maier und Roger Eickhoff mit gelungenen Events für neue Treffpunkte der Steyr Puch-Fahrer gesorgt. Durch euer Engagement habt

ihr in den fast zwei Jahrzehnten meines Wirkens dem Steyr Puch-Freundeskreis ein professionelles Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit gegeben und für Anerkennung in der Oldtimerszene gesorgt. An dieser Stelle möchte ich euch allen für das große Engagement in den vergangenen Jahren nochmals vielen Dank sagen!

Dass, bei der heutigen Größe des Freundeskreises, alle Aktivitäten auch mit gestiegenen Kosten verbunden sind, dürfte allen klar sein. Aber keiner fragt mal nach, wie sich das ganze Engagement des Freundeskreises finanziert. Allein meine täglich Arbeit (ca. 2 Std.) am PC oder Telefon verursacht Kosten. Briefporto, Druckerpatronen und Büromaterial gibt es nicht umsonst. Der Beitrag wurde in 17 Jahren genau einmal von 28 auf 30 Euro erhöht. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln kann das öffentliche Auftreten des Freundeskreises in der jetzigen Form nur sehr schwer getätigt werden. Deshalb kommen wir um eine Anhebung des Freundeskreisbeitrages auf 35 Euro ab dem nächsten Jahr (2014) nicht mehr herum. Wer bereit ist eine kleine zusätzliche Spende zu machen – es würde mich freuen.

Meine Arbeit und die Bereitschaft, täglich für den Freundeskreis präsent zu sein, haben bei mir Abnutzungsspuren hinterlassen, die ich leider nicht mehr kompensieren kann. Im Alter wird man halt empfindlicher und nachdenklicher; teilweise fehlt mir auch der Antrieb, weiterhin tausende von Kilometern im Jahr für den Freundeskreis unterwegs zu sein. Zweimal Bamberg (für unser

„Thondorf“-Magazin), Messe Stuttgart, Messe Essen (Fahrzeugbeschaffung und Beförderung zu den Messen und zurück, Standdienst, Auf- und Abbau), Teilemarkt, Jahresabschluss in Aschaffenburg, dazu noch zwei bis drei Ausfahrten im Jahr, das pack' ich einfach nicht mehr. Deshalb werde ich nach der Veröffentlichung unserer „Jubiläums-Thondorf“ zur Jahresmitte 2014, nur noch einfaches Mitglied mit ganz kleinem Aufgabenbereich bleiben. Ich bitte euch um Verständnis für meine getroffene Entscheidung und gleichzeitig um eure Hilfe.

Es muss für mich schnellstens ein Nachfolger gefunden werden. Es kann auch eine Gruppe sein, die sich die Arbeit zukünftig teilt und zum Jahresbeginn 2015 auch für die Gesamtaufgabe „Steyr Puch-Freundeskreis“ Verantwortung übernimmt. Den Steyr Puch-Bazillus muss er (müssen sie) allerdings in sich tragen, um auch in Zukunft „unsere Autos“, wo immer es möglich ist, in den Mittelpunkt zu stellen. Es wartet eine vielseitige Aufgabe, die auch die Chance bietet, notwendige Veränderungen und neue, zeitgemäße Strukturen für den Freundeskreis zu schaffen. Es wird von mir ein bestelltes Feld mit allen Chancen für die Zukunft des Steyr Puch-Freundeskreises hinterlassen. Ich wünsche meinem(n) Nachfolger(n) viel Glück bei der Bewältigung der zukünftigen Aufgaben.

Ideen überleben nur solange, wie es Leute gibt, die sie standfest vertreten.

Ich sag' schon mal (leise) Servus...

*Euer Georg Hummel
Steyr Puch-Freundeskreis*





„Polens Niki Lauda“

ORF, die lange Nacht der Museen 2012: „Unser Europameister 1966“ auf Steyr Puch 650 TR, „Polens Niki Lauda“, Sobieslaw Zasada, der Grandseigneur des Rallyesports, begleitet von Ewy, seiner charmannten Gattin und oftmaligen Copilotin. Sie besuchten „RRRollipop schauen“ in Eggenburgs „Nostalgiewelt“.

„Sobi“ war gekommen um sein Puchauto – oder besser gesagt einen der Werkswagen, die ihm 1966 vom Puchwerk zur Verfügung gestellt wurden – wieder sehen, zu signieren und wieder einmal damit zu fahren. Er ist mit vielen anderen Autos auch Rallyes gefahren, bis hin zur Ostafrikasafari 1997 – sagt er – doch keines ist ihm so gelegen, keine Porsches, Mercedes und Mitsubishi liebt er so sehr, wie die kleinen, behenden Puchs. Verständlich: fuhr er doch mit ihnen seinen größten Erfolg ein.

Die Erfolgsgeschichte der Puchautos begann 1957 in Italien, mit dem Erscheinen des „FIAT Cinquecento“. In Österreich – und nur in Österreich – hieß er „Steyr Puch 500 MOD.FIAT“. Karosserie, Innenausstattung und Fahrwerk





Christl Haas, Ski Alpin:
Abfahrtsweltmeisterin 1962
und Olympiasiegerin 1964.

vorn kamen aus Italien, Motor, Getriebe und hinteres Fahrwerk von Steyr Puch, Graz, Thondorf. Die Grazer betrieben eifrig „Modellpflege der inneren Werte“, sodass sich 10 Jahre später ein „Steyr Puch 650 TR“ bereits dermaßen von einem „FIAT 500“ unterschied, dass er mit der Zusatzbezeichnung „Europa“ sogar exportiert werden konnte. Wie der Cinquecento hatte er bereits hinten angeschlagene Türen, ein festes Blechdach mit nur mehr kleinem Faltdach, was eine steifere Karosserie zur Folge hatte.

Beim Europameisterschaftsauto mit der Fahrzeug Nr. 503.7596 handelt es sich allerdings um einen „Steyr-Puch 650 TR II MOD. FIAT“ mit hinten angeschlagenen Türen. Ein Werkswagen in Korallenrot, „gefertigt am 19. Jan. 1962 ohne Serienmeldung“, von der Versuchsabteilung des Puchwerks in Graz, Thondorf. Er ist „der TR mit der niedrigsten Fahrzeugnummer überhaupt“ und ist am 15. Februar 1965, als „Steyr-Puch 650 TR“ typisiert worden. In der Puchwerbung aus 1967 wurden er und seinesgleichen jedoch gern fälschlicherweise als Modell „Europa“ bezeichnet.

Vorher, 1964, ist „503.7596“ 1½ Monate lang der Abfahrtskiweltmeisterin und Olympiasiegerin Christl Haas zur Verfügung gestellt gewesen. Leihweise. Christl Haas ist 1962 in Chamonix Abfahrtskiweltmeisterin und im Jänner 1964, in Innsbruck, Abfahrts-Olympiasiegerin geworden. Auf Blizzard Ski 1962 auf dem Fiberglasski Super Epoxi und 1964 auf einem Super-Metall-Ski. 1966 wird „503.7596“ ein zweites Mal auf die Puchwerke Graz Thondorf zugelassen, diesmal mit dem Kennzeichen G-14892, und er dient Sobieslaw Zasada zur Teilnahme an der Rallye-Europameisterschaft 1966 „(verbesserte) Tourenwagen Gruppe II“ (ohne cm³ Beschränkung). Er ist einer von mindestens drei gleich aufgebauten Wettbewerb-Puchs aus der Versuchsabteilung des Werks.

Mit ihm starten in der Nacht vom 22. zum 23. April 1966 Sobieslaw Zasada mit Ehefrau Ewy bei der Tulpenrallye. Sie führt von Zandvoort an Hollands Küste durch die Alpen nach Genf und retour; mit diversen Sonderprüfungen auf Rennstrecken wie z. B. Zolder, Spa-Francorchamps oder Nürburgring.

5 Tage später, am 27. April, hatte „Sobi“ seine Klasse Tourenwagen bis 700 ccm gewonnen. In der Gesamtwertung „(verbesserte) Tourenwagen



Produktionszahlen

Steyr-Puch 650 TR II,
mit hinten angeschlagenen
Türen, von 1962 bis 1966:
ca. 57 Stück
Alle TR insgesamt,
von 1962 bis 1968:
ca. 482 Stück



... nicht verloren: Europameister Zasada, Polen

In der RAC Rally fiel die Entscheidung: der neue Rallye-Europameister der Gruppe 2 — Tourenwagen heißt Sobieslaw Zasada. Und Steyr-Puch und Castrol.
Mäktinen III vergebens eine Attacke. Für BMC und Castrol. Diesmal war das Schicksal gegen ihn. (Und nicht um oft zurück, gegen Zasada.)
So gewannen Söderström, Palm die RAC-Rallye für Ford. Und Castrol.
Doch Zasada gewann den Europameistertitel. Zu Hause. Dennoch verdient. Nach einer erfordersreichen Saison auf Europas reuesten Rallyebahnen.

CASTROL
das Öl der Rennen, Rallyes und Rekorde

Gruppe II“ belegt er Platz 3. Die Tulpenrallye war der 3. Lauf von insgesamt sieben. Über weitere Einsätze von „503.7596“ bei anderen Europameisterschaftsläufen liegen keine authentischen Berichte vor.


Ende 1966 hat schließlich „Sobieslaw Zasada ausschließlich auf Steyr-Puch 650 TR“ die Europameisterschaft Gruppe II „(verbesserte) Tourenwagen“ gewonnen. Die Puchwerke ziehen sich vom Rallyesport zurück, Puch gibt seine „Super-TR II“ an Bevorzugte ab.

„503.7596“, der „Schönste im Stall“, gelangt 1967 „in den Besitz eines Medizinstudenten und heute bereits emeritierten Universitätsprofessors. Zwecks besserer Alltagstauglichkeit baut ihn das Puchwerk auf „serienmäßiger TR II“ um. Betroffen von diesen Maßnahmen sind der querschnittvergrößerte, weil ansaugrichterlose Vergaser, die Albert-Nockenwelle, der 2. Tank und das unsynchronisierte 5-Ganggetriebe. Es wird ersetzt durch das synchronisierte 4-Gang-Berggetriebe mit 8er-Triebtrieb und größerem Sprung Dritte/Vierte (Zähneanzahl 25:28 anstatt 26:28). Vom Zasada-Motor bleiben Bohrung 82 und Hub 66 mm = 697 cm³, anstatt serienmäßig 81 x 64 = 660-cm³, auch der 36er-Vergaser bleibt anstatt des 32ers. Weiters das tief gesetzte, hart gedämpfte Fahrwerk, korrigierte Radstürze, die Torsions- und Querstabilisatoren vorn, die Motoraufhängungsführungen hinten, der Monte-Carlo-Auspuff, heizungslos und vierportig, sowie erweiterte Radausschnitte: vorn für Pirelli 155/70/SR12 und hinten für Dunlop Racing Reifen 4,50L-12 CR65.

1984 oder 17 Jahre später, wird „503.7596“ bei Walter Niessner, Wien, „Nachf. von Joh. Niessner, offz. Steyr Puch und Steyr Fiat Kundendienst, Rep. Werkstätte, Nussdorf“ originalgetreu bzw. dem Original getreu nachempfunden restauriert und 1997 an die Sammlung RRR Wien weiter verkauft. Dieser Ex-Zasada-



Europameister-Puch ist noch immer gut für zumindest für 40 PS. 5800/min entsprechen 140 km/h, in den unteren Gängen kann kurzfristig bis 8.000/min gedreht werden.

Am 6. Oktober 2012 signiert Sobieslaw Zasada in der NostalgieWelt „seinen“ Puch und fährt ihn nach 46 Jahren wieder, wieder mit Ehefrau Ewy am „heißen Stuhl“, nunmehr mit dem Kennzeichen „MD RRR 1“. Es wurden an die 20 km, die ihm sichtlich Spaß machten. Auch mit 82 Jahren! Zu Hause, in Krakau sind seine Autos, dem Wohlstand entsprechend, größer. 





- 1 Am Gelände seiner Werkstatt in Graßling nimmt Heinz Liedl für uns in seinem 650TR Platz
- 2 Heinz Liedl 1964 in Angriffsposition auf dem Weg zum Klassensieg

Ein Mann sieht

HEINZ LIEDL auf STEYR-





Heinz Liedl aus Graßlfing in der Nähe von Regensburg dominierte von 1964 bis 1967 seine Rennklasse und gewann drei Jahre hintereinander die deutsche Bergmeisterschaft für Tourenwagen. Dieses Kunststück gelang ihm auf einem STEYR-PUCH 650 TR.

ES knisterte im Publikum rund um das 11. internationale Bergrennen in Eberbach bei Heidelberg, dem letzten Lauf zur deutschen Bergmeisterschaft 1964. Die BMW-Werksmannschaft plante einen unglaublichen Coup von langer Hand. Die Zuschauer hatten längst Partei ergriffen und drückten Heinz Liedl die Daumen. Schon in der Saison 1963 war den BMW-Leuten klar, dass man gegen den Emporkömmling Heinz Liedl auf seinem knallroten STEYR-PUCH 650TR chancenlos war. In der Rennklasse bis 700 cm³ fuhr man mit den hauseigenen BMW 700 mit teilweise ermüthenden Zeitrückständen hinterher. Heinz gewann Rennen für Rennen. Grund dafür war nicht nur das geringe Leistungsgewicht von knapp 7 kg/PS. Der größte Vorteil gegenüber der Konkurrenz lag in der Vielzahl an möglichen, homologierten Getriebeabstufungen. Der schnelle Bayer hatte die Möglichkeit, das Getriebe exakt auf das Streckenprofil abstimmen zu können. Je- ➤

Heinz gewann Rennen für Rennen

WOT
PUCH 650TR





- 3** Werbewirksam posiert Heinz mit seinem Rennwagen im Veith-Pirelli-Werk
- 4** 1964 hatte Heinz Liedl leicht lachen...
- 5** ...Als Siegprämie für die gewonnene Meisterschaft schenkte ihm das Grazer Werk einen 650TR...
- 6** ...Da auf Neuwagenimporte ein sehr hoher Zoll zu zahlen war, meldete er das Auto in Tirol an

Gegen Heinz war kein Kraut gewachsen

Damals umfasste die deutsche Tourenwagen-Bergmeisterschaft 10 Rennklassen. Laut Reglement wurde jener Fahrer zum Bergmeister gekrönt, der in seiner Klasse die meisten Siege verzeichnen konnte.

In der Klasse bis 2000 cm³ fühlten sich die BMW jener Tage pudelwohl. Dummerweise hatte der aussichtsreichste Meisterschaftsanwärter und BMW-Werksfahrer Heinz Epplein auf BMW 1800TI in der Saison 1964 gegen Privatier Josef Schnitzer bereits ein Rennen verloren. Somit stand die Meisterschaft auf der Kippe, da Heinz Liedl drauf und dran war, auch 1964 alle Rennen in der 700 cm³-Klasse zu gewinnen. Man müsste dafür sorgen, dass auch Heinz Liedl ein Rennen verlieren würde. Dazu aber müsste man den Bayer schlagen. Da ein solches Unternehmen mit den eigenen Fahrzeugen nicht zu bewerkstelligen war, kaufte BMW kurzerhand einen 650TR vom Grazer Werk. Der Wagen wurde sogleich bei BMW in München vom österrei-

chischen Motorenspezialist Ludwig Apfelbeck frisiert. Ans Steuer setzte man keinen geringeren als BMW-Werksfahrer Hubert Hahne. In Eberbach beim Bergrennen sollte Hahne gewinnen und Heinz Liedl den Sieg wegnehmen. Somit würden Epplein und Liedl zumindest ex aequo Bergmeister werden. Dies war der Plan der BMW-Mannschaft.

Tatsächlich war beim Rennen in Eberbach der BMW-PUCH Thema Nr.1. Das Team rund um Ludwig Apfelbeck hatte ganze Arbeit geleistet. Der Motor von Hahnes TR schien in einem kleinen, oberen Drehzahlbereich mindestens 4 bis 5 PS mehr zu haben als Liedls Renngerät. Doch wie hatte man den BMW-PUCH übersetzt?

Heinz kannte die Strecke mit den unzähligen Serpentinaugen gut. Schon ein Jahr vorher gelang ihm das Kunststück, gegen Kapazunder wie Kolbenproduzent Eberhard Mahle mit einem Mercedes 220SE oder Glas-Werksfahrer Gerhard Bodmer Tagesbestzeit aller teilnehmenden Klassen zu fahren.

Er wusste auch 1964 an jenem Tag, was zu tun war. Für die



www.strada.at

Fa. Michael Peroutka
Mooskirchner Str.49
A-8502 Lannach



STEYR-PUCH 500 - 650 - 700 - Haflinger
Ersatzteile - Tuning - Sonderanfertigungen

Tel.: +43-676-610 40 69
Fax: +43-676-610 40 68
e-mail: office@strada.at



Spitzkehren verwendete er einen langen 1. Gang mit der Übersetzung 37:15. Bis zur nächsten Spitzkehre benötigte er einen kurzen 2. Gang, den er voll ausdrehen konnte bevor er wieder zurück in den Ersten schaltete. Für die letzte, lange Zielgerade legte er sich noch eine ideale Übersetzung für den 3. und 4. Gang parat. Er war sich sicher: Besser konnte man das Getriebe auf dieser Strecke nicht abstimmen. Hahne startete vor Liedl. Ein Unterschied in der Getriebeabstimmung machte sich bereits am Start bemerkbar, als der BMW-PUCH im Drehzahlkeller stecken

Die Jagd konnte beginnen

blieb und schlecht vom Fleck kam. Beim Beschleunigen aus den ersten Spitzkehren war es dem akustischen Vernehmen nach ähnlich. Heinz ahnte bereits: Dies war seine Chance, das Duell für sich zu entscheiden. Die Jagd konnte beginnen. Vom Start kam der Titelaspirant gut weg. Auf der Geraden nach jeder Kehre drehte die rote Knallerbse wie geplant auf 7000 U/min hoch und konnte die Leistung von knapp 60 PS voll ausschöpfen. Schlussendlich hängt er die Konkurrenz um 2 Sekunden ab. Die Sensation war perfekt! Heinz Liedl war deutscher Tourenwagen-Bergmeister 1964! Die Fahrer – selbst die BMW-Fahrer und Rennmonteure – beglückwünschten Heinz und entschuldigten sich für die Unsportlichkeit ihres Arbeitgebers. Das Publikum war begeistert.

Von Anfang an auf PUCH

Angefangen hat die Motorsportkarriere von Heinz Liedl im Jahr 1955. Heinz' Vater gründete nach dem Krieg eine PUCH-Vertragswerkstatt im bayrischen Graßlfing nahe Rosenheim. Als 16-Jähriger begann er, mit den Mopeds und Motorrädern der väterlichen Werkstatt an Geschicklichkeitsturnieren und Geländefahrten des lokalen ADAC Ortsklub teilzunehmen. Sein offenkundiges Talent verhalf ihm in den Jahren 1959 bis 1963 zum viermaligen Sieg der deutschen Motorrad-Geländemeisterschaft auf bereits werksunterstützten PUCH 125MC. Insgesamt reichten zwei Räder für 54 Goldmedaillen.

Nachdem der in Österreich schon seit 1957 angebotene STEYR-PUCH 500 auch die PUCH-Vertretung in Graßlfing erreichte, stieg in Heinz das Interesse an der kleinen Donnerkugel. Seine ersten Rennen auf vier Rädern absolvierte er allerdings auf einem Messerschmitt Tiger 500. Ab 1960 sollte bei Automobilveranstaltungen der STEYR-PUCH steter Begleiter des Rennfahrers sein. Zu Beginn fuhr er in der 500er Klasse ge- ➔

www.facebook.com/club.magazin



HOTEL - RESTAURANT - CAFÉ BRUNNENHOF IM HOCHSPESSART



Familien Amrhein & Roth
Tel.: 0 60 94 - 3 64 / 4 64



PUCH
MUSEUM
JUDENBURG



Die gesamte
Palette der
Puch-Vierrad-
fahrzeuge
& Puch-
Motorrad-
geschichte

Murtalerplatz 1, A-8750 Judenburg, www.puchmuseum.at

Tourismusverband Judenburg, Hauptplatz 20, 8750 Judenburg
+43 (0)3572 -85000, E-mail: info@judenburg.com, www.judenburg.com



EIN MANN SIEHT ROT

gen Glas, Fiat Abarth und NSU Prinz, da es anfänglich noch keine Homologation für den 650TR gab. Als auch dieses Thema durch war, stieg Heinz auf die 700 cm³ Klasse um. Zu Beginn der Rennerei bekam Heinz einen in der Grazer Versuchsabteilung aufgebauten Motor. Der Rosenheimer Motorenspezialist und Freund Hannes Haering ging die Sache nach dem Motto „was die in Graz können, können wir auch“ an. Schnell konnte Hannes Heinz überzeugen, dass er in der Lage wäre, bessere Nockenwellen zu bauen, als dies in Graz der Fall sei. Der Motorprüfstand war schnell gebaut und nachdem man langsam Erfahrung sammelte, stellten sich auch die ersten Erfolge ein. Als wahre Meisterwerke gelten die von Haering speziell für Liedls Auto entwickelten Nockenwellen RS65 und RS66. Diese waren die



*Diese Fahrten wurden 1966
von Heinz Liedl
auf STEYR-PUCH 650TR gewonnen*

- 3.4.66 Teuteburgerwald Bergrennen 1. Pl.
 - 7.4. Heilbronner Bergrennen 1. Pl.
 - 24.4. Bergrennen Erbach Krähberg 1. Pl.
 - 15.5. Bergrennen Eberach 1. Pl.
 - 22.5. Bergrennen Willrich 1. Pl.
 - 12.6. Intern. Rossfeld Bergrennen 1. Pl.
 - 19.6. Russelbergrennen Deggendorf 1. Pl.
 - 26.6. Taubensühl Bergrennen 1. Pl.
 - 3.7. Mendelpass-Bergrennen Italien 1. Pl.
 - 12.7. Deutschland Rallye Gold
 - 24.7. Ellerbergrennen 1. Pl.
 - 28.8. Hunsrückbergrennen 1. Pl.
 - 4.9. Hoppurger-Bergrennen 1. Pl.
 - 11.9. Rheinland-Pfalz-Bergr. 1. Pl.
 - 2.10. Kassel-Langenbergrennen 1. Pl.
 - 9.10. Flugplatzrennen Jansbeud. 1. Pl.
- Alle Rennen mit Punkte wurden zur Deutschen Bergmeisterschaft gewertet.*

Wer PUCH fährt ist vorne!

Was die in Graz können, können wir auch

Basis für die Siegermotoren. Die in den aktuellen Serienmotoren verbaute Kurbelwelle und die Pleuel blieben unangetastet. Bei der Verwendung der verstärkten Pleuel 3/1-MO mit den Versteifungen im Bereich der Ölspritzbohrungen gab es keine Probleme. Geschmiedete Mahle-Kolben mit 83 mm Durchmesser kamen zur Verwendung. Dies reichte für knapp 700 cm³ und 60 PS bei fast 7000 U/min bei Verwendung der Auspuffanlage mit offenem Konus ohne Verwendung der Schalldämpfer. Schlussendlich zeigte der direkte Vergleich, dass die Haering-Motoren den Werksmotoren aus Graz überlegen waren.

Beim 650TR war die originale Hinterachse nicht unbedingt für den Renneinsatz geeignet. Es gab beim Getriebe zwei Aufhängungspunkte, welche mit den langen Achstrichern verbunden waren. Diese Konstruktion erwies sich alles andere als steif. Das Reglement sah vor, dass an den Tourenwagen zusätzliche Stabilisatoren verwendet werden dürfen. Ein Stabilisator beinhaltet per Definition mindestens ein Gelenk. Der „Stabilisator“ für den STEYR-PUCH wurde so ausgelegt, dass er an der Karosserie vorne verschraubbar war und sich außen an der Hinterachse abstützte. Das Gelenk jedoch war so konstruiert, dass es unwirksam und eigentlich eine Achsversteifung war. Vorne verbaute man ebenfalls zusätzliche Stabilisatoren. Stoßdämpfer von Bilstein oder Koni verbesserten das Fahrwerk zusätzlich. Eine direktere Lenkung hatte er sich selbst gebaut. Dazu schweißte er die Lenkhebel um, wodurch sie eine andere Kröpfung bekamen. Die Lenkung ging dann schwerer, aber direkter. Einem Ausbrechen des Fahrzeuges war so einfacher entgegenzuwirken. Die Gummipakete der Motor- und Getriebelagerung wurde durch Teile mit höherer Shore-Härte ersetzt.

Solange Heinz Liedl gewann, wurde die Werksunterstützung von den Grazern nicht in Frage gestellt. Für Siege wurden Prämien ausbezahlt. Nach dem Gewinn der Bergmeisterschaft 1964 wurde auch schon mal ein komplettes, neues Auto angeliefert.

- 7** Das Aufkleben der Startnummern war Chef-Sache
- 8** Die siegreiche Saison 1966 hängt gut dokumentiert an der Werkstattwand
- 9** Den Klassensieg beim 12 Stunden-Rennen am Nürburgring 1963 konnte Heinz Liedl gemeinsam mit Hannes Ortner einfahren
- 10** Bei den Rundstreckenrennen arbeitete man mit allen Mitteln: Mit Abdeckband wurde Luftwiderstand minimiert
- 11** Beim „Trento-Bondone“-Bergrennen in Italien sorgte die Streckenführung unter den Rennfahrer-Kollegen für viel Gesprächsstoff





Bei neuen Strecken wurde das Auto vor Ort an das Streckenprofil angepasst

Sponsoren wurden auf Heinz aufmerksam

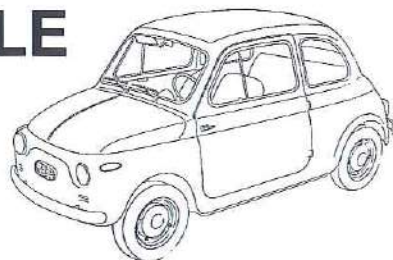
Finanziert wurde die Rennerei einerseits durch den Betrieb der Werkstatt und dem Neuwagenverkauf. Andererseits hatte Heinz Sponsorverträge. Zu Beginn fuhr er auf Metzeler-Reifen bevor er auf Veith-Pirelli mit dem im Rennsport sehr gefragten „Centurato“-Reifen umstieg. Die Reifen wurden für eine komplette Saison zur Verfügung gestellt. Siegpriämien gab es extra. Öl gab es von Veedol, Zündkerzen von Bosch und Benzin von Caltex sowohl für den Rennwagen als auch für das Zugfahrzeug – dem väterlichen Mercedes Diesel W110 mit Schleppachse. Anfangs lief die Sache gerade kostendeckend. Mit den Erfolgen der kommenden Jahre wurde auch die Finanzierung einer Rennsaison einfacher.

Unter der Woche stand Heinz in der Werkstatt, in der bis zu fünf Mitarbeiter angestellt waren. Für die Rennen an den Wochenenden stellte Vater Liedl dem Sohn einen Lehrling zur Seite, welcher in kürzester Zeit das Einmaleins des Mechanikerberufes beherrschte. Sofern die zu befahrende Strecke bekannt



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 2013

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!





12

12 An diesem Arbeitsplatz sitzt der Bayer, wenn er bei Gleichmäßigkeitsläufen und Oldtimertreffen mitfährt.

13 Der Begriff Markentreue muss bei Heinz Liedl neu definiert werden: Fast 25 Jahre nach dem Aus der Marke fährt Heinz fast täglich mit seinem PUCH in seine PUCH-Werkstatt, um auf PUCH zu arbeiten.

Verhängnis wurde. Er rutschte aus und überschlug sich. Der fehlende Überrollkäfig war kein Problem. Die Fahrgastzelle des kleinen Wagens war durchaus recht massiv

konstruiert worden. Bis zum Rennen wurde der STEYR-PUCH wieder repariert. Beim Rennen fiel Heinz in der 5. Runde wegen Motorschaden aus.



13


Die Abschlusssaison 1968

Nach den 3 Meistertiteln in Serie verlor Heinz 1967 ein einziges Rennen gegen einen BMW und wurde nochmals Vizemeister. Nach der Saison 1967 beendete er den aktiven Kampf um die Meisterschaft. In seiner Abschlusssaison 1968 holte er sich noch den Gesamtsieg im Cup der österreichischen Flugplatz- und Bergrennen vor einem gewissen Helmut Marko auf Porsche. Dann war die Sache für Heinz vorbei. Die Homologation für den STEYR-PUCH rannte langsam aus und es konnten fortan keine großen Rennen mehr mit dem TR gefahren werden. Er verkaufte den Rennwagen für gutes Geld, gleich nachdem er sein letztes Rennen gefahren war.

Der Zeitpunkt war nicht ungünstig, da Heinz inzwischen geheiratet und für Nachwuchs gesorgt hatte. Zudem war die Zeit gekommen, sich mehr um die Werkstatt zu kümmern.

Später war er es, der PUCH Cobras für den deutschen Markt auf 72 cm³ umbaute. Die PUCH Cobra 80/6 genannte Maschine war für die 1980 in Deutschland eingeführte Führerscheinklasse 1b vorgesehen.

Bis heute bleibt Heinz Liedl der Marke PUCH treu. Der begeisterte Radfahrer betreibt selbst heute noch an drei Tagen in der Woche die Werkstatt, um mit seinen 73 Jahren für die gängigen PUCH-Motorrad-Typen Auspuffrohre anzufertigen.

Natürlich hatte er sich längst wieder einen echten 650TR zugelegt. Damit trifft man Heinz mitunter bei Oldtimertreffen und Gleichmäßigkeitsfahrten an. Im Renntempo ist er eher selten unterwegs. „Ausgetobt hab ich mich früher genug. Das reicht für den Rest meines Lebens“, ist sich Heinz sicher. 

war, wurde der rote STEYR-PUCH in der heimatischen Werkstatt auf das jeweilige Rennen vorbereitet. Bei neuen Strecken wurde das Auto vor Ort an das Streckenprofil angepasst. Übernachtet wurde in Gasthäusern und Pensionen.

Die beiden italienischen Veranstaltungen in Heinz' Rennkalender finden selbst heute noch an zwei hintereinander folgenden Sommerwochenenden statt. Da lag es nahe, dass man die Tage zwischen der Raserei auf den Mendelpass und dem „Trento-Bondone“-Bergrennen in Italien blieb. Der TR konnte so in aller Ruhe auf das zweite Rennwochenende vorbereitet werden. Dies machte auch Sinn, da die 16 Kilometer lange Bergstrecke 2-3 Tage Studium benötigte, bis Heinz die Strecke in- und auswendig kannte. Nur die 100 %ige Sicherheit bei der Streckenführung führte zum Erfolg.

Obwohl Bergrennen sein bevorzugtes Jagdrevier waren, versuchte sich Heinz auch auf der Rundstrecke. Speziell der Nürburgring hatte es ihm angetan. Gemeinsam mit dem Österreicher Hannes Ortner gewann Heinz Liedl das 12h Rennen am Nürburgring 1963 in der 850 cm³ Klasse. Im Jahr darauf sah die Sache anders aus. Im Freitagstraining hatte ein vor ihm fahrendes Fahrzeug eine Ölspur gezogen, welche ihm am Bergwerk zum

Text: Christian Dichtl
Fotos: Sammlung Heinz Liedl
Nicholas Wilkinson



Heinz Liedl
Kirschstrasse 6
D-93080 Pentling/Graßling

Er verkaufte den Rennwagen für gutes Geld





Einmal PUCH, immer PUCH

Am 24. Juni 2012
fand das
12. Puch Treffen
in Wang statt

Die Zahl 12 steht zum Beispiel für: 12 Sternzeichen, 12 Apostel, 12 Monate, 12 Tag- und 12 Nachtstunden oder auch für ein Dutzend!

In Wang steht die Zahl 12 für ein gemütliches Beisammensein, das von Sepp Sonnleitner ins Leben gerufen wurde.

Eingeladen waren Puch-Fans zu dem alljährlich immer am 3. Sonntag im Juni stattfindenden Treffen in die kleine Marktgemeinde Wang, im Bezirk Scheibbs in Niederösterreich.

Scheinbar hat er ein „Gemütlichkeits-Garantie-Zertifikat“ und ein „Schönwetter-Abo“ der Sepp Sonnleitner.

„In den 12 Jahren, in denen ich dieses Treffen mache, hat es nur einmal geregnet, ob ich das wirklich verdient habe?“, sagt Sepp Sonnleitner,

seine Frau Fini verneint das sofort Kopf schüttelnd!

Wissenswertes am Rande Johann PUCH, (1862–1914) wurde im heutigen Slowenien in ärmlichsten Verhältnissen geboren. Dass er der Begründer einer Zweirad-Ära werden würde und sein Name neben Lohner, Daimler, Benz, Renault, Norton, Lancia und Ford in die Fahrzeug-Geschichte eingehen würde, hätte sich der Mann, der anfänglich den Beruf eines Schlossers erlernt hat, sicherlich nie träumen lassen. Vor der Jahrhundertwende begann er in Graz mit dem Fahrradbau. Der Erfolg veranlasste ihn 1899 die J. Puch – Erste steiermärkerische Fahrrad-Fabriks-AG zu gründen. Es kam, wie es

Text und Photos: **Eva Vielhaber**





kommen musste zur Herstellung von Motorrädern und Automobilen.

1928 kam es zur Fusionierung der Austro-Daimler-Werke. Alles andere ist Geschichte!

In den 1990er Jahren wurden bestimmte Produktionsbereiche stillgelegt und 1998 wurde der restliche Konzern von der Magna Holding AG übernommen. Puch-Motorräder sollten für jedermann erschwinglich sein! Ein Beispiel: Die 250er TF (TF = Teleskopfederung) wird auch das „Auto des kleinen Mannes“, oder „steirische Norton“ genannt, anfänglich noch in „Elfenbein-beige“ dann aber ab 1952 in Schwarz erzeugt. Wahlweise gab es Soziussattel oder Gepäckträger bei diesem Modell dazu.

(Buchtip: „Das große PUCH Buch“ v. Friedrich F. Ehn, H. Weishaupt Verlag Graz)

Für Schutz und Heil Nach altem Brauch wurden die anwesenden Fahrzeuge von Mag. Hannes Hochholzer gesegnet und somit um Schutz und Heil gebeten!

Bürgermeister Franz Sonnleitner und der Obmann vom Club „Schöneres Wang“ Hans Sommer, richteten ein paar Worte an die Oldtimer-Gemeinde und bedankten sich ganz herzlich, dass so zahlreiche treue Puch-Fans wie noch nie, in die kleine Marktgemeinde gekommen waren!

„Puchler“ sind halt tolerant Aber auch Fahrzeuge anderer Marken sind bei Sonnleitners Treffen herzlich willkommen. „Egal, wenn jemand bei uns mit seinem Oldtimer dabei sein will und halt die Marke Puch nicht besitzt: wir

freuen uns immer, wenn nette Leut' zu uns nach Wang kommen!“ sagt Sonnleitner, der aber immer wieder betont, dass es ein Puch-Treffen sei, aber mit ein paar „Kuckuckseier“, könne er gut leben!

„Kuckuckseier“ – erlaubt ... so wie die BMW R35, BJ 1939 von Gerhard Grätzer aus Baichberg bei Kematen an der Ybbs. der mit seinem Freund Heinz Barton, dieser kam mit seiner Terrot SLO BJ 1929, zum Treffen. Grätzer der seine BMW nach jahrelanger Suche endlich durch den Tipp eines Arbeitskollegen in einem kleinen Anzeigen-Blatt fand, sagt, dass es für ihn wie ein Haupttreffer gewesen ist, ein Motorrad zu finden, von dem er schon jahrelang geträumt hat. 2005 gekauft und dann komplett restauriert. „Alles, was man mit freiem Auge sieht, außer Lackierung und Handlinierung, habe ich in mühevoller Kleinarbeit selbst gemacht. Für die Technik wie Motor und Getriebe, da habe ich nur einen absoluten Profi auf seinem Gebiet ran gelassen!“ erzählt Grätzer.

„Heute beim Wanger Puch-Treffen freut es uns sehr, dass wir, mein Freund und ich, so herzlich in Sonnleitners Puch-Runde aufgenommen worden sind!“, sagt der im antiken Leder-Outfit gekleidete Grätzer, bei seinem Anblick fühlt man unwillkürlich sich zurückversetzt in die gute, alte Zeit! Dann „gesteht“ er aber, dass er eine restaurierte Puch 125 SV, BJ 1955, einen Puch Roller 125 DL, BJ 1955, aber auch einen Opel Mantra, BJ 1979 besitzt! Der Roller und der Opel warten noch aufs Restaurieren! Vielleicht

Bitte vormerken:

13. Wanger Puch Treffen
am 23. Juni 2013!
(Kontakt: Josef Sonnleitner,
Tel.: 0676 488 76 34)



Fritz Schaller mit seinem DKW Beiwagen 350, BJ 1944, bekam ebenfalls einen Pokal für den 1. Platz überreicht.

gibts 2013 ein Wiedersehen in Wang? Aber, dann muss es PUCH sein!

Alles Schöne geht auch mal zu Ende Das gemütliche Beisammensein wurde mit einem kleinen Ausflug nach Petzenkirchen abgerundet. Auf Wunsch wurde nochmals, wie bereits schon beim Treffen 2009, das „Haubiversum“ besucht. Zurück in Wang folgte die Siegerehrung, die ersten Puch-Plätze gingen an:

Autos: Herr Habinger aus St. Pölten, mit seinem Puch 500er, BJ 1958

Motorräder: Bernhard Hofmarcher aus Purgstall, mit seiner Puch 250T (T=Tourmodell), BJ 1929

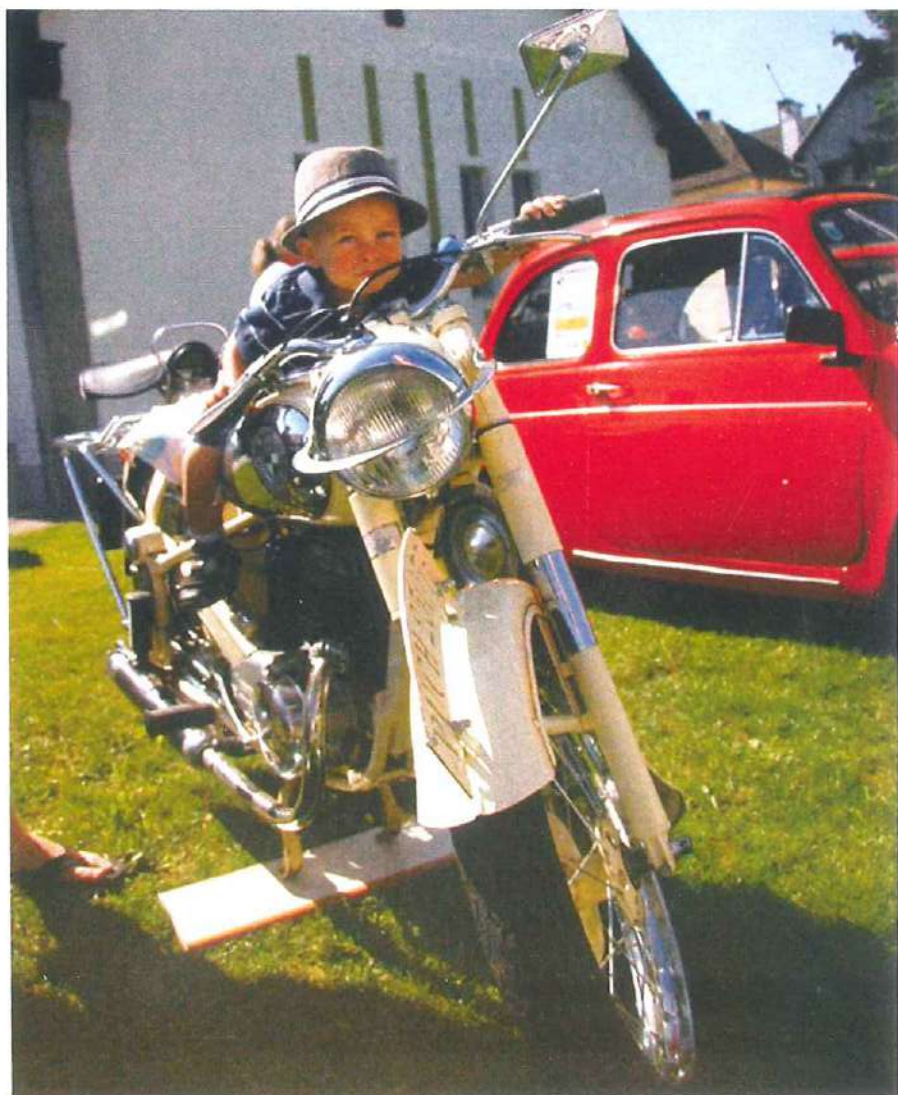
Mopeds: Karl Heller aus Seitenstetten mit seinem Puch Moped, MS 50, BJ 1954

Haflinger: Manfred Preiser aus Grünbach, mit seinem Steyr-Puch Haflinger, BJ 1959

Fritz Schaller mit seinem DKW Beiwagen 350, BJ 1944, bekam ebenfalls einen Pokal für den 1. Platz und Ernst Kutschera aus Enns bekam für zehn Jahre „Wanger-Puch-Treffen-Treue“ einen Ehren-Pokal überreicht, aber auch alle anderen Pokale fanden würdige Abnehmer!

Vielen Dank an die Familie Sonnleitner, an alle freiwilligen Helfer, an alle Sponsoren, an alle Puch-Interessierten und an alle Teilnehmer.

Um den Nachwuchs braucht sich die „Puch-Szene“ keinerlei Sorgen zu machen – denn die PUCH-Motorräder, sind auch Windelhosen-tauglich! Und wir alle wissen ja: Einmal PUCH, immer PUCH!



Mit magischen Kräften



Über den „Kampf der Zwerge“ große Worte zu verlieren, ist wie Eulen nach Athen tragen. Die kleinsten Fahrzeuge des Wochenendes gehören seit jeher zu den größten Publikumsliebungen. Sie zaubern automatisch ein Lächeln auf das Gesicht der Betrachter – dahinter stecken höhere Mächte ...

In der Online-Enzyklopädie Wikipedia findet sich unter dem Begriff „Zwerg“ folgende Definition: „Häufig wird ihnen übermenschliche Kraft und Macht nachgesagt. Sie gelten als schlau und zauberkundig, bisweilen listig, geizig und werden [...] oft als kleinwüchsig beschrieben.“ Auch wenn mit dieser Charakterisierung selbstverständlich die aus der Mythologie bekannten Wesen gemeint sind, so dient sie gleichzeitig als perfekte Erklärung, warum sich die Serien-Organisatoren für ihr Tourenwagen-Championat für Fahrzeuge mit maximal 1,3 Liter Hubraum den Beinamen „Kampf der Zwerge“ wählten.

Denn wer die „kleinwüchsigen“ Rennwagen vom Schläge Mini Cooper, Fiat 500, NSU TT, Steyr-Puch, Abarth und Autobianchi oder die eher seltenen Exemplare wie Mini Marcos, MG Midget oder Davrian IMP jemals in Action auf der Rennstrecke erlebt hat, kann die „übermenschliche Kraft und Macht“ nur bestätigen. Ob man will oder nicht, die Mikro-Racer wecken Sympathien, ziehen auch den neutralsten und skeptischsten Betrachter schnell und unweigerlich auf ihre Seite.

Zwar sehen „die Zwerge“ auf dem breiten Asphaltband einer modernen Rennstrecke wie dem Grand Prix-Kurs des Nürburgrings ein wenig verloren aus, „zauberkundig“ wie sie nun einmal sind, wissen sie dennoch zumeist ziemlich genau, wo es langgeht. Und ihre „Listigkeit“ nutzen sie dazu, sich in den zahllosen Türklinke-an-Türklinke-Duellen gegenüber ihren Mitstreitern entscheidende Vorteile auf dem Weg zum Ziel zu verschaffen.

Dass sie als „geizig“ gelten, freut vor allem ihre Halter. Denn die Idee hinter dem „Kampf der Zwerge“ ist die einer Rennserie, die nicht nur für die Zuschauer besonders attraktiv, sondern für die Teilnehmer auch verhältnismäßig kostengünstig sein soll. Dieser Plan geht perfekt auf, wie Starterfelder von regelmäßig mehr als 60 Teilnehmern eindrucksvoll beweisen. Der „Kampf der Zwerge“ teilt sich auch in diesem Jahr auf in die „Abarth-Coppa-Mille“, die „NSU-TT-Trophy“ und die „British Car Trophy“ sowie erstmals den „Fiat-Simca-1300-Histocup“. Zwar handelt es sich bei den „Kampf der Zwerge“-Läufen um sogenannte Gleichmäßigkeitsfahrten, bei denen nicht zwingend der schnellste Fahrer gewinnt. Die Zuschauer müssen dennoch nicht befürchten, dass auch nur der Hauch von Langeweile aufkommen könnte – denn am gleichmäßigsten fährt es sich immer noch am Limit – großer Spaß für Teilnehmer und Zuschauer ist somit garantiert.

Die „Zwerge“ werden mit ihrer „übermenschlichen Macht“ auch von Ihnen Besitz ergreifen – aber keine Angst, Sie dürfen sich darauf freuen ... ■



Thomas der Puchpilot

In Kaufungen bastelt ein Hobbyschrauber an seinem Österreichischen Rennsportauto – Thomas, der Puch-Pilot.

Mozartkugeln, Berge, Niki Lauda – Österreich ist für vielerlei bekannt. Als eher exotisch durften hingegen die Autos unseres alpinen Nachbarlandes gelten.

Ungleiches Rennsportduo: Der 1,92 Meter große Thomas Hartmann aus Kaufungen und sein kleiner Flitzer, ein Steyr-Puch 650 TR von 1962. Heute eine echte Rarität sind die nach hinten öffnenden Türen des in Österreich hergestellten Autos.

Doch Thomas Hartmann aus Kaufungen ist begeistert von seinem Steyr Puch 650 TR – einem sportiven Kleinwagen aus Österreich. „Schon mit 15 Jahren bin ich als Zuschauer zu Bergrennen gefahren und habe die Spritzigkeit des 650 TR bewundert“, sagt der heute 52-Jährige. Vor einem Jahr hat er sich seinen Jugendtraum verwirklicht und einen der nur 5574 mal produzierten Flitzer Baujahr 1962 gekauft.

Seitdem hat der Buromaschinentechner ungezählte Stunden in der extra gemieteten Schraubgarage getuftelt und das Auto „kontinuierlich verbessert“. Neue Reifen habe er montiert, den Motor überholt und die Leistung gesteigert. „Wenn ich an meinen Autos schraube, ist das die beste Erholung für mich. Dann vergesse ich alles andere.“ Denn als echter Oldtimerfan hat er nicht nur den Steyr Puch in seiner Werkstatt



stehen – unter Schutzdecken gehüllt parken unter anderem ein VW Käfer Cabrio 1303 LS, ein VW 1200 Mexiko, ein Mini 1300 sowie ein Triumph Spitfire. Doch der Österreicher bereite ihm am meisten Spaß.

Das Pucherl, wie der 650 TR ob seiner niedlichen Größe genannt wird, misst weniger als drei Meter Länge, ist nur 1,32 Meter hoch – und somit 60 Zentimeter kleiner als Thomas Hartmann.

Dennoch hat der Puch-Pilot genügend Platz im Cockpit seiner Knutschkugel und kann bereits erste Erfolge als Hobbyrennfahrer vorweisen: „Im vergangenen September haben wir an der Historik Baden teilgenommen und den zweiten Platz belegt.“ Da Steyr Puch Ende der 1950er-Jahre mit dem italieni-

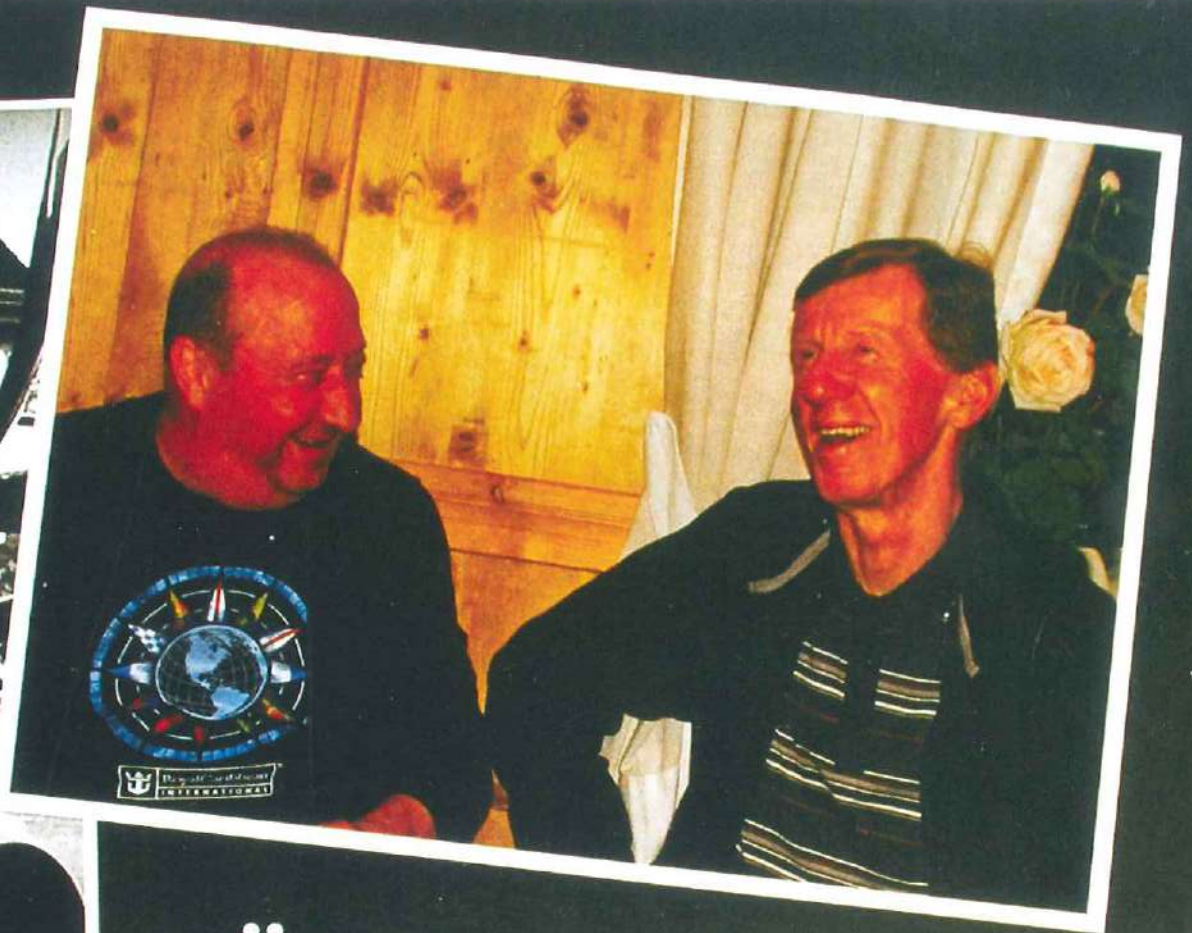
schen Fahrzeughersteller Fiat kooperierte, bekam der Kleinwagen das Karosserierleid des Fiat Nuovo 500, wurde jedoch technisch den Anforderungen eines Automobils für Österreich angepasst: „Der Puch wurde für den Berg gebaut, hat deshalb einen stärkeren Boxermotor und bekam andere Antriebswellen“, zählt Hartmann die wesentlichen Unterschiede zum Fiat auf.

Sein 450 Kilogramm leichtes Auto hat einen Zweizylindermotor im Heck, 680 Kubikzentimeter Hubraum, 50 PS und rennt Tempo 160. In diesem Jahr hat Hartmann viel vor. So möchte er sich beispielsweise noch mehr in der regionalen Oldtimerszene engagieren, nicht zuletzt wegen der „Benzingespräche“, wie er das Fachsimpeln mit anderen Autoliebhabern nennt. Außerdem plant er, im April mit dem 650 TR zum Hockenheimring zu reisen. Auf der Formel 1-Strecke wird ein internationaler Grand-Prix für historische Rennsportfahrzeuge veranstaltet – genau das Richtige für Hartmann. Bis dahin wird er aber noch viele Stunden in seiner Werkstatt verbringen, um sein Auto fit für die neue Rennsaison zu machen.

Sebastian Schaffner







RÖHRLS ENTDECKER BEIFAHRER UND HERBERT MARECEK ANTREIBER

„Herbert war der Turbo meiner Karriere, ohne ihn wäre ich nie zum Motorsport gekommen“, sagt Walter Röhl über seinen Jugendfreund Herbert Marecek. Grund genug, sich einmal genauer mit dem Mann zu beschäftigen, der den erfolgreichsten deutschen Rallyefahrer aller Zeiten entdeckt hat. Wir trafen Röhl und seinen alten Skikameraden „dahoam“ in Sankt Englmar.

Text: Sebastian Klein, Fotos: Archiv Herbert Marecek, McKlein



„Ich wusste von Walters Talent, hab' ihm aber auch das Kartenlesen nicht zugetraut“ – Marecek wählte für das Debüt bei der Bavaria 1968 freiwillig den Beifahrersitz

Die Geschichte von Walter Röhl und Herbert Marecek begann 1963 im zarten Alter von 16 Jahren im Ski- und Wanderclub Regensburg. „Ich war damals rank und schlank, und Walter war noch größer und noch dünner“, beschreibt Herbert Marecek. Die begeisterten Skifahrer freundeten sich schnell an und fuhren ab dem 18. Lebensjahr, um Geld zu sparen, meist gemeinsam zum Training. Röhl fuhr und Marecek saß nebenan: „Walter, wie du fährst, das ist einmalig, du musst irgendwann mal Rallye fahren.“ Schon damals stellte Marecek, der gelernte Einzelhandelskaufmann, seinen Geschäftssinn unter Beweis: Er organisierte Wettrennen auf einer 20 Kilometer langen Strecke. Es ging um zehn Mark – und Röhl gewann immer.

Marecek selbst kam aus der Rennszene, hatte sich im Café Martini – gibt es einen passenderen Namen? – mit der Regensburger Rallyeprominenz angefreundet. Die Kontakte führten 1968 zur Teilnahme an der „Rallye Petit“, einer Orientierungsfahrt über 150 Kilometer. „Des is a Gaudi! Da kannst richtig fahren. Da schert sich keiner was drum“, strahlte Marecek. Der Funke sprang zu Röhl über: „Du, wenn mal wieder so was ist, dann sagst mer's. Dann fahren wir zwei miteinander.“

Obwohl er wusste, dass seine Familie strikt gegen Motorsport war, nahm Röhl mit seinem Kumpel an der Bavaria Rallye teil. Herbert stellte das Fiat 850 Coupé, setzte sich aber freiwillig auf den Beifahrersitz: „Ich hab' dem Walter das Kartenlesen nicht so richtig zugetraut – und natürlich wusste ich, dass er ein unglaubliches Talent und Gefühl hat“, blickt Marecek zurück. „Ob auf Skiern oder im

Auto, Walter war immer besser, er hatte die bessere Technik. Ich war immer der Schnellere [Röhl nickt], hatte aber auch mehr Unfälle.“ Ein Beispiel gefällig? Eines Tages sollte Röhl seinem Skikameraden das Linksbremsen beibringen. Röhl machte die hohe Schule des Rallyefahrens vor, dann übernahm sein Kumpel das Steuer des Fiat 127. Röhl lacht bei der Erzählung: „Ich hab' ihm direkt gesagt: ‚Ich schau dann mal von draußen zu.‘ Und natürlich hat er sich sofort überschlagen.“ Doch zurück ins Jahr 1968: Der unternehmungslustige Draufgänger Marecek passte perfekt zum braven und schüchternen Röhl.

„Wer in Regensburg im Parkhaus vom sechsten Stock die Kehr' nicht im Drift nuntergefahren ist, hat die erste Zeitkontrolle schon nicht geschafft.“

Nach dem guten Debüt bei der Bavaria – bergab waren sie beachtliche Zeiten gefahren – beschlossen die Greenhorns, selbst eine Rallye zu organisieren, natürlich komplett ohne Genehmigung. Röhl schmunzelt beim Gedanken daran: „Wer in Regensburg im Parkhaus vom sechsten Stock die Kehr' nicht im Drift nuntergefahren ist, hat die erste Zeitkontrolle schon nicht geschafft. So war die Rallye ausgelegt.“

Aus Geldmangel verging ein Jahr, bis die beiden wieder gemeinsam im Cockpit saßen. Röhl und Marecek nutzten die Zeit, um bei anderen Piloten Erfahrungen zu sammeln. Dann kam die Bavaria 1969: Röhl/Marecek fuhren Walters BMW 2002 ti, waren sensatio-

nell unterwegs und wären Dritte geworden – hätten sie nicht zu Beginn versäumt, an einer Durchfahrtskontrolle zu stoppen. Röhl hatte danach mit diesem „Deppersport“ abgeschlossen und wollte nie wieder eine Rallye fahren.

Marecek erging es anfangs ähnlich, doch der zwei Monate ältere Skikamerad steckte die Krise schnell weg und wurde zum Antreiber des hadernden Röhl. Marecek besorgte beim örtlichen Alfa-Händler ein Auto für die Rudolf-Diesel-Rallye. Kurz darauf nahm er das komplette Erbe seines Vaters – 15.000 Mark – in die Hand und kaufte davon einen Porsche 911 S für die Bavaria Rallye 1970. Röhl sagt selbst, dass er so etwas „nie übers Herz gebracht“ hätte. Marecek kümmerte sich sogar um das Training: Mit „ausgeliehenen“



Stolz wie Oskar: Röhl/Marecek mit ihrer Pokalsammlung von der Rallye Wiesbaden 1971. Den Ford-Vertrag hatte „Manager“ Marecek eingefädelt

Absperrungen, einem Ford Transit und ein paar Freunden wurden im nächtlichen Bayern einfach ein paar Straßen geblockt, damit Röhl die Prüfungen ordentlich abfahren kann. Die Mühe zahlte sich aus: Sie fuhren drei Bestzeiten, dann brach die Halbweile. „Herbert weinte danach und das passierte nicht oft“, erinnert sich Röhl.

Damit war die Rallyekasse von Röhl/Marecek wieder leer. Während Röhl nicht an eine große Zukunft glaubte, gab Marecek nie auf. Er rief den Chefredakteur von „rallye racing“ an und organisierte einen Termin bei einem Rennen in Hockenheim, zu dem ihn Röhl nur zögerlich begleitete. Dort gab es statt des erhofften Sponsorendeals aber nur einen Zettel




mit den Namen „Kleint Racing Hamburg“ und „Opel Steinmetz Rüsselsheim“. Auch Marecek war ernüchtert. Doch eines Nachts fand er den Zettel wieder und entschied nach dem „Ene, mene, Muh und raus bis du“-Prinzip, an wen er einen Brief schicken sollte. Die Wahl fiel auf Kleint Racing. Zum Glück! Denn am 12. Januar 1971 – Herberts 24. Geburtstag – unterzeichneten sie einen Vertrag bei Ernie Kleint für eine komplette DRM-Saison im Ford Capri. Mit Siegen bei der Rallye Wiesbaden und der Rudolf-Diesel-Rallye legte Röhl den Grundstein für seine große Rallyekarriere.

Und was war mit seinem Partner? Marecek begleitete Röhl durch die erste Saison, dann wollte sich Röhl wegen der Familie erst aus dem Sport zurückziehen – machte dann aber einen Rückzug vom Rückzug und war für 1972 wieder im Boot, Marecek wurde aber vor die Tür gesetzt. „Röhl braucht einen international erfahrenen Beifahrer“, hieß es. „Als Walter dann entschieden hat, mit einem anderen Beifahrer weiterzufahren, fand ich das natürlich schade“, so Marecek. „Aber zwischenmenschlich gab es keine Probleme zwischen uns. Bei Walters wankelmütiger Entscheidung – man musste

dem Skiclub. Marecek und Röhl ließen ihre Kontakte spielen und besorgten einen gewaltigen Porsche 911 mit 296 PS. Ein Sieg bei der ARBÖ Rallye 1977 und eine gute Leistung bei der Hunsrück waren Balsam für die geschundene Röhl'sche Seele. Der geplante Start bei der Rallye San Martino di Castrozza erwies sich sogar als Initialzündung für den Fiat-Vertrag. Teamchef Daniele Audetto sagte vor der Rallye zu Röhl: „Willst du hier deinen schönen Porsche kaputt machen? Du kriegst von mir ein Trainingsauto von Verini. Dann kannst du mit dem Fiat fahren.“ Es folgte ein kurzer Anruf bei Marecek: „Du brauchst das Auto nicht runterbringen.“ Und so kam Röhl zu Fiat.

Marecek war also erneut an einem Karriereprung seines Jugendfreundes beteiligt und blieb auch danach in Röhl's Dunstkreis – etwa als Eisnotenfahrer bei der Monte. „Für den Walter Eisnoten zu machen, war die schlimmste Aufgabe überhaupt. Das musste alles tausendprozentig genau sein! 1981, als Walters Mercedes-Vertrag geplatzt ist, haben wir sogar zusammen Eisnoten gemacht für Jochi Kleint. Des war a Spaß! Das haben wir gar nicht so ernst genommen!“

Fast 50 Jahre ist es her, dass der nimmermüde Marecek den begnadeten Autofahrer Röhl „entdeckt“ hat, und noch heute halten die einstigen Skikameraden aus Regensburg Kontakt. „Dass wir nicht mehr miteinander geredet haben, gab es nur einmal“, verrät Marecek. „1973 hab' ich die RIOC Rallye Regensburg organisiert. Eine Fahrerrallye mit geheimen Strecken, die rein auf den Walter ausgelegt war. Nur ich hab' die komplette Strecke gekannt. Vor der Rallye kam mich Reinhard Hainbach besuchen und wollte etwas über die Strecke wissen. Ich hab' ihm einen Zettel gegeben, da san 25 Sonderprüfungen draufgestanden. Die hat er alle trainiert, einen Schrieb gemacht und den verkauft. Kurz vor dem Start kommt der Walter zu mir, zieht so ein Gesicht: „Du bist die größte Kameradensau, die mir je über'n Weg gelaufen ist. Alle haben sie's, bloß mir, deinem besten Freund, sagst nix!“ Was der Walter damals nicht wusste: Ich hätte dem Hainbach absichtlich eine falsche Liste mit Sonderprüfungen gegeben, nicht eine WP stimmte! Als er das erfahren hat, haben wir auch wieder miteinander geredet!“ 

„Du bist die größte Kameradensau, die mir je über'n Weg gelaufen ist. Alle haben sie's, bloß mir, deinem besten Freund, sagst nix!“

ihn ja immer schieben und drücken – hab' ich mir dann gesagt: Ich hab' das jetzt lang genug gemacht und hab nen guten Job. Fertig, aus.“

Außerdem heckten Röhl und Marecek einen Plan aus: Zur Olympia-Rallye sitzen wir gemeinsam im Cockpit! Da würde Röhl's neuer Co Jochen Berger nämlich wieder neben Jochi Kleint Platz nehmen. Doch die Wiedervereinigung scheiterte an Mareceks neuem Job bei einem Reifenhändler, zu dem ihm übrigens Röhl's Frau Monika verholfen hatte. „Mein Chef sagte zu mir wortwörtlich: „Sie müssen mal überlegen. Ob sie entweder bei mir Arbeit haben wollen und gutes Geld verdienen wollen, oder mit einem Verrückten durch die Gegend fahren.““

Ging damit die Ära Röhl/Marecek endgültig zu Ende? Im Cockpit ja, außerhalb nein. „Der Kontakt war danach freundschaftlich wie immer, ist nie abgerissen“, erklärt Röhl. „Dann kam die Kadett-Zeit und ich bin mit Opel dauernd ausgefallen. Herbert kam zu mir und sagte: „Wir müssen den Leuten zeigen, dass nicht du schuld bist sondern dieser Scheiß-Opel.“ Da war er also wieder, der Antreiber aus



Wo Muttl nur den Kopf schüttelt: Marecek investierte das komplette Erbe seines Vaters – 15.000 DM – in diesen Porsche, um der Welt das Können seines Chauffeurs zu zeigen





DAS NEUE MAGAZIN FÜR PUCH ENTHUSIASTEN!

CLUB MAGAZIN

www.club-magazin.at



Ich bestelle:

- JAHRES-ABO - € 29,90 (6 Ausgaben frei Haus geliefert)
- ABO 2012 (Nr. 1 bis 4) - € 18,50 (4 Ausgaben frei Haus geliefert)
- Einzelheft(e) Nr. (bitte wählen). Nur € 5,35 pro Ausgabe
- PUCH KALENDER 2013 - € 29,50 pro Stk.
- PUCH LATZERL - € 15,90 pro Stk.
- PUCH HÖRNER SCHLITTEN - € 99,90 pro Stk.

PUCH PICKERL (bitte wählen). € 1,- pro Stk.

PUCH SERVICE TAFEL - € 34,90 pro Stk. Grün Weiss

- JAHRES-ABO EU - € 41,90 (6 Ausgaben frei Haus geliefert)
- ABO 2012 EU - € 27,60 (4 Ausgaben frei Haus geliefert)
- Einzelheft(e) EU Nr. (bitte wählen). Nur € 7,30 pro Ausgabe

Name _____
 Straße _____
 PLZ/Ort _____ Land _____
 Tel. _____
 E-Mail _____
 Datum _____ Unterschrift _____

Bitte senden an:
CLUB Magazin,
 Obere Donaustraße 21/1/3,
 1020 Wien
 oder an: office@club-magazin.at

Sixteen Stroke Media Ltd.,
 Zweigniederlassung Wien
BAWAG-P.S.K.
 Konto Nr. 0501 0257133 / BLZ: 14000
 IBAN: AT071400005010257133
 BIC: BAWAATWW
VERWENDUNGSZWECK:
 Vorname, Nachname, Produkt

Jahres-ABO

6 Ausgaben frei Haus geliefert!

nur € 29,90

inklusive Postversand



Einzelhefte

Freie Wahl (Nr. 1-10)

nur € 5,35

pro Ausgabe inklusive Postversand*



für Sammler immer noch erhältlich!

ABO 2012

Ausgaben 1-4 frei Haus geliefert!

nur € 18,50

inklusive Postversand



EU Jahres-ABO

6 Ausgaben frei Haus geliefert!

nur € 41,90

inklusive Postversand



* (bei Mehrfachbestellung reduziert sich der Postversand lt. aktuellen Posttarif)

Unsere Preise gelten für die jeweiligen Landesfarben! Für Preisauskünfte zu Bestellungen außerhalb von Europa kontaktiere uns unter office@club-magazin.at

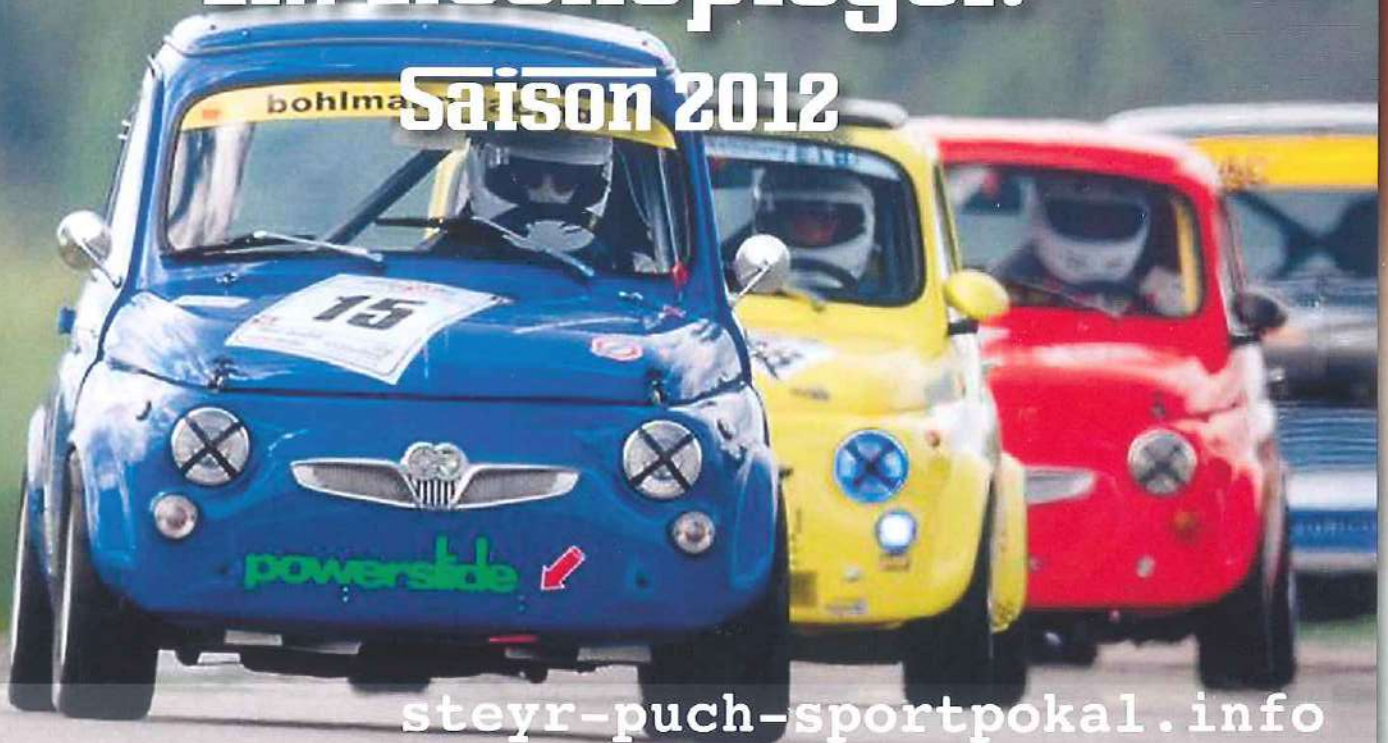


0685



Im Rückspiegel:

Saison 2012



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

Saisonrückblick 2012

In der Saison 2012 zeigten die Rennfahrer mit ihren kleinen Rennsemmeln wieder hervorragenden Motorsport.

Auch in diesem Jahr bildete die „Hockenheim Historic“ im April den Auftakt in die Motorsportsaison. Nach Angaben des Veranstalters kamen wieder über 20.000 rennbegeisterte Fans ins badische Motodrom, um die Läufe des „Steyr-Puch Sportpokals“ und der „Trofeo Abarth Coppa-Mille“ zu verfolgen.

Beide Rennen konnte der amtierende Meister Harald Peter zu seinen Gunsten entscheiden und fuhr mit seinem bewährten Steyr-Puch als Sieger über die Ziellinie. Sowohl Bernd als auch Thomas Bohlmann holten sich jeweils einen zweiten bzw. einen dritten Platz in den Auftaktrennen. Die weiteren Plätze belegten Manni Beckers und Walter Leuber. Das Auto von Hans van Beem war nach dem Unfall bei der Westfalen Trophy 2012 noch nicht startklar.

Beim Eifelrennen auf dem Nürburgring vom 8. bis 10. Juni konnte Harald Peter seine Siegesserie fortsetzen und gewann den ersten Lauf vor Hans van Beem und Thomas Bohlmann. Im zweiten Lauf fuhr jedoch van Beem einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein und stoppte die Siegesserie von Harald. Auf den dritten Platz steuerte der an diesem Wochenende stark fahrende Thomas Bohlmann seinen Rennkombi. Bernd Bohlmann wurde durch Schaltprobleme eingebremst und belegte die Plätze vier und fünf. Die gleichen Platzierungen holte sich auch Abarth-Pilot Manni Beckers. Walter Leuber

vergab durch einen Abflug ins Kiesbett einen sicher geglaubten dritten Platz im ersten Lauf und konnte zum zweiten Lauf leider nicht mehr an den Start gehen.

Die Rennen in Spa Ende Juli verliefen relativ unspektakulär und wurden von dem schnellen Niederländer Hans van Beem dominiert. Harald Peter sicherte sich jeweils den zweiten Platz vor Manni Beckers.

Im belgischen Zolder mussten sich die Piloten im August mit ihren Tourenwagen in einer Hitzeschlacht bewähren. Die Veranstaltung war durch viele technische Ausfälle und Unfälle geprägt. Die Fahrer der kleinen Rennsemmeln behielten jedoch einen kühlen Kopf und kamen ohne Probleme ins Ziel. In Zolder kam es zum gleichen Zieleinlauf wie beim Rennen in Spa: Hans van Beem vor Harald Peter und Manni Beckers. Übrigens war Harald erstmals



„Abarth Coppa Mille“

„Steyr Puch-Sportpokal“

mit seinem neuen Steyr-Puch am Start. Das Finale am Nürburgring im Oktober wurde bei traumhaftem Herbstwetter ausgetragen. Für den Gewinn des begehrten „Steyr Puch-Sportpokals“ kamen sowohl Harald Peter als auch Hans van Beem in Frage. Allerdings hatte Harald Peter die besseren Voraussetzungen: Ein vierter Platz in zwei Rennen würde dem Titelverteidiger zum erneuten Gewinn der Trophäe reichen. Auf den dritten Gesamtplatz hatten mit Manni Beckers, Bernd Bohlmann und Thomas Bohlmann noch drei Fahrer eine Chance.

Das erste Rennen am frühen Samstagmorgen gewann van Beem vor Bernd Bohlmann. Peter fuhr auf

Sicherheit und kam als Dritter ins Ziel, somit war die Meisterschaft erfolgreich verteidigt.

Im zweiten Rennen wurde es nach dem Ausfall von Manni Beckers, der sehr schnell mit seinem neuen Sechsganggetriebe unterwegs war, noch mal spannend um den dritten Platz im „Steyr Puch-Sportpokal“. Letztendlich schafften es die Bohlmann-Brüder doch nicht mehr, Manni vom Podest zu verdrängen. Harald Peter gewann somit zum dritten Mal in Folge den Sportpokal, in dieser Saison vor Hans van Beem und Manni Beckers.

Harald wurde neben dem Gewinn des „Steyr Puch-Sportpokals“ auch Divisionsieger in der „Trofeo Abarth Coppa-Mille“. Das Double holte er

bereits zum dritten Mal in Folge ins Saarland.

Übrigens mischte der Saarländer auch im Gesamtklassament der vier Divisionen in der „Trofeo Abarth Coppa-Mille“ erneut kräftig mit: Mit seinem dritten Platz repräsentierte er die Marke Steyr Puch wieder hervorragend.

Claudia Peter



1. Harald Peter	177 Punkte
2. Hans van Beem	157 Punkte
3. Manfred Beckers	93 Punkte
4. Tom Bohlmann	89 Punkte
5. Bernd Bohlmann	87 Punkte
6. Walter Leuber	24 Punkte





STEYR-FU

SUNOCO

50



PUCH 650 TR

Uwe Traubert
Bismarckstr. 10
10119 Berlin
Tel. 030 2534 1111
www.traubert.de

Exp. und Software
Bismarckstr.
10119 Berlin
Tel. 030 2534 1111
www.traubert.de

Karl-Heinz
Krause
Krause & Co. AG
Krause & Co. AG
Krause & Co. AG

Allianz 

HOTEL ALPINA

Ein Kapfenberger und sein grüner Puch

Jürgen Pachteu und sein Steyr Puch 650 TR fahren uns den Titel nach Hause.

petra.soir@woche.at

Am 02. September konnte sich Jürgen Pachteu mit einem zweiten Platz bei der Bergrallye St. Urban/Simonshöhe in Kärnten den Titel erneut sichern und ist somit auch 2012 Österreichischer Berg Staatsmeister für historische Automobile.

Die Anfänge

Jürgen Pachteu wurde mit dem Thema „Auto Marke Puch“ erwachsen. Sein Vater hat das ganze Leben lang Puchs in der hauseigenen Werkstatt restauriert und getunt. Am Beginn im Jahre 1986 wurden sogenannte Gleichmäßigkeitsrennen am Berg gefahren. Dabei wird eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht. Auf Dauer war dies Pachteu zu langsam und er begann 1996 nationale Bergrallyes auf Geschwindigkeit zu fahren. Dazu musste das Auto baulich verändert werden: Sicherheitsausrüstung, Überrollkäfig, Sicherheitstank, Feuerlöscher, Schalensitz mit Renngurt und Sicherheitsschalter wurden verbaut.

Ein Leben für den Sport

Im Jahr 2001 holte Jürgen Pachteu das erste Mal den Titel „Österreichischer Berg Staatsmeister für historische Automobile“ nach Kapfenberg, seiner Heimatstadt. Heute fährt Pachteu einen Steyr Puch 650 TR BJ 1966 mit 65 PS, 4-Gang Berggetriebe, und



Der stolze Staatsmeister vor seinem giftgrünen Puch 650 TR, den er selbst auf- bzw. umgebaut hat.

Foto: Soir

einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Am Auto wird alles selbst gebaut, geprüft und optimiert, ein Ersatzmotor ist immer mit auf der Reise.

Das Team

Das „Team Pachteu“ besteht aus seiner Frau Andrea, den beiden Töchtern Sandra und Tina, Bruder Harald, Papa Herwig und Mama Melitta. Finanziert wird sein Motorsport nur durch Sponsoring, dabei setzt er vor allem auf regionale Unterstützer. Viele Freunde und Kollegen helfen mit und so entstand im Lauf der Zeit eine kompakte Gruppe, die Pachteu den Rücken stärkt.

Für die nationale Meisterschaft in Österreich und die Europa-

meisterschaft verbrachte Jürgen Pachteu im vergangenen Jahr rund 12 500 km auf den Straßen Europas, und dies nur zur An- und Abreise. Die Landesregierung Steiermark ehrte Pachteu 2001 mit der bronzenen und 2011 mit der silbernen Sportleistungsmedaille. Der Staatsmeister bedankt sich: „Ohne die Unterstützung meiner Familie, meiner Freunde, Sponsoren und Kollegen wäre dieser Sieg nicht möglich gewesen“.

Sein nächstes großes Ziel ist es, Europameister zu werden. Jürgen Pachteu beweist, dass man mit Engagement, Biss und Glauben an sich selbst, alles erreichen kann - sicher auch den Europameister Titel.



jetzt wird
DEUTSCH
 gesprochen!

Unvergessen. Die Österreichische Manufaktur für jene Zweizylinder-Flohe, welche die Nachkriegszeit motorisierten, dem Volk die Chance auf Individualität und jede Menge Reisemöglichkeiten gab. Es war Aufbruchstimmung, in Graz sowieso - und auch im Motorsport. Denn so schlecht kann die Zeit nicht sein, das man nicht draufkommen könnt', mit dem Untersatz auch Motorsport zu betreiben. Und sei's ein Dreirad - oder eben eine 27 PS-Randsteinhummel. In den Händen des Polen Sobieslaw Zasada geriet der kleine Grazer im Jahre 1966 gar zum Rallye-Europameister, Histo Cup 'Mastertermin' Michael Steffny trieb einst diesen Quirligen ebenfalls über Rallyepfade, der in der Versenkung verschwundene Histo Cup-Pilot Reinhard Decker (kanariengelber Porsche 914) bestritt in den späten 70ern mit einem Puch-Buggy die Autocross-Staatsmeisterschaft, selbst von der Rundstrecke waren die Puch's längst nicht mehr wegzudenken. Auch heute nicht mehr. Deutsch - eigentlich müsste man sagen: "die Deutsch" halten die grün-schwarzen Fahnen hoch und dies seit Jahren. Wie hat eigentlich alles begonnen, Bernhard? Der kratzt sich ein bisschen am Kinn, um dann ein "Na ja, der Rennbazillus hat mich ungefähr vor vier Jahren gepackt. Und schuld is' eigentlich der Weisengrubner Fredl!" rauszuschieben. Mit dem geht er nämlich jeden Tag essen und der hätte dauernd von diesem Histo Cup erzählt und er - der Bernhard Deutsch - habe da grad was Bares auf der Seite gehabt und Zeit hätte auch nicht so die Rolle gespielt - ein Umstand, den man wahrlich 'net untaschätzen darf'.

Zu Beginn, als der Bernhard Deutsch mit seinem Puch 650 TR anrückte im Histo Cup, wurde er meist belächelt, sagt er. Dies änderte sich mit der Zeit, wenn auch langsam. Heut' seien die Interessierten da, die 'so an hob' i a amoi ghobt. Oba nua an Funfnundata' und auch jene, die verliebt sind in die Rennsammel. Denen das Herz übergeht im 'jō schau - is dea liab!'





→ PUCH *Racing* by DEUTSCH →

MOTOR
HISTO
SPECIAL '11

Es wäre leicht, sagt der Mechaniker, es wäre leicht, sich dreißig Tausender - oder auch darüber hinaus - einzustecken und sich ein anderes, stärkeres Mobil anzuschaffen. Das wäre wirklich sehr leicht, ist aber nicht seins. Er möchte halt die Fahnen der Puch's so hoch wie möglich halten und außerdem - er sei zu weit fortgeschritten. "Du kannst das Zeug jetzt nicht alles in die Eck'n stellen und sagen - jetzt fahr ich was anderes". Zu viele Puch's haben mittlerweile ihre Heimat in der Deutsch Garage gefunden, zu viele Ersatzteile - oder solche die es noch werden sollen, seien angehäuft. "Zu weit fortgeschritten" sagt der Bernhard, und "es ist unglaublich was da zusammenkommt und wie schnell so was geht!".

Der Erstkontakt. Der hatte mit Racing überhaupt nix zu tun, sagte der Bernhard Deutsch. Das war ein 700er, der dem Nachbarn gehörte und mit dem ihn dieser ins Krankenhaus

fuhr, nachdem er mit einem Roller eine ordentliche Brezn gerissen hatte, die ihm am Hirn zwei Kieselsteine eintrug.

Später dann - viel später - hätten er und sein "Spezi, da Erwin" um tausendfünfhundert Schilling, so ein Pucherl "eizogn" und "Mechaniker wie wir waren" hat man den "ausgeschwoßt" und das ging dann schon. Mit dem ist er von da an jeden Tag in die Arbeit gefahren, gelockert, der Puch-Stärken stets bewusst, manchmal aufmüpfig gar. Das hat ihm einmal eine "Watschen" eines Zwillingssreifen eingetragen, das er sich auf der Stelle "eidraht hot", die nächsten Tage war etwas ruhigeres Fahren angesagt.

Jede Beziehung hat aber auch ihre Tiefs, selbst die Liebe zu den Puchs kann brechen und so hat er sich quasi scheiden lassen von den Grazern, hat alles verkauft. Das Einzige was blieb war eine Lichtmaschine am Dachboden - das war's dann. Aber nicht für lan-



Treten mittlerweile sowohl neben als auch auf der Rennstrecke als Duo auf - Bernhard und Thomas Deutsch. Gattin und Mutter Ingrid (rechts oben) nimmt's mittlerweile gelassen.



ge. Als bald sei eben alles wieder da gewesen - "teia zruckkaff" wie er heute sagt - oder als würd' man die Freundin zurückholen - und das alles sei seitdem auch noch ordentlich angewachsen - grad wie: Freundin wird auch noch schwanger, sprich: man erweitert sich. Das Rennteam Deutsch reist per Bus an, im nicht allzu großen Anhänger stehen zwei Renn-Hummeln für Bernhard und Sohn Thomas. Den Bus habe man schon vorher gehabt, weil "mia san'd oide Cämpa". Auch das habe alles mit einem VW-Campingbus begonnen, dann kamen diverse Wohnmobile, bis das Landesgendarmeriekommando Oberösterreich seinen Einsatzbus loswerden wollte. Der war's dann, aber net lang - denn der Deutsch verscherbelte ihn per ebay nach Spanien. Worauf die "gelbe Gefahr" ins Haus kam, ehemals Post, um Viertausender ersteigert und der jetzt - umgebaut und aufgebaut - als mobiles Wohnheim und Einsatzzentrale der Deutschen Racing-Aktivitäten in diversen Fahrerlagern fungiert. Im Heck des mächtigen Gelben findet sich im Urlaub und wenn nicht Rennwagen, ein um 40 Zentimeter gekürzter Haflinger, man müsse schließlich auch in der Fremde mobil sein...

Bereits im zweiten Rennjahr der nun bisherigen vier, hätte der Bernhard Deutsch beinahe den Meister geschafft. Er griff schon nach der goldenen Ananas, schlug sich letztendlich aber selber. Mittlerweile saß - und sitzt noch immer - Sohn Thomas, der heuer seinen Meister für den heimischen Betrieb schaffte, was die Brust von Vater Bernhard besonders breit macht vor Stolz - ebenfalls in einem Renn-Puch. In Salzburg währte sich Jung-Deutsch eine Runde im Rückstand, zirkelte kurz vor dem Ziel neben dem Papa und deutete ihm: Was jetzt? Was soll ich machen? Dieser hat-



zur Person

BERNHARD DEUTSCH

geboren: 01.04.1957

wohnhaf: Langenstein

Beruf: KFZ Mechaniker

Familienstand: verheiratet mit Ingrid, 2 Kinder: Sandra und Thomas (auch ein PUCH-Verrückter, fährt selbst HISTO-CUP)

Hobbys: Motorsport, Campen, Fischen

Lieblingsessen: Spaghetti in allen Variationen

Lieblingsgetränk: Almdudler gespritzt und gute Rotweine

Musik: Rock/Pop 60er bis 80er

Welches TV-Programm zuletzt geschaut?
D-MAX

Welches Buch zuletzt gelesen?

Niki Lauda Formel 1

Welchen Film im Kino zuletzt gesehen?
Mundl

Wann zuletzt Frau Deutsch Blumen gebracht? Uuu - heuer zum Muttertag!

Wann zuletzt Frau Deutsch zum Essen ausgeführt? mindestens 2 mal/Woche

Motorsport seit: 1975

1. Rennauto: Austin Mini Cooper S,

1. Sieg: Autoslalom auf einem Autokinoparkplatz,

Schönster Sieg: der Nächste

Zukunft: möchte es 2011 "noch" mal im Histo Cup auf den Gesamtsieg probieren

Erfolge: bin beruflich und privat sehr zufrieden, und das ist ja heut' zutage ein großer Erfolg

Sponsoren: meine Familie, vor allem meine Frau Ingrid, die mir immer den Rücken frei hält





- PUCH Racing by DEUTSCH ->



MOTOR
WIRTSCHAFTS
HISTORIE
SPECIAL '11



te den Sohnmann ebenfalls mit einer Runde weniger auf der Rechnung und gebot ihm per Handzeichen: Fahr zu Junge, fahr zu! Sie waren aber in derselben Runde, Sohn Thomas schlug daher seinen Altvorderen, was drei Punkte Unterschied ausmacht. Die dem Meisterschaftsanwärter Bernhard letztendlich zum Titel fehlten. Außerdem hatte man schon zu Beginn des Jahres außer Acht gelassen, immer für ein volles Starterfeld innerhalb der Klasse zu sorgen. Womit des Öfteren nur halbe Punkte (als Fünf statt deren zehn) notiert werden durften. Als man diesem Manko gewahr wurde, kamen "Gaststarter" ins Spiel, der Jürgen Pachtheu etwa in Brunn und auch der Fredi Weissengruber, bezwang die Hochgeschwindigkeitspisten von Salzburg und Monza mit dem Renn-Geschoß aus Graz. Gattin Ingrid sieht das "Treiben" ihrer Männer mit der Distanz der Wohnmobil-Hausfrau und Unternehmerrgattin. Leichte Kost vorm Rennen oder eben nur ein stärkendes Früh-

Es kann schon mal zu Diskussionen kommen. Alt- und Jung-Deutsch wissen um ihre Stärken, sprechen sich ab damit so ein Lapsus wie damals in Salzburg nimmer passiert (Bild oben) und haben auch im "Puch-Verbund" (Bild unten) alles stets im Griff





stück? Kein Problem in der Camping-Idylle mitten im Fahrerlager. Ein kaltes Bier? Auch kein Problem. Geschmack-verwöhnte Zungen und genießerische Gaumen schauen deshalb auch zuerst im "Deutsch-Gastgarten" vorbei, bevor sie ins Fahrerlager-Restaurant essen gehen. So was aber auch... Zwei schwere Abgänge - in Salzburg (Schikane nach Start/Ziel) und Melk (Linksknick nach der Start/Ziel-Schikane) - haben keine Spuren hinterlassen. Gattin Ingrid dazu: "Natürlich bleibt dir momentan das Herz stehen, machst dir Sorgen. Aber in Melk - wo ich direkt hingesehen hab', hat er sofort die Hand gehoben und gedeutet das alles in Ordnung ist. Das hilft dann halt schon..." Die schweren Geschütze - so der Bernhard - seien zum Anfang der Rennerei, also vor vier Jahren, gekommen. "Da hast dein Leben eingeteilt, hast einen gut gehenden Betrieb, hast ein bissl Kohle auf der Seite, bist angesehen und willst halt noch ein wenig Spaß mit Racing und das mit Puch haben" erzählt der Puch-Pilot. Und

was kommt? Die lieblichste aller Frauen, das zahmste und schönste Wesen (O-Ton Bernhard Deutsch) am Erdball, wird zur keifenden Bestie: "Du alter Depp musst jetzt mit Fufzig mit dem Bledsinn aufaunga?" "Ja, aber Schatzi schau..." "Nix Schatzi - a Gfoahr is es, unädiges Göld is es, und, und, und!" Dies zeigt - er hatte es nicht ganz so leicht, der Bernhard Deutsch, die familiären Wogen zu glätten und trotzdem mit der Rennerei auf der Piste anzukommen. Die Wogen haben sich längst gelegt, die Ingrid ist ja eh eine ganz eine Liebe und weiters - siehe oben...

Heute - vier Jahre später - wissen wir alle: Es ist gut, dass es den "Verbund Deutsch" gibt und man könnte sich auch niemand anderen vorstellen, der die Ehre der Puch's so hoch hält. Den Steffny holt damit die Vergangenheit ein und er hat auch manchmal darob ein Tränlein in den Augen, der Decker wischt sich immer noch den Staub der Autocrosspisten aus dem Gwand und der Zasada winkt von Polen rüber!



DATEN: Fahrzeug: Steyr Puch 650 TR, Preis: ca. 25.000,-, Baujahr: 1962, Motor: 2-Zylinder, luftgekühlt, 1 Vergaser, Dynostarter, Hubraum: 680 cm³, (aufgebohrt), Leistung: 65 PS, Getriebe: 5-Gang mit diversen Übersetzungen, Fahrwerk: Bilstein Dämpfer, Bremsen: jeweils 4 Stück Trommelbremsen mit geklebten Belägen und erhöhtem Hinteranteil, Karosserie außen: Serie mit hinten angeschlagenen Türen, Reifen: Yokohama, v-165/55-12, h-165/60-12, Felgen: Stahlfelgen verbreitert, v-4-12, h-5-12 hinten, Karosserie innen: OMP Überrollkäfig, OMP-Rennsitz, OMP 4-Punkt Gurt, Feuerlöschanlage, originales Armaturenbrett, Stack 700 Infocenter mit Datenaufzeichnung, Sponsoren: Noch keine - wären aber gerne willkommen



HB

HEINZ BAUER
MANUFAKT



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



ERB Motorentechnik

für den historischen Motorsport

Inh. Gerd Erb
Mechanikermeister
Unterm Dorf 22
72582 Grabenstetten
Tel. 07382-5626 Fax 5226
E-mail: info@erb-computertechnik.de

- Sonderanfertigung mechanischer Teile
- Motoren / Getriebe Instandsetzung
- Teile-Nachfertigung nach Muster
- Motorrad-Kupplungen Neuanfertigung
- Reparaturschweißen Alu-VA-Stahl
- Zahnradfertigung

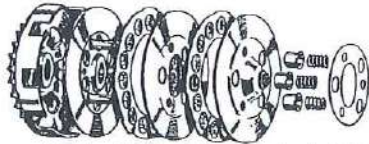
Besuchen Sie uns im Internet
www.erb-computertechnik.de

Probleme mit der alten Kupplung? Kupplungsnachfertigung für alle Motorräder

Sonderanfertigung: Belagscheiben, Druckscheiben, Instandsetzung & Nachfertigung von Kupplungskörben

Vor dem Umbau

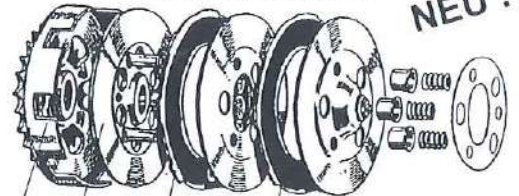
Dreischeiben.-Trockenkupplung mit Korkbelag



Für den Oldtimer-Rennsport entwickelt, auf der Straße tausendfach bewährt!

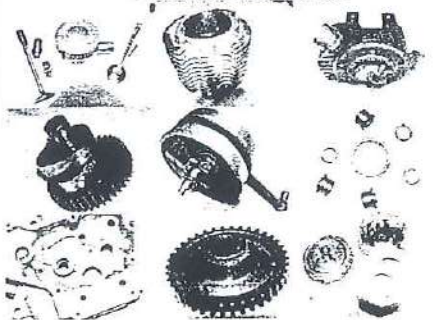
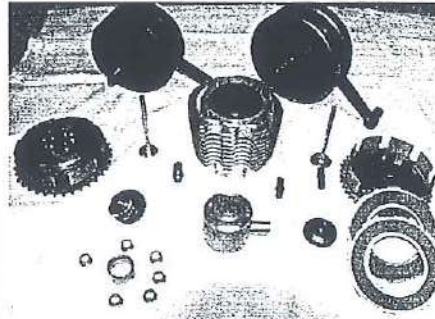
Nach dem Umbau

NEU!



Neuer Misch-Belag vollflächig aufgebracht
geeignet für Trocken- u. Ölbadkupplungen

Belagträger u. Belagring neu angefertigt
Druckscheiben neu angefertigt
Mitnehmer-Nuten nachgearbeitet



Auszug aus unserem Fertigungsprogramm

- für Motorräder -
fragen Sie einfach bei uns an

Neuanfertigung

- Kolben für 4-Takt Motoren
- Ventile und Ventillführungen
- Aluminium-Zylinder mit Laufbüchsen
- Gleitlagerbüchsen
- Kettenritzel und Kettenräder
- Zahnäder für Motoren und Getriebe
- Kupplungskörbe und Kupplungsstamellen

Überholung

- Zylinderköpfe
- Pleuel und Pleuellager
- Kurbelwellen (nur 1 Zylinder Vorkrieg)
- Zylinder feindrehen und schleifen
- Nockenwellen auftragen u. schleifen
- Kipp- u. Schleppebel Instandsetzung
- kompl. Motoren und Getriebe
- umbau alte Korkkupplungen auf moderne Beläge
- Alu u. Alu-Spritzgußgehäuse reparaturschweißen
- kompl. Motoradrestaurierung







AUSFAHRTEN 2012

SÜDBADEN/SCHWARZWALD, SÜDPFALZ/ELSASS, REGENSBURG/DONAU, ENZKREIS/NÖRDLICHER SCHWARZWALD

Moderfeld





Auch im Jahre 2012 fanden verschiedene regionale Ausfahrten statt. Ausgangspunkt der Haflingeraktivitäten im Dreiländereck war die Boschvertretung unseres Mitgliedes Günther Schwarzwälder, die bei herrlichem Wetter durch das Markgräfler Land führte.

Höhepunkt unserer Pfalzausfahrt, die wieder einmal von unseren Mitgliedern Roger Eickhoff und Gerd Maier organisiert wurde, war ein vierstündiger Kanuausflug auf der Flüsschen „La Moder“ im angrenzenden Elsass. Im La Brasserade in Forstfeld machten wir Quartier. Die Gastronomie ist eine Empfehlung für alle Elsass-Fans!

Auch Hubert Nenninger, unser Organisator der Ausfahrt vor dem Teilemarkt bei Heinz Liedl, hatte sich wieder einmal mächtig ins Zeug gelegt und eine wunderschöne Tour mit Fährüberfahrt der Donau ausgearbeitet.

Und nicht zuletzt Herbert Haaf, der eine Nord-schwarzwaldtour mit Museumsbesuch in Marxzell ausgerichtet hat.

Der Wettergott meinte es bei allen Ausfahrten 2012 mit uns sehr gut. So waren alle Teilnehmer rundum zufrieden und begeistert und freuen sich schon auf die Saison 2013.





Eriba steht für den Konstrukteur Erich Bachem, Puck für einen Zwerg aus der nordischen Sage. Langjährige Besitzer können viele Geschichten über ihre Reisen mit dem kleinen Puck erzählen.

Gebaut für den kleinen Zugwagen: Den kleinen und leichten Eriba Puck kann sogar der Steyr-Puch ziehen.

Wenn die Schneeglöckchen blühen, erfasst Unruhe den Besitzer des Eriba Puck. Er geht in die Garage und umschleicht seinen kleinen Wohnwagen. Dann werden Landkarten auf dem Küchentisch ausgebreitet. Manche tun das auch im Puck selbst. Es fühlt sich schon ein wenig an wie unterwegs zu sein. Spätestens im April-wird der Wohnwagen ans Tageslicht befördert und gewaschen, gesaugt, gelüftet. Reifendruck prüfen, Elektrik durchsehen. Gibt es am Gehäuse etwas zu tun? Spätestens jetzt findet das Kartenstudium auf dem Klappstisch im Puck statt. Aufklappen, entfalten, öffnen – das kennzeichnet das Wesen des rund drei Meter langen Wohnwagens. Auf dem Campingplatz wird das Hochdach mit dem Zeltstoff ausgefahren und anschließend das Vorzelt montiert. Dann kann man wenigstens in der Mitte stehen und das Vorzelt verdoppelt den überdachten Raum. Die Staufächer geben Campingzubehör preis, Geschirr aus leichtem Melamin, stapelbare Kochtöpfe aus Aluminium. Die Beulen darin erzählen Geschichten wie alles, was der langjährige Camper unterwegs mitführt.

Vom Puch zum Puck

Anja und Werner Jungfermann aus dem westfälischen Drensteinfurt sind über den Puch zum Puck gekommen. Der Puch ist ein in Österreich gefertigter Lizenzbau des Fiat 500. Klein und einfach wie das italienische Original, dessen Leistung von 16,5 PS für die Steigungen in den Alpen aber knapp bemessen war. Deshalb entwickelte Steyr-Puch einen eigenen, stärkeren Boxermotor. Der Puch kann mehr Gewicht ziehen als der Fiat 500, für einen kleinen Eriba reicht es. Ein Puck aus dem Jahr 1965 fand sich in Schwerte an der Ruhr. Rund zwanzig Jahre alt und neuwertig, der Besitzer hat nur drei Touren damit unternehmen können. „Die Leute haben noch gefragt, ob



Glühbirnen mit 6-Volt-Spannung werden knapp.

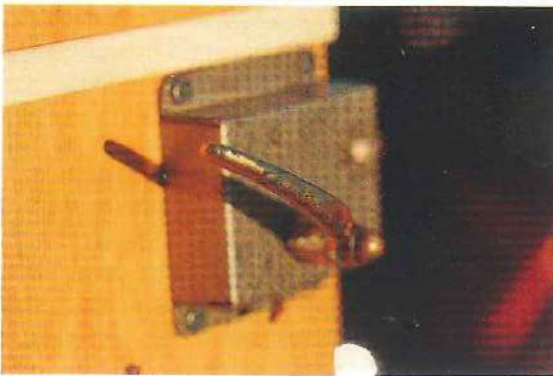


sie den Puck auch wirklich ausreichend geputzt und gelüftet hätten“, erinnert sich Werner Jungfermann. Er hat damals nur halb zugehört, fasziniert vom Originalzustand mit den Plastikblumen auf dem Klapptisch.

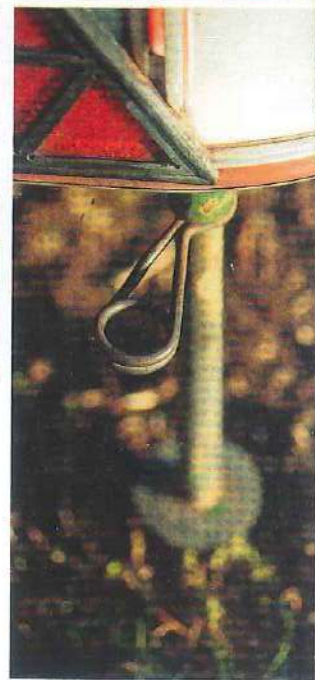
Es sind längst weit mehr als drei Touren dazu gekommen. 40 PS holt der von ihm leistungsgesteigerte Boxer aus 643 cm³, der Hubraum entspricht dem Inhalt zweier kleiner Biergläser. „Das ist wirklich nicht viel, aber der kämpft sich schon jede Steigung hoch“, sagt Werner Jungfermann über den Steyr-Puch von 1966. Über die Alpen geht es mindestens einmal im Jahr. In einem Münsteraner Tatort hat das kleine Auto auch schon mitgespielt, „Höllenfahrt“, ausgestrahlt 2009. Flohkiste, sagte Jan-Josef Liefers spontan, und so klebt dieser Begriff heute am Puch wie die vielen Aufkleber am Puck-Heck.



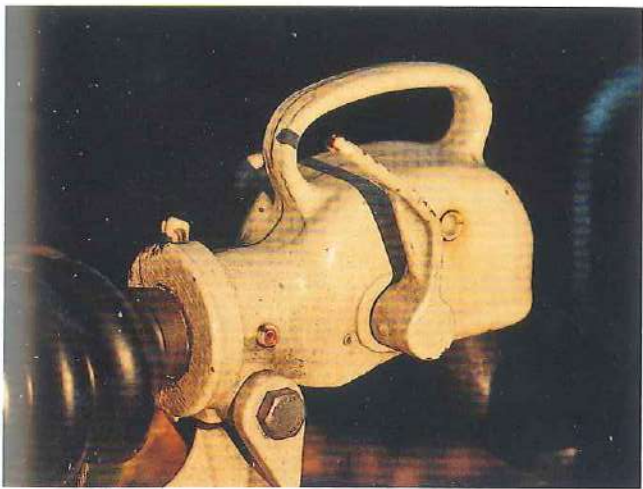
Zwei Gasflammen und eine Spüle – die Küche im Puck.



Leichtbau – aufgesetztes Scharnier



Die Stützen sorgen für festen Halt und lassen sich über eine Feder leicht arretieren.



Anhängerkupplung mit Griff für leichtes Rangieren



Jeder Aufkleber erzählt eine Reisegeschichte. Das Hubdach sorgt für Bewegungsfreiheit und frische Luft.

Unter dem Vorzelt

Der Puck verlangt nur wenige Handgriffe, um vom Anhänger zum Heim zu werden. Ihn von der Anhängerkupplung zu heben und zu rangieren, kostet kaum Kraft. Vier Stützen werden ausgefahren und das Dach angehoben. Dann kann man im vorderen Bereich aufrecht stehen. Vorn die Küche, zwei Gasflammen, eine Spüle. Mittig Tisch und Bänke, alles klappbar. Daraus werden abends die Betten gebaut. Im aufstellbaren Dach gibt es Zeltstoff, der nach Camping



DER KLEINE PUCK

Morgens ins feuchte Grün
der Nase haben untröstlich
dem Eriba Puck, jem

Noch kleiner als der Eriba Puck und
ebenfalls mit Frischluft: der Steyr-Puck.



Übungssache – das
Aufbauen des Vorzeltes
will gelernt sein.



duftet und etwas Luftaustausch gewährleistet. Völlig dicht ist diese Lösung nicht. Milch ist verpönt, schwere Flüssigkeiten führt der Camper möglichst nicht mit.

Wir sitzen auf Klappstühlen und trinken Kaffee. Unter dem Vorzelt ist das Licht gedämpft, und nur Minuten nach dem Ende des Aufbaus stellt sich die zugleich etwas träge und positiv neugierige Campingstimmung ein. Die Bewegungen werden langsamer, der Blick wandert über den Platz. Vielleicht braucht ein anderer Camper Hilfe oder es holt einer die Gitarre heraus. Doch die Atmosphäre ist anders als auf den Plätzen der Dauercamper mit den Hecken, den Vogelkäfigen und den Satellitenschüsseln. Wer Urlaub im Puck macht, hat nicht viel dabei und fühlt sich frei. Kippt das Wetter, wird das Vorzelt abgebaut und es geht woanders hin. Dank Stahlgerippe bleibt der kleine Wohnwagen auch auf schlechter Wegstrecke steif, und bei der Abfahrt von einer Passhöhe schiebt er nicht von hinten und sorgt vorn für aufgestellte Nackenhaare. Mit dem kleinen Puck fängt der Urlaub schon auf der Straße an.



Zuhause dabei – die Platzdecke auf dem Klappstisch gehört dazu.



Gras treten, dabei noch den Duft von Zeltstoff in
trockene Wäsche im Schrank – das ist Urlaub mit
dem kleinen und doch erwachsenen Wohnwagen



Geht denn das überhaupt?

So oder ähnlich lautet die Frage der Nichteingeweihten, die vor dem winzigen Gespann stehen. „Groß kann doch jeder“, antwortet Werner Jungfermann auf solche Fragen. Doch klein hat auch seine Tücken. Ein kleiner Zugwagen wird relativ stark belastet und verlangt deshalb sorgfältige Wartung. Dafür kommt ein solches Gespann beinahe überall hin, auch enge Gassen stellen kein Hindernis dar. Einmal wurden Puck und Puch von einem Kirchenvertreter begutachtet. Der Pastor sah sich den Innenraum an und sagte dann: „Man muss sich schon sehr lieb haben, wenn man in einem so kleinen Wohnwagen gemeinsam Urlaub macht!“ Aber wenn es wirklich drei Tage regnet? Werner Jungfermann lächelt. „Dann gehen wir essen.“ Vor gut zehn Jahren entdeckte er einmal einen anderen alten Puck auf einem Campingplatz. „Die beiden waren sicher über 75. Und so nett miteinander, ich habe sie dann doch nicht angesprochen.“ ■

Text: Stefan Heins
Fotos: Andrea Schneider (21), Hymer (1)

KONTAKT

• Alt-Eriba-Register, Jörg Gösler, Strandbadstr. 12, 42929 Wermelskirchen, Tel.: 0 21 93/50 05 64, www.alt-eriba-register.de •

DER ERIBA PUCK

Wie die Pioniere des Wohnwagenbaus plante auch der Ingenieur Erich Bachem zunächst nur für den eigenen Bedarf. Gebaut wurde der Troll genannte Wohnwagen in der Werkstatt von Alfons und Sohn Erwin Hymer in Bad Waldsee. Bachem, in den Tagen seines Studiums „Eriba“ gerufen, war tatsächlich selbst einer dieser Pioniere: Bereits in den dreißiger Jahren hatte er einen Wohnwagen konstruiert, den Aero Sport. Als Tramp wurde dieser Wohnwagen aus Sperrholz ab 1946 bei Hirth in Kirchheim unter Teck gebaut.

ERFAHRUNGEN AUS DER LUFTFAHRT

Als sich Bachem 1956 erneut den Bau eines Wohnwagens vornahm, blickte er auf einige Erfahrung in der Luftfahrt zurück, und das sorgte für den besonderen Charakter seiner Konstruktion. Leicht sollte sie wieder werden, aber stabil. Der Eriba-Wohnwagen erhielt einen soliden Rohrrahmen als tragendes Gerüst. Die Außenwände aus Aluminium und das Dach aus Polyester bekamen eine abgerundete, aerodynamische Form. Zur Verkleinerung der Stirnfläche zeichnete Bachem das Dach niedrig und sah ein Hubdach vor. Den Boden seines Wohnwagens senkte er ab. So geriet der Vorläufer des Puck steif, leicht und kompakt. Bei einigen Details schossen Bachem und Hymer allerdings über das Ziel hinaus: Der Kühlschrank namens Sibir trieb Kosten und Gewicht, er gehörte schließlich nicht zur Serienausstattung. Auch die Idee, die Räder versetzt anzuordnen, bereitete Probleme: Der Troll passte dadurch nicht auf den Bremsenprüfstand beim TÜV.

PAN, TROLL, FAUN UND PUCK

1958 kam der aus dieser Grundidee entwickelte, kleinere und einfachere Eriba Puck auf den Markt und wurde begeistert aufgenommen, obwohl er teuer war: Mit einem Preis von 3090 DM kostete er beinahe so viel wie ein Volkswagen Standard, der in diesen Jahren auch noch lange nicht als volkstümlich galt. Schon im ersten Produktionsjahr entstanden mehr als 100 Puck, 1960 wurden gut 1 000 gebaut. Hymer und Bachem entwickelten den Puck weiter und machten ihn zum Ausgangspunkt einer Modellfamilie. Pan, Troll und Faun, die Namen entstammten der Fabelwelt der Germanen. Zusammengefasst wurden die Modelle als Touring-Baureihe, und als Eriba Touring wird eine Weiterentwicklung des Puck bis heute bei Hymer gefertigt.

ECHTE SAMMLERSTÜCKE

1961 erhielt der Puck Front- und Heckscheibe, auch das Raumkonzept wurde verbessert. Von Anfang an kam der Puck mit einer Isolierung und war dadurch bedingt wintertauglich. Am vor allem bei ausgefahrenem Hubdach hohen Gasverbrauch der Heizung störte sich damals niemand. Erich Bachem erlebte weder die Umsetzung der Verbesserungen noch die erfolgreichsten Jahre, er starb schon 1960. Die kleinen Eriba aus den Jahren zwischen 1958 und 1975 sind längst zu Sammlerstücken geworden. Viele Oldtimer aus dieser Zeit können kaum größere Wohnwagen ziehen. Doch der Puck wird inzwischen auch von Menschen gepflegt oder restauriert, die sich gar nicht für Oldtimer interessieren.





Zur Erinnerung an Dieter Nakaten



50 Jahre aktiver Motorsport!

Von 1959 bis 2009 war Dieter Nakaten aus Düsseldorf vom Rennyvirus befallen. Mit einem DKW Junior startete er 1959 bei einem Geschicklichkeitsturnier seine Motorsportlaufbahn. Der Allrounder erzielte sowohl im Slalom, bei Rallyes, Berg- und Rundstreckenrennen, als auch im Autocross/Speedway jede Menge Siege. Neben den Automarken DKW, Glas, NSU, Opel, BMW, VW, Audi, Mercedes und Lotus war er auch im Formel Super V und Eigenbau auf den Rennstrecken unterwegs. Im Steyr Puch startete er von 1964 bis 1969. Vorrangig war die Rundstrecke sein Metier. Hier waren vor allem die Zweikämpfe mit Franz Eichhammer das Salz in der Suppe. Auf den schnellen Düsseldorfer wurden Firmen wie Irscher-Tuning und Koepchen-BMW aufmerksam. Von beiden wurde er unter Vertrag genommen und war sowohl im Opel-Markenpokal als auch im BMW in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft am Start. 1971 waren seine Fahrerkollegen bei Irscher-Tuning Willi Kauhsen und Helmut Mander. Für die Konkurrenz fuhr übrigens Hans-Joachim Stuck bei Steinmetz-Opel. Dieter bereitete seine Autos für die Renneinsätze selbst vor, außer in seiner Profizeit bei Irscher und Koepchen. Rundenrekorde auf dem Nürburgring mit Steyr Puch, BMW 2002 (besten Privatfahrer) und Polo Grup-



Die Liebe hört niemals auf

Die Trauerfeier wird am Mittwoch, dem 6. Juni 2012, um 12 Uhr in der Kapelle des Heerdt Friedhofes gehalten.

Im Anschluss ist die Urnenbeisetzung auf dem Friedhof Düsseldorf-Heerdt, Schiessstraße.

Spenden an das Kinderhospiz Regenbogenland „Förderverein Kinderhospiz D'dorf e.V.“ sind für uns wie Blumen zum Abschied.

Gespendet werden kann auf das Konto bei der Sparkasse Düsseldorf, BLZ 300 501 10, Kto.-Nr. 10 330 900, Kennwort – Dieter Nakaten –



Dieter Nakaten

* 5. März 1936 † 23. Mai 2012

Mein Hasenkind hat mich durch einen tragischen Unfall verlassen.

40 Jahre mit viel Liebe, Toleranz, Verständnis und Respekt haben wir gemeinsam verbracht.

Jeder, der ihn kannte, wird ihn nicht vergessen.

Annelie
Oliver, Hacer und Nisa
Geschwister, Nichten und Neffen

40549 Düsseldorf, den 1. Juni 2012
Lohengrinstraße 25

pe 1 stehen ebenfalls auf seinem Konto. Dieter Nakaten holte in seiner Laufbahn ca. 120 Siege, wurde zweimal Holländischer Speedway-Meister und zweimal Autocross-Meister.

Dieter Nakaten

Geboren: 05.03.1936

Erfolge: ca. 120 Rennsieg,

Holländischer Autospeedway-Meister 1980 und 1982,

Zweifacher Autocross-Meister 1976 und 1977,

1969 Klassensieger 300 km-Rennen Nürburgring.

Claudia und Harald Peter



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 Dichtfläche 100,2 mm
- c) Feststellung des Verschleißes

Z) 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



Zylinderverschleiß 70,045
- 70,000 = 0,045

K) Kolbenverschleiß z.B.

Eingeschlagene Zahl am Kolbenboden 69,96
Die Messung wie unter 4 a) ergibt - 69,90

Kolbenverschleiß = 0,06 mm

G) Gesamtverschleiß

Zylinderverschleiß 0,045
Kolbenverschleiß 0,06

Gesamtverschleiß 0,105 mm

Reparatur unter 0,15 mm Gesamtverschleiß bei niedrigem Ölverbrauch noch nicht notwendig.

7. Ventile und Steuerung:

- a) Ventilsfeder im eingebauten Zustand 32 mm lang (Vorspannung 10 mm)
- b) Ventilspiel bei kaltem Motor 0,15 mm
- c) Ventilsitzbreite Ansaug 0,8 - 1,0 mm
 Auslaß 1,0 - 1,2 mm

8. Motorgehäuse:

- a) Drehmoment zum Anziehen der 4 Gehäusemuttern 3,5 - 4 mkg
- b) Drehmoment zum Anziehen der Zylinderkopf-Dehnschrauben 1,5 - 2 mkg

9. Ölpumpe:

- a) Axialspiel der Pumpenzahnräder 0,04 - 0,07 mm
- b) Öldruck
Max. Öldruck 4, - 5 at
Min. Leerlauföldruck 1,5 - 2,5 at
Öldruckunterschied von 3.000 bis 5.000 U/min max. 1 at.

10. Zündung:

Vorzündung 6 - 10 mm, gemessen an der Doppelriemenscheibe

11. Vergaser:

- a) Hauptdüse 130
- b) Leerlaufdüse 40
- c) Niveau: mit Dichtung gemessen 7 mm



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.





ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

BEZEICHNUNG	DIMENSION	WERKSTOFF	DREHMOMENT
Auspuffkrümmer	Mutter M 8	DIN 934 MS	1,0
Gebäserad	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 HIGH PERFORMANCE PISTONS
RESEARCH & DEVELOPMENT
Manufacturer of forged pistons

NEU Hochwertige, geschmiedete Stahlpleuel

Die neuen Leichten

Neueste Produktliste anfordern!

Kolben mit Pleuel bis zu 200 g leichter als die Original-Teile

Spezialkolben für Oldtimer u. Veteranen

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

Wössner GmbH Im Wörth 21 · D-79576 Weil am Rhein
Tel. +49 (0) 7621 95 66 49-0 · Fax +49 (0) 7621 95 66 49-25
info@woessner-kolben.de www.woessner-kolben.de





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



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@speedochrono.de
www.speedochrono.de



Preisspiegel 2013

MODELL	STÜCKZ.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126 Puch	2069	73 - 75	9.500.-	6.000.-	4.500.-	3.000.-	1.500.-
500 S	2359	69 - 73	12.000.-	9.500.-	6.000.-	3.500.-	1.500.-
500 erste Serie	gesamt	57 - 59	13.500.-	10.000.-	6.500.-	4.000.-	2.000.-
500 D / DL	39045	59 - 69	15.000.-	11.500.-	7.000.-	4.500.-	2.000.-
650 T alte Karosserie	gesamt	63 - 66	16.500.-	13.000.-	9.000.-	5.500.-	2.500.-
650 T Europa	ca. 5074	66 - 69	15.000.-	11.500.-	8.500.-	4.000.-	2.000.-
700 C Kombi	8566	59 - 68	17.500.-	14.000.-	9.500.-	5.000.-	3.500.-
700 E Kombi	511	59 - 68	19.000.-	15.500.-	11.000.-	6.500.-	4.000.-
650 TR I Europa	168	66 - 68	23.500.-	19.000.-	14.500.-	8.000.-	5.000.-
650 TR II Europa	120	66 - 68	25.500.-	21.000.-	14.500.-	8.000.-	5.000.-
650 TR I alte Karosserie	141	64 - 66	27.000.-	22.500.-	16.000.-	9.500.-	6.000.-
650 TR II alte Karosserie	57	64 - 66	29.500.-	25.000.-	17.500.-	11.000.-	7.000.-

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 Sparteinsätze 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 Motorsporthistorie, 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 l. 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

700C, 500D und 500 Combi
(sehr selten! Österr. Post)



Alle Zustand 5, volles Restaurationsprogramm erforderlich. Preis ab je 4.000 Eur VB

Puch 500 Bremsankerplatten, neue Exzenter, pulverbeschichtet, im Tausch Stück 75 Eur

Rumpfmotor, sauber zum Überholen
Standheizung Haflinger sowie

Diverse Haflinger-Teile VB

Michael Stöbel

III. Querstr. 10

D-71287 Weissach

Tel.: +49-(0)160 / 97 45 31 65

m.stoessel@arcor.de

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

Hans Gerner

Tel.: +43-(0)77 22 / 6 71 68

PUCH 650TR



Bj.68,rot,komplett restauriert,TR2
Ausbau,originaler TR mit Stammkarte
und allen Papieren, in Österreich an-
gemeldet,TOP Zustand,Preis VB,
Standort Mödling/Wien

Johannes Neuroth

+43-(0)6 64 3513714

johannes.neuroth@gmx.at

Steyr Puch Haflinger 700AP



(hellgrün), Bj. 1963. Der Haflinger ist
voll fahrbereit und kann gerne be-
sichtigt und probefahren werden.Details auf Anfrage!

Robert Harrer

robert.harrer@inode.at

Tel. +43-(0)6 64 / 180 13 82

Steyr Puch 650 TR 2 Europa,



Rechtslenker, absolute Rarität, TR 2
Europa, Bj. 1966, aus England,
30.000 mls., original Zustand, 40 PS,
rot. Schönes, gepflegtes Fahrzeug.
Seit Jahren in meinem Besitz, kein
Rossteuscher. Einer der Besten mit
Originalpapieren.

VHB 32.500 Euro

Johannes Hiltrop

Tel. +49-(0)23 61 / 1 58 54

Steyr Puch 500/650TR



Baujahr 1968, sehr schönes Auto,
kompletter Umbau auf 650 TR2,
alle technischen Verbesserungen,

fachmännische Komplettrestauration.
Fahrzeug muss man gesehen haben.
Standort Weilheim an der Teck.

VHB 19.700,-

Anfragen und weitere Bilder unter
Barny

oder +49-(0)1 63 / 5 45 49 94

Puch 700 C,



das "schnellste Brötchen-Auto" aus
der Rennsportserie "Kampf der Zwer-
ge" (Abarth Coppa Mille). Auf vielen
Strecken Europas vorgestellt. Publi-
kumsmagnet und Hingucker. Perfek-
tes und kompromisslos weiterent-
wickeltes Fahrzeug.

Erstzulassung: 08.12.1966

Fabriknummer: 504.5534

Kein Schnäppchen, bei Interesse:

Tom Bohlmann, 56567 Neuwied

thomas@bohlmann-online.de

www.bohlmann-motorsport.de

Echter Steyr Puch 650 TR, Bj. 1968



- typisierte Monte-Carlo Auspuffanlage
- Lehmann Vorderradbremse
- verstellbare Gasdruckstoßdämpfer
- 2-Kreisbremsanlage
- Überrollbügel hinten, mit Zertifikat
- Doppeltanksystem
- orig. Motor-/Getriebeschutz
- Mischbereifung (VO: 145, HI:165)
- Hohlraum- & Unterbodenschutz
- Rostfrei

· Wagenstammkarte

· Motor- und Getriebespezifikation
auf Anfrage

Ing. Matthias Ortner

Tel. +43-(0)6 64 / 2 35 25 88

office@trucktrial.at



Jumble GOODIES



siehe auch: steyr-puch.de

Blattfedervorspann- und Einbau-
vorrichtung wie Werksempfehlung



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

Günther Lehmann
Tel.: +49-(0)83 02 / 4 79
Grüntenberg 5
87657 Görtsried

Interessantes

Diverse Ersatzteile,



Monte-Carlo-Auspuffanlagen, beste
Qualität, einbaufertig, erstellt. Neu-
gefertigte Ölpumpen, breite Aus-
führung

H. Nenninger
Tel.: 0 84 53 / 86 56

Sonderanfertigung Schaltknauf
Manfred Saszyk
+49-(0)2 12 / 4 54 38



Einpoliger Hupenknopf



in sehr guter Qualität. Einbaudurch-
messer 55 mm Außendurchmesser 61
mm. Der zur Montage erforderliche Hal-
tering ist im Lieferumfang enthalten!

Richard Worel
Dr. Natterergasse 2 - 4
A-1020 Wien
+43-(0)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 ver-
zinkt, Innenring und Zeiger neu
lackiert. Von VDO kontrolliert, zu-
sammenggebaut, auf null Kilometer
gestellt und geeicht. Andere Überset-
zungen möglich.



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

5 Monate Garantie!
Details und Preise auf Anfrage!
Ewald Much
+43-(0)6 76 / 328 59 10
ewald.much@aon.at

Diverse Steyr Puch-Teile:
1 maßgeschneiderte Abdeckplane
neu
Literatur und alte Ersatzteilkataloge
Friedrich Höchst
+49-(0)151 - 240 559 83

Professionelle
Dynastarterüberholung



inkl. Kleinteile, Verteilerüberholung,
Neuaufbau Dynastarter auf Anfrage.
Gerd Mayr
+49-(0)1 72 / 7 21 40 20
gerd.mayr@web.de



STÜTZPUNKT

Historischer Motorsport
Ersatzteilservice
Fahrzeugbeschaffung

0162 - 8 90 58 28

07 21 - 2 38 67

steyr-puch-hummel@online.de

Termine 2013



Messen und Teilmärkte

25.- 26. Mai	TEILEMARKT Tulln
13. - 15. Sept.	TEILEMARKT Imola
5. - 7. Okt.	CLASSIC EXPO
11. - 13. Okt.	VETERAMA
24.- 27. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA

Fahrt lohnt immer
Wer sucht, der findet
Stark im Kommen!
Lieblingsschrottplatz
Molto Bene!

Tulln
Imola/I.
Salzburg/A.
Mannheim
Padua/I.

Motorsporttermine.

20.- 21. April	GLP Berg
26.- 28. April	GLP
14. - 16. Juni	ACM
7. - 8. Juli	GLP Berg
5. - 7. Juli	GLP
19. - 21. Juli	ACM
17. - 18. Aug.	GLP Berg
16. - 19. Aug.	ACM
13. - 15. Sep.	ACM
8. - 9. Sep.	GLP Berg
18. - 20. Okt.	ACM/GLP

ADAC Bergpreis Schotten	Schotten
Preis der Stadt Stuttgart	Hockenheimring
Jan Wellem Pokal	Nürburgring
Bergpreis MSC Schotten	Schotten
Rundstreckenrennen	Oschersleben
SPA Race-Festival	SPA/B.
Bergrace Hauenstein	Hauenstein/Rhön
Race Festival	Zolder/B.
Hockenheim Classics	Hockenheimring
Bergrennen Unterfranken	Eichenbühl
ADAC Westfalen-Trophy	Nürburgring

Deutschland:

11. Mai	Teilemarkt bei Heinz Liedl - Gelände
14. - 16. Juni	KLASSIKWELT BODENSEE
9. Nov.	Treffen Steyr Puch-Freundeskreis

Grasslfing/R.
Friedrichshafen
Hotel Brunnenhof
63879 Weibersbrunn

Regionale Stammtische:

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

3. Mai	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
1. Juni	Kraichgau	Ausfahrt (noch offen)
5. Juli	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
3. August	Stuttgart	Meilenwerk „Wichtel“
6. Sep.	Karlsruhe	Kofflers Heuriger
5. Okt.	Pfalz	Ausfahrt (noch offen)
1. Nov.	Feiertag, fällt aus!!	
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

1. Juni, 3. Aug., 5. Okt., 7. Dez.		Haus Hötten, Grafenmühle
------------------------------------	--	-----------------------------

Infos:

ABARTH COPPA MILLE
GLP Pro / VFV
STEYR PUCH FREUNDESKREIS

ACM, Klaus Kleber
Wolfgang Ziegler
Ulla Kahl

Tel.: 0 21 51 / 31 67 92
Tel.: 0 71 1 / 46 80 87
Tel.: 0 61 92 / 2 55 20



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



ROBERT PROKSCHI

Kleinwagensersatzteilhandel

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 Standart Kurbelwelle



www.prokschi.at



9er Triebling, 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 cm geschmiedete
Kolben + Zylinder**



www.prokschi.at

**Nummernschildbeleuchtung
original Hella**



26/27, 27/27, 33/20 Zahnräder



Stoßstange



www.prokschi.at

**Hauptwelle 1/2. Gang TR
auch für Kombi-Getriebe**





王