

Ausgabe Nr.28



THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



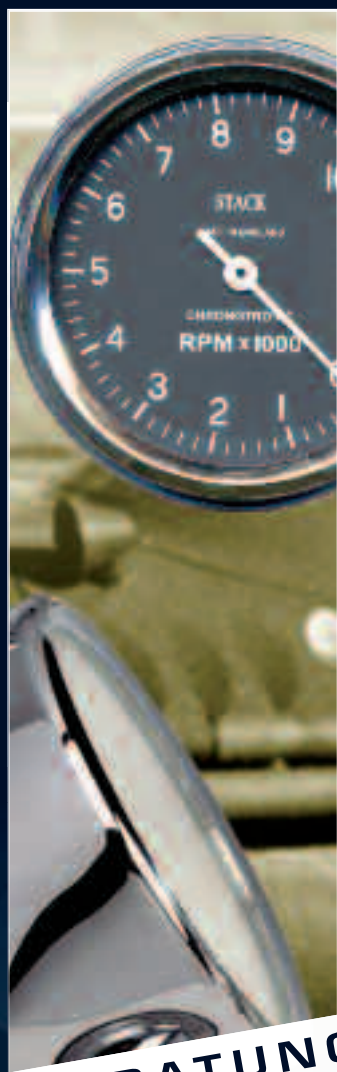
USA-RACING

Wenn Qualität entscheidet...

FAHRZEUG-
TECHNIK

FAHRER-
BEKLEIDUNG

TEAM-
AUSSTATTUNG



BERATUNG • VERKAUF • SERVICE

ISA-Racing GmbH

August-Horch-Straße 11 • D-56736 Kottenheim

Tel.: 02651-9625 0 • Fax.: 02651-9625 10 • Mail: info@isa-racing.de

www.isa-racing.de

AP RACING

ATL
RACING FUEL CELLS

BELL
HELMETS

FERODO
RACING

FireSense
RESISTOR

HEWLAND

HJS
Emission Technology

longacre

OMP

PAGID

paoli
LUBRICANTS

PFC
BRAKES

RECARO

SAMCO
sport

SCHROTH
RACING

SIMPSON

STACK
STACK
STACK

SUPER
E

VARLEY RED TOP
THE ORIGINAL SAFETY HAT FOR RACING

WILLANS



S

ichtlich gestresst kämpft sich der Restaurierer durch den Berg von verchromten Fensterrahmen. Wie auch immer er es anstellt, am Ende sieht ein Teil besonders neu und ein anderes besonders alt aus. Hilfesuchend blickt er nach oben - und starrt auf die Lüsterklemme, dort, wo schon vor acht Jahren eine Lampe hängen sollte. Schließlich findet er ein halbwegs stimmiges Resultat, setzt vorsichtig die Fensterrahmen ein und putzt die Scheiben. Sieht doch ganz gut aus, denkt er: Fast perfekt. Nur jetzt springt der ausgebesserte Abdruck einer Anhängerkupplung im Kühlergrill viel mehr ins Auge...

Woran liegt das? Unsere Sinne sind so gründlich von Werbebotschaften wie „porentief rein“ zugekleistert, dass Perfektion zur Selbstverständlichkeit verkommen ist. Das beste Zeugnis, der ideale Urlaub, die einzig richtige Karriere: Wo wir auch um die Ecke laufen, er steht schon da, der kategorische Imperativ, und droht mit erhobenem Zeigefinger. Bloß keine halben Sachen! Natürlich schleicht der Zeitgeist längst auch durch die Garage und quält uns. Wenn die ersten perfekten Arbeitsergebnisse da sind, sieht alles andere plötzlich umso schrecklicher aus. Merke: Perfektionisten haben's schwer.

Neulich traf ich einen Mann, der ein unrestauriertes Auto fährt. Sein Wagen wirkt wie aus einem Guss, ohne dass der Betrachter den Grund dafür sofort bemerkt. Jedes Jahr im November umschleicht der Mann sein Gefährt und sammelt Eindrücke. Erst dann entscheidet er, welches das schwächste Glied in der Kette ist, und das wird bearbeitet, verbessert, restauriert, manchmal auch erneuert. Wenn er im April wieder los fährt, braucht es ein paar Minuten, um die Unterschiede zum Vorjahr zu entdecken. Problemlos wird sich ein vergleichbares Modell finden, das auf den ersten Blick perfekt wirkt. Bis der Betrachter das abgewetzte Pedalgummi, das eine leicht verdrehte Stoßstangenhorn und die Druckstelle im Chromrahmen des Tachometers entdeckt. Eben doch nur fast perfekt. Das bewusst mittelprächtige Auto hat diese „Fehler“ auch. Nur wirkt es nicht verkrampt und starrt einen beim Betreten der Garage auch nicht so vorwurfsvoll an wie die Lüsterklemme von der Decke. Von dort, wo eigentlich schon vor acht Jahren eine Lampe hängen sollte. Was ist schon wirklich perfekt?

Mit der (nur ganz leicht, ehrlich) verdrehten Zierleiste winkt

Stefan Heins

FAST PERFEKT

Stefan Heins schreibt und berichtet in regelmäßigen Abständen in einschlägigen Oldtimerzeitschriften und setzt sich seit Jahren für das Thema Steyr Puch und für unseren Freundeskreis bei der Presse ein. (Siehe Heft Landlust Bericht Werner Jungfermann „Puch/Eriba Wohnwagen“)



INHALT 2013

THEMEN

Fast Perfekt	3
Zur Sache	6

LEUTE

Heinz Liedl	8
Albert Girstl	19
Hattrick	36
Henning	47

START UND ZIEL

Saison 2013	24
Rossfeld	29

TREFFEN

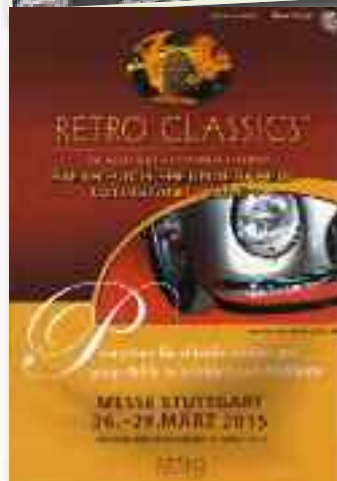
Ausfahrten 2013	26
Wang	32

SERVICE

Öldruck/Schaltung	28
Technische Daten	48
Anzugsdrehmomente	52
Preisspiegel	55
Jumble Goodies	56
Termine	58

TEST/BERICHTE

Steyr-Erklärung	10
Vielen Dank 	
Der David	20
Gipfelkreuz	40
Impressum	4



27. Technische Fachmesse, Messe & Kongress für klassische, Motorsport, Motorräder, Zupacken, Zupacken und Eisenwaren in Essen
Messe Essen, 15.4. bis 19.4. 2015

IMPRESSUM

-Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr Puch-Freundeskreises Deutschland, gegründet 1983, eingetragene Mitglieder ca. 200. Erste Ausgabe des Heftes 1984. Jahresbeitrag inkl. "THONDORF" 30.- €, fällig am Anfang des Jahres. 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





SKIJÖRNING då och nu





Zur Sache

Allen Unkenrufen zum Trotz hat Michael Stößel Ende Mai als Veranstalter und Organisator unseres „30 Jahre Steyr Puch-Freundeskreis“-Treffens am Nürburgring voll ins Schwarze getroffen. Viele Freundeskreismitglieder standen dieser Veranstaltung mit großer Skepsis gegenüber und sagten teils aus Kostengründen, teils wegen der weiten Anfahrt ihre Teilnahme ab. Sie werden ihre Nichtteilnahme ewig bereuen. Da Michael sich seinen Traum, nach 30 Jahren nochmals ein Treffen am Nürburgring zu veranstalten, erfüllen wollte, zog er „sein Ding“ ohne Rücksicht auf eventuelle, eigene finanzielle Verluste unbeirrt durch.

Wie wir im Nachhinein wissen ging alles gut und auch Michaels Rechnung (Gott sei Dank) auf. Das Wetter, die Stimmung und das Catering waren an allen drei Tagen ausgezeichnet. Unser Treffen am Freitagabend im traditionsreichen „Kesselchen“ des alten Nürburgring-Fahrerlagers fand großen Anklang. Michael Stößel möchte sich an dieser Stellen bei allen Helfern aus dem Freundeskreis und auch beim Veranstalter und der Organisation der Gesamtveranstaltung nochmals bedanken. Auch der „Düsseldorfer Abend“ (Altbier in Strömen und Rockmusik) war ein voller Erfolg. Besonderen Dank an Helmut Undorf („der Alte“) und seine Frau, Martin Vormann, der Familie Beerendonk, unserer „guten Seele“ Ulla Kahl und Frederike Müller-Hauser für ihre große Unterstützung an allen drei Tagen!

Am Wochenende bildeten die Fahrten auf der Nordschleife und der Grand Prix-Strecke den Höhepunkt unseres Treffens. Der Veranstalter hatte die Fahrtzeit auf der Nordschleife um eine Stunde verlängert – so als kleines Dankeschön für die große Anzahl der teilnehmenden Steyr Puch-Fahrer. Für die meisten von uns war die Anspannung groß, waren es doch die ersten Runden auf der legendären Nürburgring-Nordschleife in ihrem Leben. An beiden Tagen konnten wir so um die 40 Steyr Puch-Fahrzeuge zählen. Damit haben wir in etwa das Teilnehmerergebnis von 1984 und 1991 halten können, was als voller Erfolg zu werten ist, da unsere Knochen ja schließlich 30 Jahre älter geworden sind. Viele der Teilnehmer setzten deshalb andere Prioritäten, ging es vielen in erster Linie darum, alte Freunde wiederzusehen. Benzingespräche bei einem kleinen Imbiß standen deshalb in diesen Tagen im Vordergrund. Viele Steyr Puch Fahrer und alte Freundeskreiser hatten sich teilweise seit dem letzten Treffen auf dem „Ring“ nicht mehr gesehen!!!

Bewegend auch das Wiedersehen nach 40 Jahren zwischen den beiden „Heinzen“ (Koblitschek und Liedl).

Es ist zu hoffen, dass unser Steyr Puch-Freundeskreis unter der Führung von Michael noch viele schöne Veranstaltungen dieser Art genießen darf.

Georg Hummel



Kleines Auto ganz gross

Große Party zum Jubiläum: Der Steyr Puch Freundeskreis Deutschland feiert in diesem Jahr sein 30-jähriges Bestehen – und zelebriert diesen Geburtstag im Rahmen der Historic Trophy Nürburgring.

1984 hob eine kleine Gruppe Enthusiasten im Ruhrgebiet den Steyr Puch Freundeskreis aus der Taufe. Inzwischen widmen sich 225 eingetragene Mitglieder der Geschichtspflege des ehemaligen österreichischen Automobilherstellers. Dieser konzentrierte sich nach dem zweiten Weltkrieg auf Lizenzbauten der Kleinwagen von Fiat, angefangen beim legendären Cinquecento. Obwohl äußerlich sehr ähnlich und für Laien bis heute oft nur schwer auseinanderzuhalten, waren die technischen Unterschiede zwischen dem italienischen Fiat und dem österreichischen Steyr Puch allerdings enorm.

Im Gegensatz zum luftgekühlten Twin-Motor des Fiat wurde der Puch von einem luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotor mit 493 ccm angetrieben. Auch die Getriebe-Fahrgestelleinheit wurde komplett in Graz hergestellt und wies zum Teil grundsätzlich andere Konstruktionsansätze auf. Schon alleine um diese Eigenkonstruktionen auch einbauen zu können, musste man etliche Details der Karosserie umbauen bzw. neu konstruieren und selbst fertigen.

Der Freundeskreis hält die Erinnerung an den kleinen „Ösi-Knirps“ wach, indem er sich regelmäßig zu Stammtischen und Ausfahrten sowie auf Messen, Teilmärkten und Rennveranstaltungen verabredet. „Einmal pro Jahr geben wir zudem unser Club-Magazin ‚Thondorf‘ heraus, in dem wir über alle Aktivitäten des abgelaufenen Jahres, über alles Skurrile und Wissenswerte rund um die Marke Steyr Puch sowie über über Technik, Tuning, Motorsport und Restaurationen berichten“, so Michael Stöbel, einer der Organisatoren des Steyr Puch Europatreffens 2014.

In dessen Rahmen stellen die Steyr Puch Freunde ihre Schätze nicht nur im Hazet Faberlager aus, sondern treiben sie auch im Rahmen von Demonstrationsfahrten über Grand Prix-Strecke und Nordschleife. „Mit dem Europatreffen hier bei der Historic Trophy Nürburgring schließt sich für uns in gewisser Weise ein Kreis“, verrät Stöbel. „Eine unserer ersten Clubaktivitäten überhaupt war eine Fahrt zur Neueröffnung des Nürburgrings im Jahr 1984. Wo sollten wir also unser 30-jähriges Jubiläum feiern, wenn nicht hier, wo sozusagen alles begann!“ ■



STARTZEIT STEYR PUCH JAHRESTREFFEN
Sonntag 1.6. 11.30 Uhr Präsentation 2 Runden Nordschleife



Thondorf 2013

Heinz Liedl zum 75ten

Sein runder Geburtstag sollte uns Anlass sein, auf seine motorsportlichen Glanztaten und Erfolge zurückblicken. Aber auch seine bodenständige Art, sein Auftreten in der Öffentlichkeit und das Eintreten für den Motorsport würdigen. Besonders für die Jugend, die in Sachen Breiten-Motorsport mit Unterstützung nicht gerade verwöhnt wird, sollte Heinz Liedl immer ein großes Vorbild sein!

Als aktiver Motorsportler in den Jahren von 1955 bis 1968, begann er in der Jugendgruppe des ACR (Regensburg) mit dem Motorrad-Geländesport und wurde von 1959 bis 1963 viermal Deutscher Geländemeister in der 125 ccm-Klasse. Bereits in jungen Jahren holte er sich 1956 den Deutschen Vizemeistertitel. Heinz war an allen großen internationalen Sechstagesfahrten in Österreich, Tschechien, England und Deutschland mit Puch-Werksmaschinen erfolgreich am Start. Er gewann vier Goldene und eine Silbermedaille und bei der Alpenfahrt kam ein silbernes Edelweiß dazu. Insgesamt gewann Heinz bei den Motorrädern, 1 Bronze-, 7 Silber- und 54 Goldmedaillen. Was viele von uns nicht wissen ist, dass Heinz' vierrädrige Karriere mit einem Messerschmitt Tiger 500 am Berg begann. Es folgte mit den Steyr Puch 500TR und 650TR eine beispiellose Erfolgsserie bei Berg- und Rundstreckenrennen, die mit dem dreimaligen Gewinn (1964 bis 1966) der Deutschen Bergmeisterschaft aller Tourenwagen ihren Höhepunkt fand.

Erst jetzt wieder am Nürburgring, beim 30-jährigen Steyr Puch-Treffen, wo er auf eigener Achse (Regensburg–Nürburgring–Regensburg!!!) mit seinem roten Steyr Puch anreiste, bemerkte er stolz: „Alle meine Motorräder und Autos habe ich stets selbst präpariert“. Als Allrounder fuhr er auch erfolgreich Langstreckenrennen mit Johannes Ortner und Rallyes mit Hannes Häring.

1968 – im letzten Jahr seiner aktiven Motorsportkarriere – wurde er nochmals Gesamtsieger um den Cup der österreichischen Flugplatz- und Bergrennen.

Zuguterletzt standen 89 Siege, 11 zweite Plätze und ein dritter Rang auf der Habenseite seines Kontos.

Sein Lieblingsberg bleibt übrigens der Trento-Bondone, wo er immer mal wieder der

europäischen Berg-Elite mit seinem kleinen roten Steyr Puch die Grenzen aufzeigte und viele Zuschauer in unbegreifliches Staunen versetzte.

Noch heute hält Heinz seiner Hausmarke die Treue, in dem er die Restbestände an Ersatzteilen für Mopeds, Motorräder und Autos zur Ersatzteilversorgung aufrecht hält.

Als einzigen Luxus, den er sich gönnt, leistet er sich ein Wochenendhäuschen in den Bergen von Tirol, in das er auch dieses Jahr mit seinem alten Motorsport-Spezi Mandl Spiegel (mehrfacher süddeutscher Slalommeister auf Steyr Puch) in den Urlaub fährt. Die einschlägig Steyr Puch-belasteten Freundeskreismitglieder, aber auch die Fans, warten schon sehnsüchtig auf den Mai nächsten Jahres, wenn es wieder heißt: auf zum Heinz, auf nach Graßlfling,



dem Mekka der Steyr Puch-Fahrer und -Fans unserer Bergflöhe oder wie auch immer wir unsere kleinen Autos nennen wollen.

Wir alle haben Dir Heinz, an Deinem 75ten Geburtstag „DANKE FÜR ALLES“ zu sagen, „DANKE“ für das, was Du uns in den vergangenen Jahrzehnten an Motivation und Freude gegeben hast!

Bleibe gesund und munter, damit Du noch viele Jahre im Kreise deiner Familie und Freunden verbringen und weiterhin dein Hobby genießen kannst.

Auch für uns wirst Du – als Träger des goldenen Sportabzeichens mit Brillanten – für immer einer der erfolgreichsten Motorsportler Deutschlands und ein großes Vorbild bleiben!

Georg Hummel

Lieber Heinz,

*unaufhörlich, still und leise,
mehren sich die Jahreskreise.*

*Plötzlich macht im Gang der Zeit
die 75er-Zahl sich breit.*

*Wenn Du diese Zeilen heute liest,
hoffe ich, dass Du (wegen der Zahl)
keine Tränen vergießt.*

*Jedes Deiner Jahre hat auch seinen Sinn,
so wie es kommt, so nimm es hin.*

*Mal ging es runter und mal rauf,
so ist nun mal der Lebenslauf.*

*Für das, was Du für uns getan, hab' Dank!
Bleib' stets gesund, werd' niemals krank!*

*Alles Gute von Deinen Steyr Puch-
Freundeskreislern zum 75. Geburtstag!*



Steyr-Erklä

Steyr-Puch 500, 650 und 700:
die Geschichte der Fiat-Derivate
aus Graz



Ein Fiat 500
ist ein Fiat 500.
Und ein Steyr-Puch 500
ist ebenfalls ein Fiat 500. Fast, jedenfalls.
Fast? Von wegen! Aber lesen Sie selbst.



ring

Steyr Puch



Heinz Lindl am Steyrer series 650 TR. Das Auto ist im Schräglage
– 40 PS reichen für jede Menge Fahrspaß, nicht nur auf Schnee!



Steyr Puch



Manche Dinge im Leben führen beinahe zwangsläufig zu einem bestimmten Resultat – auch wenn ursprünglich mal alles ganz anders geplant war und wirklich niemand das spätere Endergebnis vorausschen konnte. Der Steyr-Puch 500 ist solch ein Fall: Aus heutiger Sicht konnte dieser kleine Knallbomber eigentlich nur so und nicht anders das Licht der Autowelt erblicken. Warum? Ganz einfach: Weil zum einen die Steyr-Daimler-Puch AG sich Anfang der fünfziger Jahre daran machte, einen Kleinwagen zu konstruieren und zu bauen, das österreichische Unternehmen aber andererseits einen sogenannten „Assembling-Vertrag“ mit Fiat hatte, der Montage und Verkauf der Autos aus Turin vorsah.

Dieses Abkommen, so notwendig es für Steyr-Daimler-Puch gewesen sein mag, muß vor allem österreichischen Autoliebhabern die Tränen in die Augen getrieben haben. Schließlich degradierte es die Firmengruppe mit ihren ruhmreichen, einst eigenständigen Unternehmen – denen Konstrukteure wie Hans Ledwinka (Steyr) oder Ferdinand Porsche (Austro-Daimler) ihren Stempel aufgedrückt hatten – mehr oder weniger zum simplen Montagewerk.

Diese bis heute anhaltende Entwicklung (gerade hat Daewoo 65 Prozent der Firma übernommen!) begann schon in den zwanziger und



Drei Meter Power: Die äußeren Abmessungen des Steyr-Puch sind praktisch mit denen des Fiat 500 identisch. Von vorne betrachtet ist er nur am Frontemblem vom Turiner Produkt zu unterscheiden.

dreißiger Jahren: 1928 war Austro-Daimler mit der Puchwerke AG zusammengegangen, im Jahr darauf geriet Steyr durch den Zusammenbruch seiner Hausbank, der Österreichischen Bodenkreditanstalt, heftig ins Schlingern. Mit der Kreditanstalt am Hof fand sich zwar ein neuer Geldgeber – allerdings einer, der mit der Austro-Daimler-Puchwerke AG eng liiert war! Als Folge dieser pikanten Konstellation schlossen beide Firmen einen Kooperationsvertrag,

der 1934/35 in der Fusion zur Steyr-Daimler-Puch AG mündete.

Nach dem Zweiten Weltkrieg rang sich die Firmenleitung zu einer radikalen Neoorientierung durch: Im Werk Steyr wollte man sich künftig auf den Bau von Nutzfahrzeugen konzentrieren, während im Werk Thundorf nahe Graz Puch-Zweiräder entstehen sollten; auf eigene Pkw-Konstruktionen gedachte man zu verzichten. Dafür war Steyr-Daimler-Puch ab 1948 als



Die Schlitze in der Motorhaube sind Serie, der Monte-Carlo-Auspuff beim TR 2 Europe auch.

Fiat-Generallieferant aktiv, wobei die Produkte aus Turin nicht nur verkauft, sondern in Österreich montiert und als Steyr-Fiat angeboten wurden. Daß die österreichischen Antreiber dabei hin und wieder eigene Wege gingen, zeigte schon der im Sommer 1953 vorgestellte Steyr 2000, der sich als modifizierter Fiat 1900 präsentierte.

Die Entscheidung, künftig auf eigene Personwagen zu verzichten, war in der Chefetage von Steyr-Daimler-Puch nicht unumstritten. Vor allem Wilhelm Rösche, technischer Direktor in Thonndorf und seit 1917 bei Puch, hatte anderes im Sinn. Ihm schwebte ein patentierter Kleinwagen vor – für Leute, die vom Motorrad ab- und gesellschaftlich aufsteigen wollten.

Die Power-Puch im Rennsport

Drei Mal, 1964, 1965 und 1966, wurde Heinz Liedl aus Gräßling Deutscher Bergmeister bei den Tourenwagen. Sein Untersatz: ein Steyr-Puch 650 TR. Wie wollten von ihm wissen, was die kleine Rennsammler so erfolgreich machte.

„Es war gar nicht mal so sehr die Leistung des Zweitzyylinder-Boxers, die für den Puch sprach. Leistungsmäßig liegen wir ungefähr gleichauf mit der Konkurrenz in der 700-Kubik-Klasse, mit den BMW 700 und Abarth-Fiat etwa. Ein großer Vorteil des Puch waren aber die unzähligen homologierten Übersetzungen. Wir hatten beim Differential die Wahl zwischen Kegelrädern mit sieben, acht und neun Zähnen, dazu kamen für jeden Gang



Drei Mal Deutscher Bergmeister und auch als Tuner von Kundenzautos erfolgreich: Heinz Liedl

drei mögliche Übersetzungen die wir frei kombinieren konnten. Damit hatten wir die Möglichkeit, unsere Autos genau auf die jeweilige Strecke anzustellen. Das bedeutete zwar viel Arbeit, war aber gerade am Berg ein enormer Vorteil.

Die Berg- und Rallye-Titel tauschen darüber hinweg, daß der Puch auch auf langen Rundstreckenrennen ein Wörtchen mitzureden hatte. Die Autos waren sehr zuverlässig. Ein Vorzug, der uns 1963 beispielsweise das Zwölf-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewinnen ließ. Aber die Bergkürse waren und blieben unser Stammrevier. Der kurze Radstand, der niedrige Schwerpunkt, die direkte Lenkung, das geringe Gewicht, dazu noch hervorragende Bremsen – der Puch war wie gemacht für enge Kurvenkombinationen. Bei optimaler Abstimmung hatten wir so niemand zu

fürchten, mich nicht in den höheren Hubraumklassen. Beim Eberbacher Bergrennen nahe Heidelberg gelang uns 1963 die schnellste Zeit aller Klassen. Die Kurven waren eng, ich hatte für beinahe jede den passenden Gang parat, da mußten auch die großen Mercedes oder der Werksstähler Hindler auf seinem schnelleren Glas passen. Unser Erfolg war eine Sensation!

Die Steyr-Puch boten außerdem die Möglichkeit, auch mit knappem Budget verhältnismäßig weit vorne zu fahren. Ihre Grundkonstruktion war übersichtlich, der Aufwand, sie in Rennform zu bringen, kalkulierbar. In meinem Auto fuhr ich Bing-Motorrädervergaser, die für je-



Hoch das Bein: Bei gelungener Abblimmung war der wendige Puch am Berg unschlagbar.

dermann zu haben waren. Die Regensburger Firma Hering entwickelte für mich eine Nockenwelle, um die mich selbst das Grazer Werk benutzte, dazu noch Mahle-Kolben und viel Feinarbeit vom Zylinderkopf bis zur Auspuffanlage – Puch-Tuning war kein Hexenwerk.“

Gerade in der Nachkriegszeit kein dummes Gedanke! Offenbar überzeugte Rösche seine Vorstands- und Direktionskollegen, denn 1954 wurde nach Darstellung des Puch-Chromisten Friedrich F. Elm „der Beschluß gefaßt... den Bau eines Kleinwagens... in Angriff zu nehmen“.

Entwicklung und Bau des projektierten Wägelchens sollten in Thonndorf erfolgen, weil in Steyr die nötigen Kapazitäten fehlten und weil die Verantwortlichen eine Verwandtschaft von Kleinwagen und Motorrad sahen. Obendrein hoffte Rösche, seiner Belegschaft damit auch nach dem seiner Meinung nach unvermeidlichen Abflauen der Zweiradproduktion die Arbeitsplätze zu sichern. Als Leiter des Projekts bestellte man Steyr-Konstrukteur Erich Ledwinka, Sohn eines berühmten Vaters namens Hans, dessen Team noch im selben Jahr (also 1954) mit einem ersten Prototyp überraschte.

Der kleine Viersitzer löste intern Jubel aus. Den Machern um Diplomingenieur Ledwinka schien ein vielversprechender Entwurf gelungen zu sein, allerdings fehlte es an der nötigen Absprache mit den Kaufleuten. Die Kapitaldecke war zu dünn für die Verwirklichung des Projekts, vor allem die Errichtung einer Produktionsstraße zur Karosseriefertigung war nicht finanzierbar. Sollte das Projekt damit gestorben und das viele Geld, das man in die Entwicklung investiert hatte, verloren sein?

Zum Glück nicht! Denn da gab es ja noch jenen „Assembling“-Vertrag mit Fiat, der Steyr-Daimler-Puch die Verwendung einer Mindestmenge an Fiat-Teilen vorschrieb. Und da Fiat gerade dabei war, dem 1955 vorgestellten 600 (der in Austria als Steyr-Fiat 600 verkauft wurde) einen kleinen, einfacheren Bruder zur Seite zu stellen, waren die Würfel gefallen: Es sollte einen Kleinwagen von Steyr-Puch geben



Steyr Puch



- auch wenn er äußerlich nur von Kennern vom Original (in seiner Heckklappe etwa oder an der anderen Kühlergrill-Attrappe) zu unterscheiden war.

Am 30. September 1957 - also im selben Jahr wie sein Vorbild, stellte man den offiziell Steyr-Puch 500, Modell Fiat, genannten Zwerg der Öffentlichkeit vor. Obwohl, wie *auto, motor*

und sport formulierte, nur „zum Hausgebrauch in Österreich“ gedacht, sorgte er in anderen Ländern ebenfalls für Interesse. Erwa bei uns: Motorräder waren out, Kleinwagen in - und so ergoß sich eine wahre Flut von kleinen Hüpfern mit vier und manchmal drei Rädern auf unsere Straßen. Da der nagelneue Fiat 500 viel Beachtung fand, war auch seine österrei-

che Verwandtschaft von Interesse. Offiziell war der Steyr-Puch 500 in Deutschland freilich noch nicht zu kaufen. Fiat hatte sich vertraglich abgesichert - eine Haltung, die gelockert werden sollte, aber davon später mehr.

Bei näherem Hinsehen zeigte sich, daß von den wesentlichen mechanischen Komponenten nur die Vorderachse (mit oberen Querlenkern und



Gewöhnungsbedürftig: Der Tachometer zeigt entgegen dem Uhrzeigersinn an.



Für ein paar Öschis mehr: Die sportlichen Versionen waren für Zusatzinstrumente vorbereitet.



Nix Fiat: Große ATE-Alu-Trommelbremsen verzögerten die Flammhemmel aus dem Alpenland.



Der Boxermotor erblickte das Licht der Welt mit 16 PS – 40 PS mehr waren schließlich drin.

unterer Querfeder) wie die Lenkung (Schnecke und Sektor) direkt aus Turin übernommen worden waren. Alle übrigen Details wie Bremsen, Hinterachse, Differential, Getriebe oder Motor waren Eigenkonstruktionen, wobei die Steyr-Puch-Konstrukteure auf das Triebwerk besonders stolz waren (und das zu recht).

Beim Steyr-Puch wie beim Fiat hatte man es mit einem gebläsegekühlten Zweizylinder-Viertakter im Heck zu tun: Die Italiener schworen auf einen langhubigen Paralleltwin, aus dem Alpenland kam ein kurzhubiger Boxermotor. Der mobilisierte bei geringfügig größerem Hubraum 16 PS bei 4600 U/min; Fiat-Fahrer mußten sich mit 13 PS begnügen. Ein genauerer Blick in das qualitativ hochwertige



Die Urform: Bis 1967 gab es die kleinen Puch mit durchgehendem Faltdach und hinten angeschlagenen Türen. Die Nostalgieker erfreut's, seinerzeit waren Exemplare mit festem Dach treulich mehr gefragt.



Die Selbstmördertüren ermöglichen bequemen Einstieg. Hinten gibt es im Vergleich zum Fiat etwas mehr Kopf- und Fußraum – die geänderte Hinterachse macht es möglich.

Aggregat begeisterte die Technik: V-förmig hängende Ventile, halbkugelförmige Brennrohre, eine spezialgehärtete Kurbel- und Pleuelwelle, Zylinderkopf, Pleuel- und Pleuelgehäuse aus Leichtmetall – kein Wunder, daß dieser giftige, auf Drehzahlen bis 6500 Touren ausgelegte Boxer eine beeindruckende motorsportliche Karriere hinlegen sollte!

Neben dem in den drei oberen Gängen synchronisierten Getriebe und der hinteren Zweigelenk-Pendelachse, in deren Schraubenelementen zusätzliche Gummihülfsfedern saßen, verdient vor allem die Bremsanlage Aufmerksamkeit. Bis Modelljahr 1969 operierte sie mit vier verrippten Alutrommeln und verfügte über eine deutlich größere Gesamtbremsfläche als beim Fiat 500. Ein weiterer Vorteil des kleinen Puchers: Seine Motor-Getriebe-Einheit und seine Hinterachse benötigten etwas weniger Platz als die Fiat-Teile. Die gewonnenen Zentimeter kamen zum einen der Innenraumlänge zugute, zum anderen ließ sich die hintere Sitzbank etwas tiefer einbauen, was zusätzliche Kopffreiheit brachte. Schon der Fiat bot angesichts seiner Außenmaße bemerkenswert viel Platz, der Puch schnitt noch einmal besser ab.

Mit ihren 16 PS rampte die kleine Cabrio-Limousine knapp 100 m/h – für einen Kleinwagen sehr ordentlich. Aber objektiv meßbare Werte sagen eigentlich nichts über das enorme Fahrvergnügen aus, das diese kecke Kiste aus Österreich vermittelte: Die kompakten Abmessungen, der drehfreudige Motor (furchtlose Zeitgenossen schalteten erst bei 6300 Touren!), die direkte Lenkung (keine drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), das knockige, in den drei oberen Gängen synchronisierte Getriebe – ein Puchler! war der geborene Flitzer für die Stadt oder den Berg? Und es kam noch besser, denn der 16-PS-Motor war erst der Anfang einer stürmischen Entwicklung: Schrittweise stiegen Leistung wie Hubraum. Aber bitte der Reihe nach!

Neben kontinuierlich betriebener Modellpflege (von der die meisten Kunden nichts mitbekamen) mauserte sich das 1957 eingeführte Urmodell zwei Jahre später zum Steyr-Puch 500D beziehungsweise 500DL. Und dies blieb nun niemandem verborgen! Von vorne etwa am neuen Emblem sofort zu erkennen, gab nun ein von Steyr-Puch entwickeltes Blechdach seinen Einstand, das durch seinen



Das feste (verschraubte) Blechdach war besonders beliebt. Es reduzierte den Geräuschpegel, suggerierte mehr Sicherheit und bot noch mehr Kopffreiheit.

Puch mit Punch – die Tuningstufen

Siege und Titel bei Bergrennen, auf internationalen Rallys und Rundstrecken – das kommt nicht von ungefähr. Der Blick in die Innereien des Triebwerks klärt auf.

Den kleinen Steyr-Puch war ihr sportliches Talent in die Wiege gelegt. Der kurze Hub und die stabile, gut gelagerte Kurbelwelle versprachen Drehzahlfestigkeit, Halblängelförmige Brennlinie und V-förmig längende Ventile waren Grundstock für konkurrenzfähige Unterleistungen. Dazu kamen ein leichtes, aber sehr steifes Motorgehäuse aus Aluminium. Auch Kopf und Kolben waren aus Leichtmetall – gut für Gewicht und Wärmeabfuhr des luftgekühlten Aggregats. Serienmäßig lagen in der schärfsten Ausführung 42 PS an – und das zuverlässig und alltagstauglich!

Für den Sporeinsatz gab es freilich kräftig Nachschlag. Puch-Werk und Privatiers machten der Rennszene gleichermaßen Beine – nach klassischer Viertaktmanier: Mehr Benzin-Luft-Gemisch schneller in den Brennraum befördern, höher verdichten, effizienter verbrennen und schneller wieder an die frische Luft bringen war die Devise. Bemüht wurden dazu leistungsfähigere Gusfabriken, beispielsweise von Bing oder Dell-Orto, „schärfere“ Nockenwellen, und optimierte Ein- und Auslasskanäle (aus Homologationsgründen blieb es bei den serienmäßigen Ventildurchmessern von 38 und 34 Millimetern). Geschmiedete Mahle-Kolben erhöhten die Verdichtung auf maximal 12,5:1, und die Zylinder wurden (reglementkonform) noch einmal um 1,2 Millimeter aufgehöhlt.

Verringerte Schwingmassen steigerten bekanntermaßen die Drehfreudigkeit von Motoren. Die meisten Puch-Piloten trugen dieser Tatsache Rechnung und erleichterten das Schwungrad. Das Kühlgebläse schleppte in Serienform rund 3,5 PS. Eine kleinere Riemenscheibe verringerte diesen Leistungsverlust – und auch die Kühlleistung, was sich aber als unproblematisch erwies. Am Ende der Reihe leistungsfördernder Details, in der sich auch polierte und erleichterte Pleuel fanden, stand die passende Auspuffanlage. Ursprünglich röhren ungedämpfte Megaphonrohre, später schrieb das Reglement leiseren Töne vor. Ergebnis waren schließlich bis zu 60 standfeste PS bei rund 7000 Touren. Im Zusammenwirken mit geringem Gewicht, guten Bremsen und ordentlichen Handling genug, um der Konkurrenz in der 700-Kubik-Klasse – vor allem den BMW 700 – nach bei schnellen Rundstreckrennen Paroli zu bieten.



Klassisches Viertakttuning: Mit Literleistungen von fast 100 PS war man in den Sechzigern ganz vorne dabei. Verantwortlich für die...



...Leistungsexplosion waren (unter anderem) andere Vergaser...



...im Zusammenspiel mit speziell angefertigten Nockenwellen...



...gesteigerter Verdichtung, optimierten Köpfen und vielem mehr.



Grundstock: ein steifes und dennoch leichtes Alu-Motorgehäuse.



fischen Bürzel von sich Reden machte und für mehr Kopffreiheit sorgte. Es war mit dem Karosseriekörper verschraubt und senkte gegenüber dem „Fetzendach“ – diese Ausführung blieb weiterhin lieferbar – die Windgeräusche deutlich. Ein kleines Handschuhfach und eine verbesserte Heizung waren weitere Goodies. Alles noch ein bißchen besser konnte der DL, der Luxus (denn dafür stand das „L“) samt Leistung bot: Ein überarbeiteter Zylinderkopf, ein optimierter Ansaugtrakt sowie ein größerer Vergaser trieben die PS-Zahl auf 19,8 und die Höchstgeschwindigkeit auf knapp 110 km/h. Da mußten mußten sich nicht nur Käfer-Fahrer warm anziehen! Übrigens wollen Insider wissen, daß es eine 500DH genannte Polizei- und Militärausführung gab, die es auf 22,8 PS (man nahm es bei Puch auch hinter dem Komma genau!) gebracht haben soll. Von noch einer Variante müssen wir berichten: dem Neckar-Steyr-Puch 500D. NSU-Flat in



Motor-Getriebe-Einheit made in Austria: Die Führung der Hinterachse war beim Fiat besser gelungen. Es fehlte der ordentliche Länglenker. Ansonsten waren alle Baugruppen denen des Cinquecento ebenbürtig wenn nicht gar überlegen.

Heilbronn plante, den Österreicher – zusammen mit Jagst und anderen Fiat-Modellen – in Deutschland zu bauen. Aber die um ihren Umsatz bedachten Fiat-Händler legten sich erfolgreich quer, das Adoptivkind führte nur ein kurzes Autoleben. Die Prospekte waren gedruckt, das neue Frontemblem lag schon im Regal, doch das Auto ging nie in Serie. Inzwischen gab es den kleinen Steyr-Puch als Cabrio-Limousine sowie mit festem Dach – und das jeweils in zwei Leistungsvarianten; wo aber blieb der Kombi (wie es ihn aus Italien schon gab)?

Auch der sollte kommen: 1961 wurde er offiziell als 700 C (na klar: das C stand für Combi) vorgestellt, dem 1962 mit dem nur zwei Jahre gebauten 700 E eine Economy-Version zur Seite gestellt wurde. Vor allem der 700 C hatte es in sich! Außerlich am „Kühleremblem“ sowie am verschraubten Blechdach (nur die erste Handvoll Autos hatte ein faltverdeck) vom italienischen Vorbild zu unterscheiden, tobte im Rücken der Passagiere ein auf 643 ccm Hubraum vergrößertes Triebwerk. Mit einer von 6,7 auf 7,2:1 erhöhten Verdichtung und gekrönt von einem Weber-Vergaser, durften sich Kombi-Piloten an 25 PS delectieren – an 25 PS und an einem neuen, vollsynchronisierten Vierganggetriebe ohne direkten Gang (die vierte Fahrstufe war mit einer Übersetzung von 0,89:1 „lang“ ausgelegt). Da wurde die Fahrt zum Großmarkt zum Erlebnis!

Wer hinter dem Lenkrad des 700 Economy saß, kam – im wahren Sinne des Wortes – weniger gut weg: Die Maschine war auf 19,8 PS gestrosselt und ein in den zwei oberen Gängen „kürzer“ übersetztes Getriebe montiert. Limousinen-Piloten bedauerten derweil, daß die 650er-Motoren den Lasteseln vorbehalten waren. Die Steyr-Verantwortlichen erhielten sie, schon 1962 legten sie nach: Der 650 T erschien – wenngleich nur mit dem 19,8-PS-Aggregat des 700 E, dessen Nominalleistung der des Halbhafter-DL-Motors entsprach. Dafür lockte das größere Aggregat mit deutlich mehr Drehmoment; außerdem bot der 650 T eine leicht überarbeitete Bremsanlage und ein verstärktes Fahrwerk. In Deutschland – Sie haben richtig gelesen: Jetzt wurden Puchers von der Firma Liedl in Graßliffing bei Regensburg importiert – hatte er sogar mehr Leistung: 22,8 PS standen bei uns zu Buche! Und der Preis? Der lag in good old Germany Anfang 1964 bei genau 3980 Mark – im Vergleich zum italienischen Fiat 500 D, der 3190 Märker kostete. Es war eben schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben!

Neben diesem serienmäßigen und bei jeder Puch-Vertretung erhältlichen 650 T gab es freilich noch ein 650 TR genanntes Schmankerl, das eigentlich und ungerechterweise nur für staatliche Stellen (allen voran die Gendarmerie) bestimmt war. Aber was heißt schon „eigentlich“? Ein paar Glückliche ergatterten die-



Technische Daten:Puch 500, D, DL, S, 500 neu, 700 C, E, 650 T, 650 TR, TR2 u. Europa

Modell	500, D, DL, S, 500 neu	700 C, 700 E	650 T	650 TR, TR2, 650 TR, 650 TR2 Europa
Motor	Zweizylinderviertakt-Boxermotor, gebläsegekühlt; V-förmig hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von unten liegender Nockenwelle betätigt; zweifach gelagerte Kurbelwelle; ein Fallstromvergaser (650-TR-Typen: ein Doppelfallstromvergaser)			
Hubraum	493 ccm	643 ccm		660 ccm
Bohrung x Hub	70 x 64 mm	80 x 64 mm		81 x 64 mm
PS bei U/min	16 bei 4600 (Deutschlandausführung: 18,9 bei 5000, bzw. 19,8 bei 500 DL/500 S)	25 bei 4800 (E: 19,8 bei 4800)	19,8 bei 4800 (Deutschlandausführung: 22,8 bei 4800)	27 bei 5500, 38 bei 6000 (P92-Nockenwelle: 42) 30 bei 5500, 34 bei 5800 (M-Carlo-Schalldämpfer: 40)
Kraftübertragung	Vierganggetriebe, zweiter bis vierter Gang synchronisiert, Einscheibenrockenkupplung, Hinterradanztrieb (700 C und E: vollsynchronisiertes Getriebe)			
Karosserie	Selbsttragende Stahlblechkarosserie			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an oberen Querlenkern und unterer Querblattfeder; Teleskopstoßdämpfer (650 TR2: zusätzlich Panhardstab)			
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Pendelachse, Getriebe/Differential einheit fest mit dem Karosseriekörper verschraubt; Schraubenfedern mit zusätzlich darin integrierten Gummihohlfedern; Teleskopstoßdämpfer (500 neu/500 S: Einzelradaufhängung an gezogenen Dreieckslenkern; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer)			
Länge x Breite x Höhe	Limousine: 2970 x 1320 x 1370 mm; Kombi: 3180 x 1360 x 1410 mm			
Radstand	Limousine: 1840; Kombi 1940 mm			
Gewicht	Limousine: ca. 500 kg; Kombi: ca. 550 kg			
Bauzeit	1957 bis 1959, 1959 bis 1968 1959 bis 1962, 1969 bis 1973 1969 bis 1972	1960 bis 1968 1962 bis 1964 1967 bis 1968 (Europa)	1962 bis 1968 1965 bis 1966	1962 bis 1968
Stückzahl	43.220	9.077	5574	

sen TR, der es faustdick unter der Haube hatte: Ein gründlich überarbeitetes, auf 660 Kubik vergrößertes Triebwerk schraubte dank höherer Verdichtung, größerem Ansaugrohr sowie einem Doppelfallstrom-Vergaser die PS-Zahl auf 27, die nun bei 5000 Touren anlag. Das war ein Wort! Um mehr Kunden in den Genuß dieser 27 PS kommen zu lassen, offerierte Steyr-Puch ein entsprechendes Umbaukit samt genauer Anleitung, das den Biedermann 650 T zum Brandstifter werden ließ.

Dieser Verwandlungsprozeß in Heimarbeit war ab Ende 1963 nicht mehr nötig: Da nämlich ergänzte der nur in Knallrot gelieferte 650 TR (manchmal auch 650 TR1 genannt) als ganz „normales“ Puch-Modell das offizielle Verkaufsprogramm. Zwei Jahre später (also Ende 1965) folgte ihm der 650 TR2, der zwar noch alltagstauglich war, sich aber im harten Wettbewerb wohler fühlte. Dieses nach allen Regeln der Kunst frisierte, 10,5 : 1 verdichtete und mit einer heißen Monte-Carlo- oder Burgess-Auspuffanlage bestückte Gerät leistete je nach Nockenwelle 42 (P92-Nocke) oder 38 PS (P82-Nocke) bei 6000 Touren.

Natürlich gab es nicht nur werksseitiges Motor-Tuning: Wer mochte, konnte dem Fahrwerk etwa mit Stabilisatoren zu Laibe rücken, eine schärfere Kupplung einbauen oder speziell übersetzte Getriebe bekommen. Viele wollten: Längst hatte die kleine Rumkugel aus Thondorf zu einer steilen Sportkarriere angesetzt und dabei enorme Vielseitigkeit bewiesen. Ob am Berg, auf der Rundstrecke und vor allem auf schnee- und schotterbedeckten Rallyepisten – das Ding entwickelte sich zum Favori-

tenschreck! Klar, daß es eine Puch-Werksmannschaft gab, die von vielen Privatiers ergänzt wurde. Daß viele Privatfahrer sich für einen Puch entschieden, lag auf der Hand: Wo sonst gab es ein so robustes, in Anschaffung wie Unterhalt preisgünstiges Sportgerät, das auch noch äußerst konkurrenzfähig war?

Wie konkurrenzfähig, machten Spitzenplatzierungen immer wieder deutlich: Der Pole Zsada wurde 1966 Rallye-Europameister, es gab österreichische Staatsmeister auf Puch, und Heinz Liedl, der Sohn des deutschen Importeurs, holte sich 1964, 1965 und 1966 den Titel „Deutscher Tourenwagen-Bergmeister“. Sogar in kleinen Formelwagen kam der Zweizylinder-Boxer erfolgreich zum Einsatz!

Der Triumph von Sobieslaw Zsada 1966 hatte Einfluß auf das Puch-Programm: Neben dem 650 T mit unverändert 19,8 (bei uns 22,8) PS erschienen zum Modelljahr 1967 der Europa, der die bisherigen TR in Pension schickte. In drei Leistungsstufen lieferbar, brachte es der 650 TR Europa auf 30 PS, der TR2 Europa auf 34 PS und mit Sportauspuff gar auf 40 PS! Tempo? Aber ja doch: *auto, motor und sport* ermittelte 1967 137,5 km/h, was einer Drehzahl von 6225 U/min entsprach. Bis zu 11 Liter Sprit soll die kleine Heulboje dann Aber was soll's? Wer 5750 Mark für diesen Kraftzweig ausgab (und dafür einen ausgewachsenen Ford 12 M 1,3 stehen ließ), dem war der Benzinverbrauch wurscht.

Und was machte das kleinste Puchel, also der 500? Allerhand! So erschien das 1967er Modell (dem optisch die 650-Baureihe entsprach) mit größerer Windschutzscheibe und vorne an-

geschlagenen Türen à la Fiat 500 F. Gleichzeitig gehörte das berühmte „Bürzeldach“ jetzt der Vergangenheit an, was mancher Puchianer übelnahm. Denn mit der Dachkonstruktion verlor der Puch natürlich ein Stück Eigenständigkeit. Aber da befand sich das kleine Auto schon auf dem absteigenden Ast.

Die Nachfrage ging deutlich zurück. Es sollte noch schlimmer kommen: Zwei Jahre später liefen der bisherige 500 D, die 650er sowie der Kombi aus und ein „neuer“ Steyr-Puch 500 erschien. Jetzt hatte man es tatsächlich „fast“ mit einem Fiat 500 zu tun, denn die aus Italien kommenden Autos waren komplett montiert; nur Motor und Motorhaube stammten noch von Steyr-Puch und wurden in Thondorf angepaßt.

Damit waren auch die technischen Besonderheiten des Puch verschwunden – bis auf den Motor, der aus 493 ccm Hubraum 16 PS abgab (beziehungsweise 19,8 beim gleichzeitig eingeführten 500 S). Man war leistungsmäßig also wieder zu den Anfängen zurückgekehrt! Bis 1973 dümpelte der kleine Puch noch vor sich hin, dann kam das wohlverdiente Aus: Jahrelang ein Verkaufshit, konnte das Wägelchen im Alltag wie im Wettbewerb brillieren und sogar zu Westentaschen-Sportlern mit Sonderkarosserien – wie dem Adria TS, dem James GT oder dem Imp GT – animieren. Sein Triebwerk schließlich hatte nicht nur im Haflinger, einem Geländewagen, Karriere gemacht, sondern auch als Stationärmotor. Was will man mehr?

**OLDTIMER
MARKT**

Text: Dieter Günther
Fotos: Ulrich Schwab



UND NOCH EINE STEYR PUCH-GRÖÙE FEIERTE „EINEN RUNDEN“



E. Spelsberg

A. Girstl

A. Müller-Hauser



Schmidt

Vucenovic

Eichhammer

Lehmann

Girstl

Albert Girstl feierte am 6. Juli seinen 70. Geburtstag. Auch ihm wünschen wir alles Gute zu „seinem Runden“.

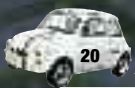
Die einstige Steyr Puch-Größe zählte in den sechziger und siebziger Jahren zu den bestimmenden Fahrern in der kleinen Tourenwagenklasse. Albert war überwiegend auf der Rundstrecke zu Hause. Er stieg 1966 mit einem von ihm selbst vorbereiteten Steyr Puch in den Motorsport ein. Auch ihn kann man ohne Übertreibung zu den sogenannten Steyr Puch-Allroundern zählen, fuhr er doch bis 1971 am Berg, bei Slaloms und Rallyes (da allerdings auf BMW 700) insgesamt ca. 70 Podestplätze bei internationalen Veranstaltungen heraus. Albert, ein waschechter Dachauer, kam über den BMW 700 und einem Austin Cooper S, zu seinem Lieblingsauto – dem Steyr-Puch – zurück und ging ab 1984 auch sehr erfolgreich im historischen Motorsport im Rahmen des SHELL-POKALS an den Start. Mittlerweile bekam Albert von Sepp Treittinger (dem unvergesslichen Motorenpapst – ebenfalls erfolgreich auf der Marke Steyr Puch) seine Motoren optimiert und konnte dadurch immer ein konkurrenzfähiges Auto an die Startlinie stellen. Sepp und Albert kannten sich schon seit den 70er Jahren von gemeinsam bestrittenen Bergrennen. Das erfolgreiche bayerische Duo fuhr viele Siege ein und krönte die Saison 1987 mit dem Gesamtsieg der Division 1 im SHELL-POKAL, was sie in der Saison 1989 wiederholten – und das trotz starker Konkurrenz. Teilweise waren in der Klasse bis 700 ccm 20 Autos am Start! In den darauffolgenden Jahren brachte Albert nur noch sporadisch seinen Steyr Puch an den Start. 1995 beendete Albert seine überaus erfolgreiche Motorsportkarriere mit einem Sieg in Hockenheim. Als er aufhörte mit der „Rennerei“ standen auch bei Rundstreckenrennen über 60 Podestplätze auf der Erfolgsliste. Für diese Erfolge im Motorsport verlieh ihm der ADAC das Sportabzeichen in Gold, Silber und Bronze.

Albert fährt privat immer noch einen Steyr Puch und ist beim alljährlichen „Liedl-Treffen“ wie immer mit seinem Markenzeichen, dem Jägerhut, und seinem Rauhaardackel, ein gern gesehener Zeitgenosse.

Die Mitglieder des Freundeskreises wünschen ihm auch in den kommenden Jahren viel Glück, Gesundheit und Spaß beim Steyr Puch-Fahren.

Georg Hummel

Der David mit dem Dampf



Steyr-Puch: Bei vielen bundesdeutschen Autofahrern – auch bei solchen, die sich für rechte Experten halten – erzeugt die Erwähnung dieses Namens keine Reaktion, im Höchsthalle ein Stirnrunzeln und nach angestrengtem Nachdenken eventuell: „Das ist doch irgend so eine österreichische Mopedfirma, nicht?“

Bei Rennfans aber, die schon vor zwei Jahren die Pisten deutscher Rennstrecken umsäumt, bewirkt die Erwähnung des Namens im Regelfalle einen „Ja, das waren noch Zeiten“-Effekt. Damals vorliefen die Mini-Wägle im Fiat 500-Schafspelz in der Klasse bis 700 cm regelmäßig alles, was gegen sie anzutreten wagte – und oft auch die Konkurrenz aus den beiden Hubraumklassen darüber. Auch auf den deutschen Straßen sah man hin und wieder Puchs, die Fahrer von Mittelklassewagen an der Leistungsfähigkeit ihres Gefährts zweifeln ließen.

Als dann Ende 1973 die Homologation der kleinen „Alpen-Granera“ auslief, wurde es still um Steyr-Puch. Auch die Zahl der stradenzugelassenen Puch wurde zunehmend kleiner, heute sind in der BRD noch etwa 1200 Wagen dieses Typs registriert, deren Besitzer im Regelfalle über ein umfangreiches, wohl sorbbares Ersatzteillager aus der Puch-30-Jahrezeit verfügen.

Anfang 1974 ertschloß sich die österreichische Steyr-Daimler-

Puch AG in Graz, auch das Nachfolgemodell des Fiat 500, den 126, mit einem Motor alpenländischer Herkunft auf den Markt zu bringen, denn die Nachfrage nach einem kleinen Wagen mit dem als überaus robust geltenden Zweizylinder-Boxer-Triebwerk war groß. Nach einigen Querelen mit deutschen Zulassungsbehörden gelang es Anfang 1975 dem rührigen Ludwig Liedl seines Zeichens Großhändler der deutschen Steyr-Daimler-Puch, die Allgemeine Betriebsvereinbarung (ABV) für die österreichischen Export-Wagen zu bekommen. „rallye racing“ hatte Gelegenheit, einen Serienwagen mit 25 PS und auch eine getunte Version zu testen.

In der Kürze liegt die Würze

Mit nur wenig mehr als drei Metern Länge zählt der Steyr 126 zu den kleinsten Wagen im bundesdeutschen Straßensbild. Diese geringen Außenmaße sichern ihm zugleich eine nahezu unerreichte Handlichkeit und Wendigkeit. Man entdeckt plötzlich Parklücken, die ansonsten höchstens von Zweiradfahrern in Anspruch genommen werden können. Nach dem preußischen Motto „mehr sein als scheinen“ bietet der italienisch-österreichische Witzling seinen Passagieren im Innenraum zumindest auf den Vordersitzen ein erkleckliches Maß an Platz. Auf der hinteren Sitzbank lassen sich allerdings Erwachsene nur über sehr kurze

Distanzen einigermaßen erträglich transportieren.

Ansonsten zeichnet sich das Interieur des Steyr 126 nicht gerade durch übermäßigen Luxus, sondern eher durch abstrakte Zweckmäßigkeit aus. Das sachlich gestylte Kombiinstrument gibt hinreichende Auskunft über Geschwindigkeit und Tankinhalt (der Tankzeiger wandert jedoch zu frühzeitig in den roten Bereich) und zeigt auch ernsthaftige Störungen, wie etwa mangelnden Öldruck, zuverlässig an. Speziell für die getunte Version sei allerdings der Einbau eines Drehzahlmessers und zumindest eines Öldruckmessers empfohlen, um über das Wohlbefinden des stärkeren Triebwerks einen besseren Überblick zu haben.

Eine Bequemlichkeit besonderer Art ließen sich die Ingenieure im zu Winterzeiten recht kalten Österreich einfallen: Anstelle der bei Fiat 500, 126 und den früheren Puch-Typen obligaten Gebläseheizung mit recht mäßiger Wirkungsgrad spendierten sie dem Steyr 126 eine Eberspächer Benzin-Heizung, die bei Bedarf auch unabhängig vom Motor arbeitet. Bei einem vergleichsweise geringen Benzinverbrauch von rund einem halben Liter Treibstoff pro Betriebsstunde produziert das Gerät eine wohlige Wärme, was man besonders an kälteren Wintermorgen bald zu schätzen weiß. Vor dem Frühstück kurz an den Wagen, den Knopf ziehen, und man kann später mit eisfreien Scheiben und angenehmer Innentemperatur starten. Diese Annnehmlichkeit trägt aber auch leider zu dem nicht gerade niedrig zu nennenden Kaufpreis des

Sehr genau hinschauen muß man, um den Steyr Puch von einem schlichten Fiat 126 zu unterscheiden. Lediglich ein paar Schrittzüge enthüllen die Identität des Voralpen-Granera.

Steyrs bei; ganz Verwöhnten bietet man auch eine Schalluhr an (gegen Aufpreis), bei der man schon 24 Stunden vorher den Einschaltzeitpunkt der Heizung wählen kann.

Robuste Boxer

Wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den relativ schwächlichen Reihen-Zweizylindern von Fiat ist der Boxermotor des Steyr. Das dreifradrige Triebwerk produziert aus seinem 643 cm recht gesunde 25 Pferdestärken, die die Fahrleistungen des Steyr 126 gegenüber den 23 PS des 126 aus Turin etwas verbessern. Speziell in den Geschwindigkeitsbereichen oberhalb von 60 km/h treten die österreichischen Hallinger wesentlich flotter. Man muß sich allerdings bei dem Serien-Puch von der Vorstellung freimachen, man könne nun wahre Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsorgien feiern: Die Leistung reicht zwar aus, um in der Stadt und auch auf Landstraßen im Verkehrstrom kräftig mitzuschwimmen, auf Autobahnen aber hat der Spaß ein Ende. 118 km/h auf ebener Straße – borgab deutlich mehr, denn das Triebwerk ist weit über die 1800 U/min hinaus drehzahlfest – sind zwar deutlich mehr als die 107 km/h des Normal-126, jede kleine Steigung aber reduziert die Fahrt deutlich; vom dritten anstelle der vierten Gangs muß häufiger Gebrauch gemacht werden als einem lieb ist. Auch sorgt die nicht gerade geringe Geräuschenwicklung, mit der sich die 25 PS des Zweizylinders entfalten, dafür, daß Fahrten auf Fernstraßen nicht zur Lieblingsbeschäftigung eines Serien-Puch-Fahrers werden. Der Spaß in der Stadt und auf engen, kurvenreichen Landstraßen entschädigt jedoch wieder für vieles.

Mehr Saft, mehr Kraft

Ludwig Liedl, seit Jochen der Nestor aller leistungsgesteigerten Steyr-Puchs, wollte sich mit den serienmäßigen 23 PS nicht begnügen. Für Leute, die es gerne schneller angehen lassen wollen, rüstet er deshalb den Steyr mit einem (nach eigenen Angaben) rund 40 PS leistenden Motor aus. Erreicht wird der Kraftzuwachs in der Hauptsache durch die Verwendung größerer Kolben und eines Zuzieh-Doppelvergasers. Die Höchstleistung des so präparierten Triebwerks stellt sich bei 6000 U/min ein; einer Drehzahl, die Puch-Konkurrenz keineswegs mißtrauisch macht. Die Boxermotoren vertragen im Regelfalle noch gut 1000 Umdrehungen mehr. An der angegebenen Leistung des getunten Motors wurden allerdings von einigen Redaktionsmitgliedern Zweifel geäußert; nicht nur der subjektive Eindruck, sondern auch die



Stefan Binder, der Restaurator des 126ers war auf der Suche nach einem günstigen PKW, um an den Ausfahrten der Puchfahrer teilnehmen zu können. Vor Jahren hat er den Steyr Puch 126 im Internet für 150,00 € entdeckt.

Beim Abholen bot sich Hubert (Nenninger) und ihm jedoch ein schockierendes Bild, da Motor und Getriebe fehlte und hinten nur ein Schubkarrenrad angeschweißt war.

Da ihm sein Sandstrahlbetrieb wenig Zeit lies, wurde das Fahrzeug über Winter von September 2012 bis April 2013 aufgebaut.

Trotzdem bekam er aber das volle Programm. Jedes Teil wurde überarbeitet, vom Sandstrahlen der Karosserie bis zum Glasperlstrahlen und Chromatisieren der kleinsten Schraube.

Als besonders schwierig stellte sich jedoch heraus, dass kein vergleichbarer Puch im Internet mit Bildern zu finden war. Dank einiger Mitglieder des Freundeskreises kam er aber an die notwendigen Informationen und Ratschläge.

Der Motor wurde von Hubert sorgfältigst aufgebaut, wobei unsere Regensburger Stammtischkollegen immer gute Tipps gaben.

Stefan bedankt sich bei allen, die ihm beim Aufbau seines Fahrzeuges geholfen haben.

Speziellen Dank nochmals an Hubert, den er bei jedem Problem um Hilfe bitten konnte: er konnte ihm so einiges noch beibringen!

Bauchlönungswerte (s. unter Technische Daten) deuteten auf eine Maximalleistung von rund 37 PS hin.

Dennoch: Der Spaß mit einem solchen Mini-Kraftprotz ist nur schlecht zu beschreiben, wenn auch der alte Puch mit der Fiat-500-Karosserie (über 80 kg leichter) in dieser Hinsicht noch etwas mehr bot. Denn: Ein VW-Polo-Fahrer, der sein Gefährt auf der Autobahn München-Stuttgart mit Bleifuß fuhr, verfiel in tiefen Grubeln, als er bei rund 135 km/h von einem äußerlich vollkommen serienmäßigen „Fiat 126“ zwar langsam, aber sicher überholt wurde. Auf einer schmalen Landstraße im Odenwald ver-



suchte ein Opel-Kadett-Fahrer vergebens einem gelben kleinen „Fiat“ mit Regensburger Kennzeichen zu folgen.

Die Lautstärke, unter der sich die Kraftentfaltung vollzieht, verdirbt allerdings wieder einen Guttteil der Fahrfreude. Zwar erwartet man von einem Zweizylinder-Triebwerk sicher keine überdurchschnittliche Laufruhe, aber im Steyr 126 entwickelt das Triebwerk im Bereich um 5000 Touren derart lästige Dreh- und Brommfrequenzen, daß man ab bald diese Drehzahlbereiche wieder verlassen muß, will man nicht nachhaltige Kopfschmerzen riskieren. Auch nach außen glänzt der Steyr nicht gerade

durch besonders umweltfreundliche Phonostärken, hier aber wird der sonore Ton bei Vollast eher als sympathisch empfunden.

Von mangelnder Laufruhe abgesehen, empfiehlt sich der Einbau des stärkeren Triebwerks auf jeden Fall; zum einen steht der Aufpreis von 750 DM in einem sehr angemessenen Verhältnis zu dem damit erworbenen Plus an Fahrfreude, zum anderen gilt gerade auch diese Maschine ebenfalls als sehr robust und wartet mit relativ niedrigen Verbrauchswerten auf. Problemloses Anspringen im Winter gehört weiterhin zu den angenehmen Seiten dieses Motors, währenddessen die Elastizität in Dreh-

zahlbereichen unter 3000 Touren nicht gerade zu den Stärken zählt.

Drang von hinten

Das Fahrwerk des Steyr 126 wurde unverändert von dem italienischen Brüderchen übernommen. Bei normalem und leicht forciertem Fahrbetrieb entpuppt sich der Steyr 126 als gutmutig zu fahrendes Auto, das sogar trotz Heckmotor eine leichte Untersteuertendenz aufweist. Greift man aber einmal fester ins Lenkrad – was speziell beim 40-PS-Steyr das öfteren passiert –, dann beginnt das Heck des Mini-Autos je nach Fahrbahnbeschaffenheit mehr oder minder stark nach außen zu drängen. Wenn man dann etwa noch zusätzlich den Kraftfluß unterbricht und vom Gas geht, schwenkt das Hinterteil recht vehement nach außen. Von der vormals geradezu berühmt-berühmten Kippenelung der Steyr-Puch – die bis 1969 serienmäßig mit einer Pendelachse ausgerüstet waren – war glücklicherweise nichts mehr zu spüren. Der Komfort ist für einen Wagen mit nur 1840 mm Radstand recht annehmbar, findet doch aber auf schlechtem Untergrund bald seine Grenzen. In der 40-PS-Version war das Heck zusätzlich um rund 15 mm abgesenkt worden; zwar baute diese Maßnahme die Übersteuernelung etwas ab, dafür reduzierte sich der Fahrkomfort speziell auf kurzen Bodenwellen deutlich.

Stolzer Preis

Insgesamt gesehen, zählt der Steyr 126 – insbesondere natürlich in der 40-PS-Ausführung – zu den erfreulichen Dingen im automobilistischen Alltag; zu selten geworden sind die Autos, denen man den Kraftzuwachs von außen nicht ansieht. Überdies kann der Käufer, so er gewillt ist, einen ganzen Batzen mehr Gold auf den Tisch zu legen, sich noch weitere erfreuliche Zutaten gönnen: Ludwig Liedl bietet unter anderem ein kürzer gestuftes Sportgetriebe, auf Wunsch sogar ein 5-Gang-Getriebe, ein Sperrdifferential und ein überarbeitetes Fahrwerk mit breiteren Stahlfelgen an. Ist aber der Steyr 126 schon in der Serienausführung nicht gerade preiswert zu nennen, so bewegt man sich bei Verwendung all dieser Fahrfreude spendenden Zutaten in Preisregionen, in denen bereits ausgewachsene und ebenfalls nicht gerade langsame Autos angesiedelt sind. Nur so viel darf als sicher gelten: Den Spaß eines „Underdog“-Wagens bieten diese Autos nicht. Ludwig Liedl ist sich aber bewußt, daß nur wenige bereit sein werden, diesen Preis zu zahlen; er hofft nun Mittel und Wege zu finden, den Steyr zu einem erheblich interessanteren Preis anzubieten. Reinhold Stoll

Technische Daten

Steyr 126 (Motor Steyr-Puch)

(In Klammern Werte für 40-PS-Version)

Motor: Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor im Heck, Bohrung/Hub 80/84 mm (81/84 mm), Hubraum 643 ccm (660 ccm), Verdichtung 7,8:1 (9,0:1), Leistung 25 PS bei 4800 U/min (40 PS bei 6000 U/min), max. Drehmoment 4,2 mkg bei 3000 U/min (4,8 mkg bei 3400 U/min), dreifach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Stirnräder, V-förmig hängende Ventile, Antrieb über Stoßstangen und Kipphebel, Solex 32 Falstromvergaser (Zerflüß NDTX 32 Doppelvergaser), Druckumlaufschmierung mit Ölkühler im Hauptstrom (Tropen-Ölkühler mit größerer Kühlwirkung), Ölinhalt 2 Liter, Luftkühlung durch Gebläse, 22,8-Liter-Benzintank vor der Hinterachse, Gleichstrom-Lichtmaschine 230 W, Batterie 12 V/34 Ah, Eberspächer-Benzin-Heizung BL 2 Z mit Temperaturregelschalter, auf Wunsch mit 24-Stunden-Schaltuhr.

Fahrwerk: Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit oberen Querlenkern und unten querliegender Blattfeder, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hinten Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern und Schraubfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Schneckenrollenlenkung, hydraulische Zweikreisbremsanlage, rundum Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlfelgen 4J 12, Gürtelreifen Kleber V108 136 SR 12

Kraftübertragung: Antrieb auf die Hinterachse, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, 2., 3. und 4. Gang synchronisiert, Übersetzungen: I. 3,250; II. 2,067; III. 1,300; IV. 0,872; V. 0,624, Achsantrieb 4,875

Abmessungen und Gewichte: Radstand 1840 mm, Spur v/h 1142/1203 mm, Außenabmessungen 3054/1377/1335 mm, Leergewicht 595 kg, Leistungsgewicht 23,8 kg/PS (14,8 kg/PS); zulässiges Gesamtgewicht 900 kg.

Fahrlisten: Höchstgeschwindigkeit 118 km/h (134 km/h), Beschleunigung von 0 auf 40 km/h 4,6 sec (3,4 sec); 0 bis 80 km/h 9,2 sec (6,9 sec); 0 bis 100 km/h 15,2 sec (11,8 sec); 0 bis 120 km/h 30,8 sec (17,8 sec); 0 bis 130 km/h (nur 40-PS-Version) 30,2 sec, Testverbrauch 6,7 Liter auf 100 km (9,6 Liter auf 100 km).

Preis: Steyr 126 (Motor Steyr-Puch) 7250 DM Steyr-Puch 126 (40-PS-Vers.) rd. 8000 DM

Hersteller: Steyr-Daimler-Puch AG, Graz (Österreich)

Importeur: Ludwig Liedl, 9401 Grallring 41.



Im Rückspiegel: Saison 2013



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

Rückblick – Die Saison 2013

Wie schon in den vergangenen Jahren fand der Saisonstart 2013 für den „Steyr Puch-Sportpokal“ im Motodrom von Hockenheim statt. Die beiden ersten Rennen der Saison wurden unter trockenen Bedingungen im Rahmen der „Hockenheim Historic“ gestartet. Durch die Abwesenheit der Steyr Puch-Piloten Harald Peter und Hans van Beem sollten nun neue Namen in der Siegerliste des Sportpokals erscheinen: Tom Bohlmann und Walter Leuber (beide Steyr Puch). Den ersten Lauf gewann Tom vor Walter und Manni Beckers. Walter Leuber siegte im zweiten Lauf vor Tom Bohlmann.

Beim „Eifelrennen“ auf dem Nürburgring holte sich Titelverteidiger Harald Peter, der in dieser Saison nur sporadisch startete, beide Rennsiege vor Manni Beckers auf seinem Abarth 595. Beckers übernahm durch die zweiten Plätze die Führung in der Meisterschaft, weil Tom Bohlmann wegen Ausfällen

punktemäßig leer ausging. Übrigens holte sich Neueinsteiger Lars Birken mit dem dritten Platz seinen ersten Podestplatz und die ersten Punkte im „Steyr Puch-Sportpokal“.

Die Auslandsrennen in Zolder und Spa wurden aufgrund der geringen Beteiligung nicht gewertet. Eine unschöne Entwicklung in vielen Klassen und Rennserien in dieser Saison.

Die beiden Regenrennen bei den „Hockenheim Classics“ konnte Hans van Beem vor Harald Peter und Walter Leuber zu seinen Gunsten entscheiden. Manni Beckers und die Birken-Brüder

auf ihrem Steyr-Puch hatten Ausfälle zu verzeichnen. Die „Westfalen Trophy“ auf dem Nürburgring stand ganz im Zeichen der Meisterschaftsentscheidung. Fünf Piloten hatten noch die Möglichkeit, den Sportpokal zu gewinnen. Mit der besten Chance auf den Titel und somit die erfolgreiche Titelverteidigung zu erreichen, war Harald Peter angereist. Der vor dem Saisonfinale zweitplatzierte Walter Leuber war verhindert und konnte nicht in das Geschehen eingreifen. Die große Frage bei Manni Beckers war: Hält der gelbe Abarth oder schlägt der Defekt-Teufel wieder zu? Hans van Beem und Tom

Bohlmann waren in Lauerstellung. Im Mittelpunkt der Rennen stand jedoch der Belgier Christophe Carion mit seinem Fiat 126. Er war 1000 Kilometer von Polen, wo er zur Zeit lebt, angereist. Mit einem Sieg und einem zweiten Platz war er sichtlich zufrieden und



„Abarth Coppa Mille“

„Steyr Puch-Sportpokal“

zeigte, dass man auch mit einem Fiat gegen die schnellen Steyr Puch konkurrenzfähig ist.

Die Meisterschaftsentscheidung fiel bereits im ersten Rennen, das Harald Peter mit einem dritten Platz beendete und somit zum vierten Mal in Folge den Sportpokal gewann.

Mit einem Sieg und einem zweiten Platz holte sich Hans van Beem die Vizemeisterschaft vor Walter Leuber.

Den vierten Platz der Meisterschaft belegte Tom Bohlmann auf seinem Rennkombi.

Der so gut in die Saison gestartete Beckers erreichte, bedingt durch seine hohe Ausfallquote, den fünften Platz. Manni aber nimmt seine Technik-Probleme mit Humor: „Mittlerweile bin ich mit den Fahrern der Abschleppdienste per Du.“

Auf den weiteren Plätzen folgen Christophe Carion, Lars und Volker Birken.

In der „Trofeo Abarth

Coppa Mille“ wurde der Holländer Hans van Beem Divisionsieger vor Harald Peter. Den dritten Platz belegten punktgleich Thomas Bohlmann und Walter Leuber.

Die Steyr Puch-Piloten zeigten auch 2013 wieder hervorragenden Motorsport.

Claudia Peter



Fotos: toms-racefotos

1. Harald Peter
2. Hans van Beem
3. Walter Leuber
4. Tom Bohlmann
5. Manfred Beckers

104 Punkte
77 Punkte
67 Punkte
63 Punkte
49 Punkte





AUSFAHRTEN 2013

SÜDBADEN/SCHWARZWALD, SÜDPFALZ, BRANDENBURG



Auch im Jahre 2013 fanden verschiedene regionale Ausfahrten statt. Ausgangspunkt der Haflingeraktivitäten im Dreiländereck war die Boschvertretung unseres Mitgliedes Günther Schwarzwälder, die bei herrlichem Wetter durch den Südschwarzwald führte.

Höhepunkt unserer Pfalzausfahrt, die wieder einmal von unseren Mitgliedern Roger Eickhoff und Gerd Maier hervorragend organisiert wurde, war der Besuch des Schuhmuseums in Hauenstein.

Auch der Fiat-Club „Panini Radente“ Berlin veranstaltete bei Matthias Duesterberg seine alljährliche Ausfahrt, auf der unter anderem auch ein vollautomatisierter Rinderzuchtbetrieb besucht wurde.

Alle Teilnehmer an den angebotenen Ausfahrten waren mit dem Gebotenen vollauf zufrieden und freuen sich schon auf die Aktivitäten des kommenden Jahres.





Schwankender Öldruck in Kurven



A

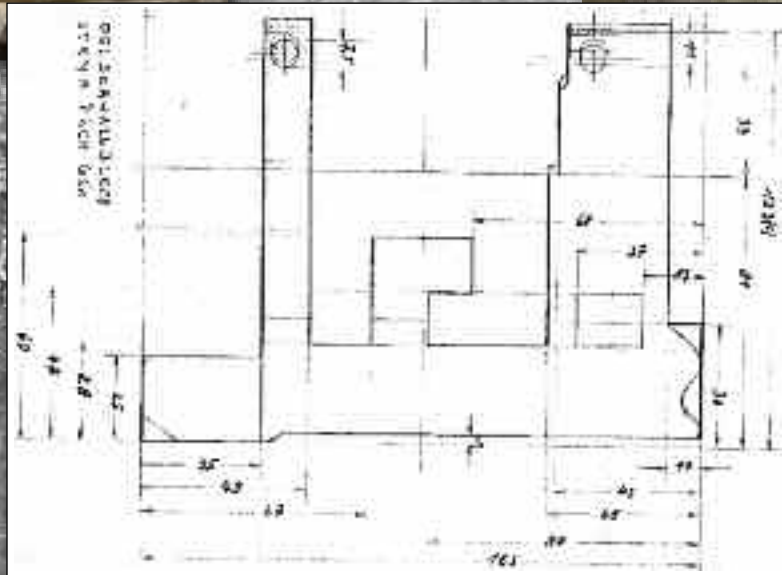
Zwei Varianten, die helfen, sinkenden Öldruck in Kurven zu vermeiden.

Variante A:
einfachere Ausführung für den Straßenbetrieb



B

Variante B:
aufwändigere Ausführung, Mehr Öl wird zurückgehalten für Straßen-/ Rennbetrieb



SCHALTKULISSE FÜR VIER- ODER FÜNFANGGETRIEBE



Nähere technische Details beim ehemaligen Werksmitarbeiter Erwin Göschl.
Verbesserte Schaltführung, erhältlich bei Robert Prokschi

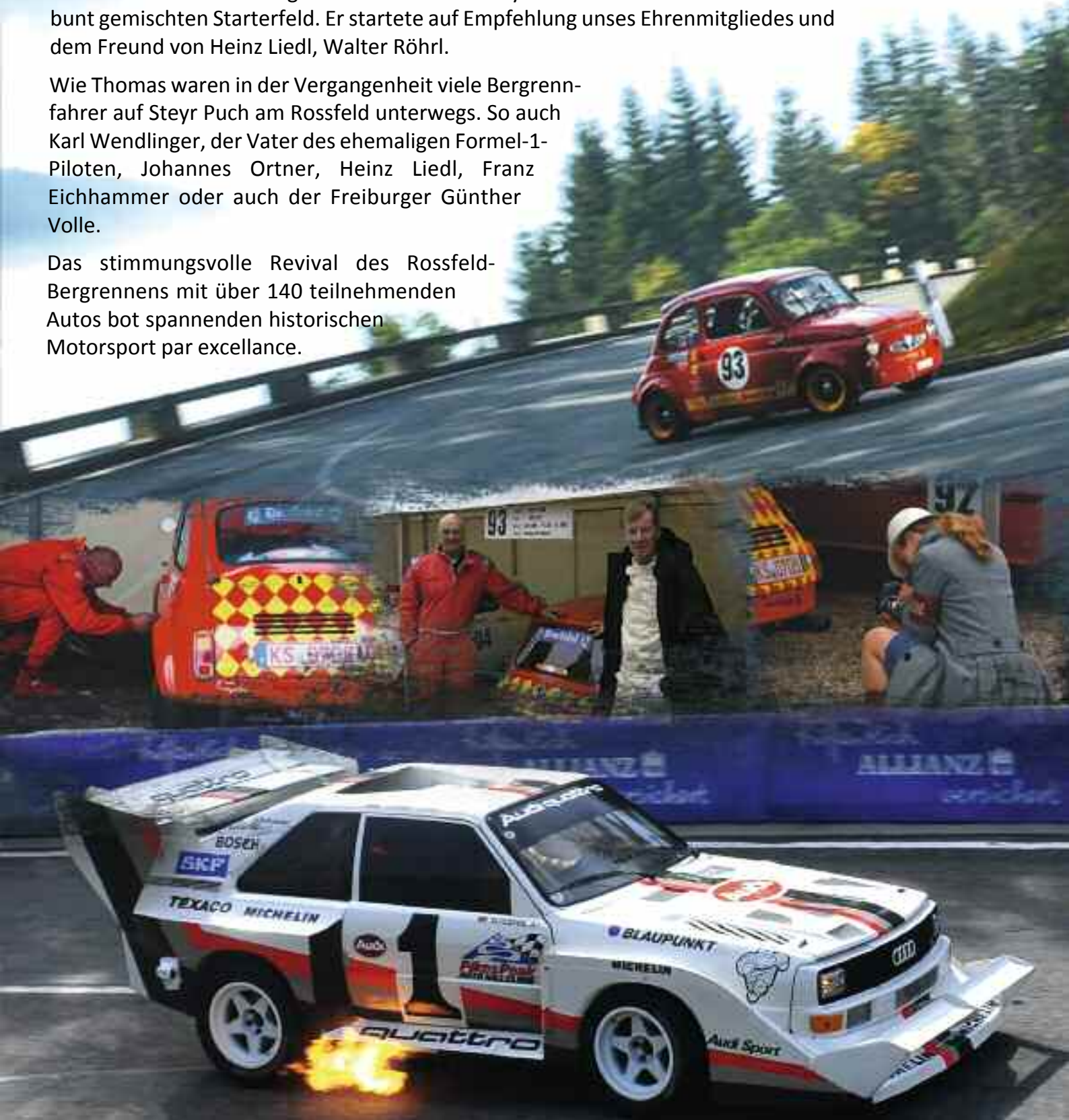
Ein Hauch von Pikes Peak beim Rossfeld-Bergpreis

Die Sensation war perfekt! Walter Röhrl, seines Zeichens zweifacher Rallye-Weltmeister und Porsche-Werksrepräsentant, startete Ende September beim „Internationalen Edelweiß Bergpreis Roßfeld Berchtesgaden“. Und natürlich nicht mit irgendeinem Auto, sondern mit dem legendären Audi Sport Quattro S1, mit dem er 1987 das berühmte Bergrennen „Pikes Peak“ im US-Bundesstaat Colorado mit neuer Rekordzeit gewonnen hat.

Auch Thomas Hartmann gehörte mit seinem Steyr Puch 650 TR aus dem Jahr 1962 zum bunt gemischten Starterfeld. Er startete auf Empfehlung unsers Ehrenmitgliedes und dem Freund von Heinz Liedl, Walter Röhrl.

Wie Thomas waren in der Vergangenheit viele Bergrennfahrer auf Steyr Puch am Rossfeld unterwegs. So auch Karl Wendlinger, der Vater des ehemaligen Formel-1-Piloten, Johannes Ortner, Heinz Liedl, Franz Eichhammer oder auch der Freiburger Günther Volle.

Das stimmungsvolle Revival des Rossfeld-Bergrennens mit über 140 teilnehmenden Autos bot spannenden historischen Motorsport par excellence.









Ort der Handlung: Wang

13. Puch Treffen
am 23. Juni 2013



Ob die Zahl 13 als Glücks- oder Unglückszahl zu sehen ist, liegt, wie so Vieles, im Auge des Betrachters. Die Angst vor der Zahl 13 nennt man auch Triskaidekaphobie, von der soll aber hier nicht die Rede sein.

Bei Sonnleitner's Puch Treffen in Wang ist die „13“ der Beweis dafür, dass es a) viele Puch-Liebhaber gibt und b) dass dieses Puch-Treffen ein Garant für gute Laune, nettes Beisammensein, tolle Fahrzeuge und traumhaftes Wetter ist!

Meine Name ist Puch, 500er Puch. Stefan Üblackers „mausgrauer“ 500er Puch wurde 1959 zugelassen, ist ein Erstbesitzer, im Originalzustand und wie sein Besitzer ein absolutes Original!

„Ich bin schon einige Male hier in Wang mitg'fahren. Wenn wir aber Heu einbring'n müssen, dann kann ich nicht mit dabei sein, denn dann geht die Arbeit leider vor ...“, erzählt der 1932 Geborene aus St. Leonhard am Walde. „Anfang der 60er wollte ich mir einen VW-Käfer kaufen, das waren halt flotters, bequemere Autos, aber das Geld hat damals nicht gereicht.“



Links: Lydia Ungerböck mit Robert Hebenstreit als „Vorhut“ für den Steyr-Puch-Club. Linke Seite: Stefan Üblacker und sein 500er Puch.

und so ist mein Puch bis zum heutigen Tage bei mir geblieben. Ein bisschen habe ich immer selbst repariert, aber ansonsten ist mein Auto genau so wie ich es mir gekauft habe!“, sagt Üblacker, tauscht seinen Hut gegen ein schwarzes Baseball-Kapptel, steigt in sein Auto, winkt, lacht mir zu und braust davon ...

Zum 55sten ... Genau vor 55 Jahren am 25. Juni 1958 wurde der rote Puch von Franz Panzenböck aus Kirchberg an der Pielach das erste Mal angemeldet.

10 Jahre lang stand der „rote Flitzer“ unrepariert nur herum, bevor Panzenböck ihn in mühevoller Kleinarbeit zu dem Strahlen verhalf, das er heute hat. Nur zwei Tage vor dem diesjährigen Wanger Treffen wurde die Restauration komplett abgeschlossen!

„Bereits 1964 war mein erstes Auto ebenfalls ein 500er Puch. Zu elft haben wir damals eine kleine Ausfahrt gemacht. Wie wir alle in das Auto hineingepasst haben, kann ich mir heute gar nicht mehr vorstellen, aber mein Puch hat das alles locker ausgehalten!“, schwärmt Panzenböck und seine Frau schüttelt nur ungläubig

den Kopf. (Bei einem Eigengewicht von 460 kg schafft es ein Puch 500 zumindest auf 300 kg Nutzlast, aber inoffiziell scheinbar mehr, oder?)

Willkommen im Club der „Puchert!“ Aber auch andere Puch 500er, wie der „himmelblaue“ von Johann Jelinek aus Strengberg, der weiße Puch mit roten „Racing-Streifen“ von Reinhard Spahrn aus Waidhofen an der Ybbs, oder die zahlreichen Puchert des Steyr-Puch-Klubs gaben sich wie bereits in den Jahren zuvor ein Stelldichein bei Sonnleitners Treffen. „Ich und meine Freunde vom Steyr-Puch-Klub kommen so gerne hierher, da es hier beim Sepp immer sehr persönlich ist. Die Leute sind nett und eine wunderschöne Ausfahrt durchs Mostviertel rundet diesen Tag immer ab. Man fühlt sich immer wie ein Freund unter Freunden“, sagt Heinz Repka aus Großenzersdorf.

Und sonst? Zahlreiche Motorräder, aber nicht nur der Marke Puch, so wie zum Beispiel die New Hudson, Bj. 1926, von Heinz Barton aus Baichberg, übrigens das älteste Motorrad „außer Konkurrenz“ bei dieser Veranstaltung, zahlrei-

Unten: Franz Panzenböck kontrolliert den Motor seines 55-jährigen „Geburtsstagskindes“.



Etwas Wissenswertes am Rande



1957 begann man in den Puch-Werken in Graz mit der Produktion des Puch 500. Vorgesehen war eine Jahresproduktion von 15.000 Einheiten.

Das erste Modell - eine Cabrio-Limousine - war mit Faltdach ausgeführt, die Türen waren noch rückwärts angeschlagen. Der luftgekühlte Zweizylinder-Viertakt-Boxer-motor leistete 16 PS.

1959 folgte der Puch 500 D mit festem Stahldach, die Motorleistung wurde auf 19,8 PS erhöht.

1960 folgte der Puch 700 C, ein kleiner Kombi mit 24 PS.

1962 folgte der Puch 650 T mit 25 PS.

1966 erfolgte eine Karosserie-Änderung: die Türen wurden vorne angeschlagen; der Puch 650 TR hatte 30 PS.

1968 Ende der Produktion des „echten Puch-Kleinwagens“ (Der Verkaufspreis betrug seinerzeit ab 23.800 Schilling).

Puch-Varianten und Raritäten
IMP 700 GT, Adria TS, Jumbo GT (davon gab es nur 1 Exemplar!), Frinoth-Baby, Puch „S“
(Quelle: „PUCH - Eine Entwicklungsgeschichte“, von Egon RUDOLF)



Franz Hofmarcher aus Steinkirchen auf seinem „Zuchel rosa“ Puch-Moto.

che Mopeds, Hallinger, Beiwagen, zahlreiche andere „nicht Puch“-Oldtimer“ und sogar ein Puch-Fahrrad mit besonderer „Fracht“ waren mit dabei.

ALLE für die Katz! Der Star der Veranstaltung, war weder ein Auto, ein Motorrad o. ä., sondern eine Katze die mit ihrem Herrchen und seinem „Puch-Fahrrad“ für Furore sorgte!

„Die Katze“, wie sie ihr Besitzer, das Purgstaller Original Rudolf Hablecker, nennt, war der absolute Liebling aller Teilnehmer! Sie promenierte zwischen den Fahrzeugen, nahm mal dort mal da Platz – ohne jegliche Scheu! Doch wenn ihr Herrchen piff, war sie schneller da, als jeder Polizeihund! Ein dreifarbiges Star auf vier Samtpfoten! Sehr speziell war auch ihr Ruhe- und

Schlafplatz: Mal am Puch-Fahrrad des Herrchens ganz oben - da war der Kätzentransport-Korb - oder, das liebte sie besonders, kuschelte sich „die fesche Katz“ in den Sturzhelm, der ebenfalls am Gepäckträger montiert war! Dort warf sie sich für ihre Fans in Pose, ließ sich fotografieren und dafür gab es auch Streicheleinheiten und ab und zu Leckerlis: Eine wohlverdiente Gage!

Über Berg und Tal Bei der kleinen Rundfahrt durchs schöne Mostviertel wurde unter anderem ein Zwischenstopp in Innerroschenbach/Ferschnitz gemacht.

Der pensionierte Hauptschullehrer aus Steinkirchen, Franz Grimm, brachte den interessierten Puch-Freunden die Geschichte der dort aus Bruchsteinen erbauten Fialkirche, die

Nicht vergessen:

14. Puch Treffen in Wang am 22. Juni 2014
(Infos: Josef Sommerer, Tel.: 0676 - 488 76 34)





Der Steyr-Puch-Club gab sich in Wang die Ehre.



Für Furore sorgte „Die Katze“ des Purgstaller Originals Rudolf Habblecker mit seinem Puch-Fahrrad, ... sie war der absolute Liebling der Teilnehmer!



Linke Spalte, von oben: Hermann Pfeiffer aus Blindenmarkt mit seinem Haflinger; Siegerehrung (v. l. n. r.) - Moderator Franz Beneder, Franz Sonnleitner (Bürgermeister), Bernhard Wieland und ein stolzer Gewinner; Unten: Alfred Fink aus Waidhofen/Ybbs mit seinem Haflinger.

zum heiligen Martin geweiht ist, näher. Weiter ging's zum Waidhammer, einer Jausenstation bei Amstetten.

Spätnachmittags folgte die Siegerehrung, bei der der Wangener Bürgermeister Franz Sonnleitner und der Bezirksvorsitzende der SPÖ Bernhard Wieland ein paar Worte an die Teilnehmer richteten und die Ehrenpokale übergaben. In gewohnter schwingvoller Weise moderierte Franz Beneder das Treffen.

Vielen Dank an die Familie Stupp Sonnleitner, die zahlreichen Sponsoren, welche die Ehrenpokale zur Verfügung gestellt haben, die vielen freiwilligen Helfer und an alle anderen, die es wie jedes Jahr ermöglicht hatten, dieses Treffen wieder durchzuführen!



Christian Holzer schaffte Hat Trick!

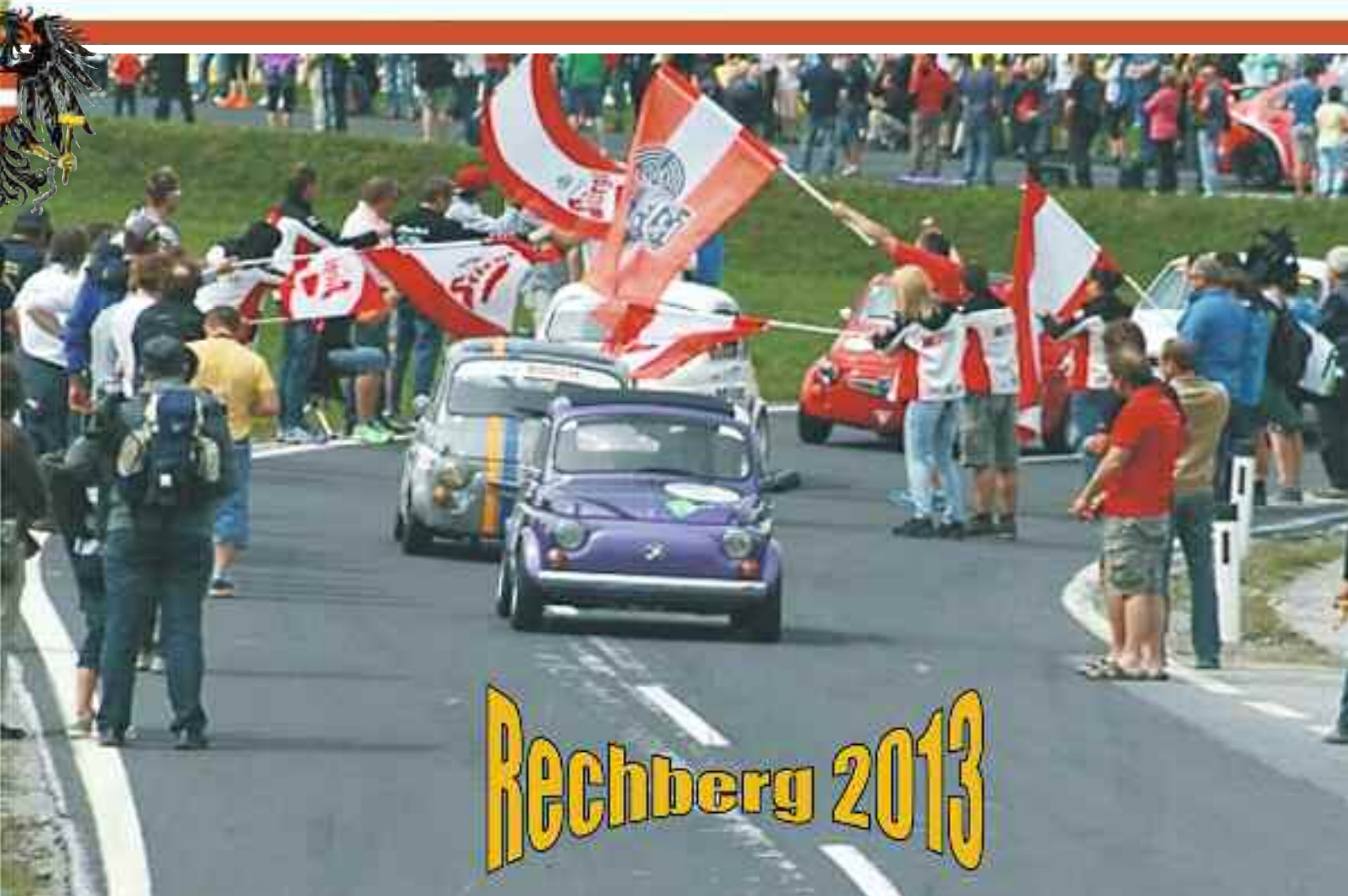


Mit einem Sieg in Nove Mesto wurde Christian Holzer zum dritten Mal in Folge Zonen-Europameister. Der Greinbacher Christian Holzer machte mit seinem sechsten Saisonsieg in Nove Mesto (SLO) in der FIA Zonen-Europameisterschaft in der Kategorie I der historischen Fahrzeuge alles klar.

Er siegte auf seinem Steyr Puch 650 TR vor seinen Steyr Puch-Kollegen Thomas Baier, Jürgen Pachteu und Hannes Esterbauer. Holzer steht damit vor dem abschließenden Rennen in Cividale (I) am 10. Oktober bereits als Zoneneuropameister fest.

„Bei sonnigem Wetter sind mir alle drei Wertungsläufe perfekt gelungen. Ich bin schon sehr stolz, dass mir der Hat Trick gelungen ist und ich zum dritten Mal in Folge nach 2011 und 2012 die FIA CEZ gewinnen konnte“ strahlte Holzer nach dem Rennen.





Reichberg 2013

DAS NEUE MAGAZIN FÜR PUCH-ENTHUSIASTEN



CLUB MAGAZIN

www.club-magazin.at

<p>Jahres-ABO 8 Ausgaben frei Haus geliefert</p> <p>nur € 29,90 inklusive Postversand</p> 	<p>Einzelhefte Preis Wert</p> <p>nur € 5,35 pro Ausgabe inkl. des Postversand</p> 
<p>ABO 2012 Ausgaben 1-4 frei Haus geliefert</p> <p>nur € 18,50 inklusive Postversand</p> 	<p>EU Jahres-ABO 9 Ausgaben frei Haus geliefert</p> <p>nur € 41,90 inklusive Postversand</p> 

*Hier Mehrfachbestellung reduziert sich der Postversand in nächsten Postzeit!

Unsere Preise gelten für die jeweiligen Landesposten für Preiszuschläge zu Bestellungen außerhalb von Europa kontaktiere uns unter office@club-magazin.at

Ich bestelle:

JAHRES-ABO - € 29,90 (8 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 - € 29,90 pro Stk.

PUCH LATZERE - € 15,90 pro Stk.

PUCH HÖRNER-SCHLITZEN - € 99,90 pro Stk.

PUCH PICKERL (Bitte wählen! Nur € 1,- pro Stk.)

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

JAHRES-ABO EU - € 41,90 (9 Ausgaben frei Haus geliefert)

ABO EU - € 27,60 (9 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 Drive Media Ltd,
 Zweigstellenfassung Wien
BAWAG-P.S.K.
 Konto Nr. 05010257133 / BIC: 14000
 IBAN: AT071400005010257133
 BIC: 14000ATV33
VERWENDUNGSZWECK:
 Vermögensmanagement-Produkt



Perfekte Kleinwagen aus Graz



www.strada.at

Ersatzteilendienst für STEYR PUCH 500-650-700-Haftlinger und FIAT 500

Tel.: +43-676-610 40 69

Fax: +43-676-610 40 68



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



eMail: office@strada.at



ANSAUGROHRE

- für Lambi-Doppelvergaser
- für Weber-Doppelvergaser

auch für Puch mit Fiat-Gehäuse lieferbar!



Sportauspuff „ALPENFAHRT“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1966
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
- für Puch ab 1966
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
 - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



Renntauspuff „MONTE CARLO“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1966
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
- für Puch ab 1966
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
 - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



1er-TRIEBLING inkl. Tellerrad

€ 50,-

für Puch 500-650 bis 1968

Reifendruck, daher nur unter Aufsicht des Verwalt. reicht!



KANNPLEUEL für 22mm Felgenreifen

Auf Bestellung lieferbar - Preis 2,- €



ACHSSCHWINGE Ebstreu

Einheitsauspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500





Perfekte Kleinwagen aus Graz



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 10-12^U, 13-18^U

Wien, Frühjahr 2014

Liebe Puch - Freunde,

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

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

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

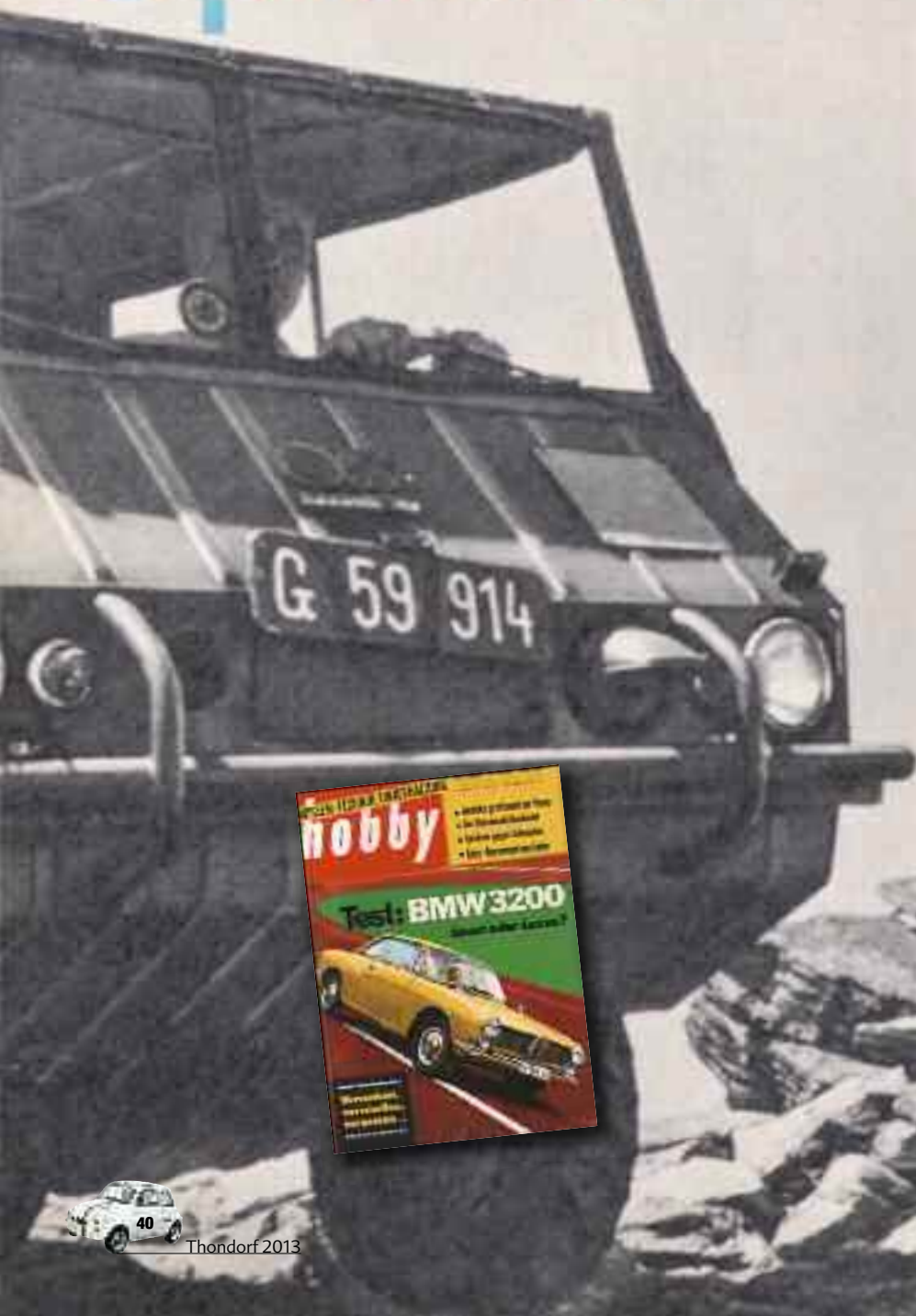
Dietmar Etzersdorfer und sein Autoquariat-Team wünschen eine unfallfreie Oldtimersaison!



Mit Allradantrieb zum Gipfelkreuz



HAFL



Steyr-Puch 'Haflinger' – ein kleiner Geländewagen mit großen Möglichkeiten

Von Erich Bayer



INGER

ZWEI NAMENSVETTERN be-
geggen sich beim Gipfelkreuz des
2396 Meter hohen Zirbitzkogels.



Nehmen wir halt den höchsten", sagte Chef-
ingenieur Ledwinka. Der höchste Berg im
Vorfeld der Grazer Puch-Werke ist der 2396 m
hohe Zirbitzkogel in den Seetaler Alpen.

Der im großen Mur-Bogen nord-südwärts ge-
lagerte Gebirgsklotz trennt die Ost- von der
West-Steiermark. Er trennt sie wirklich. In
seiner durchgehend in über 2000 m Höhe ver-
laufenden Kammlinie ist kein Einschnitt für
Bahnen oder Straßen. Eine menschenleere Berg-
welt von abweisend herber Schönheit, um die
auch der Fremdenstrom noch Umwege macht.

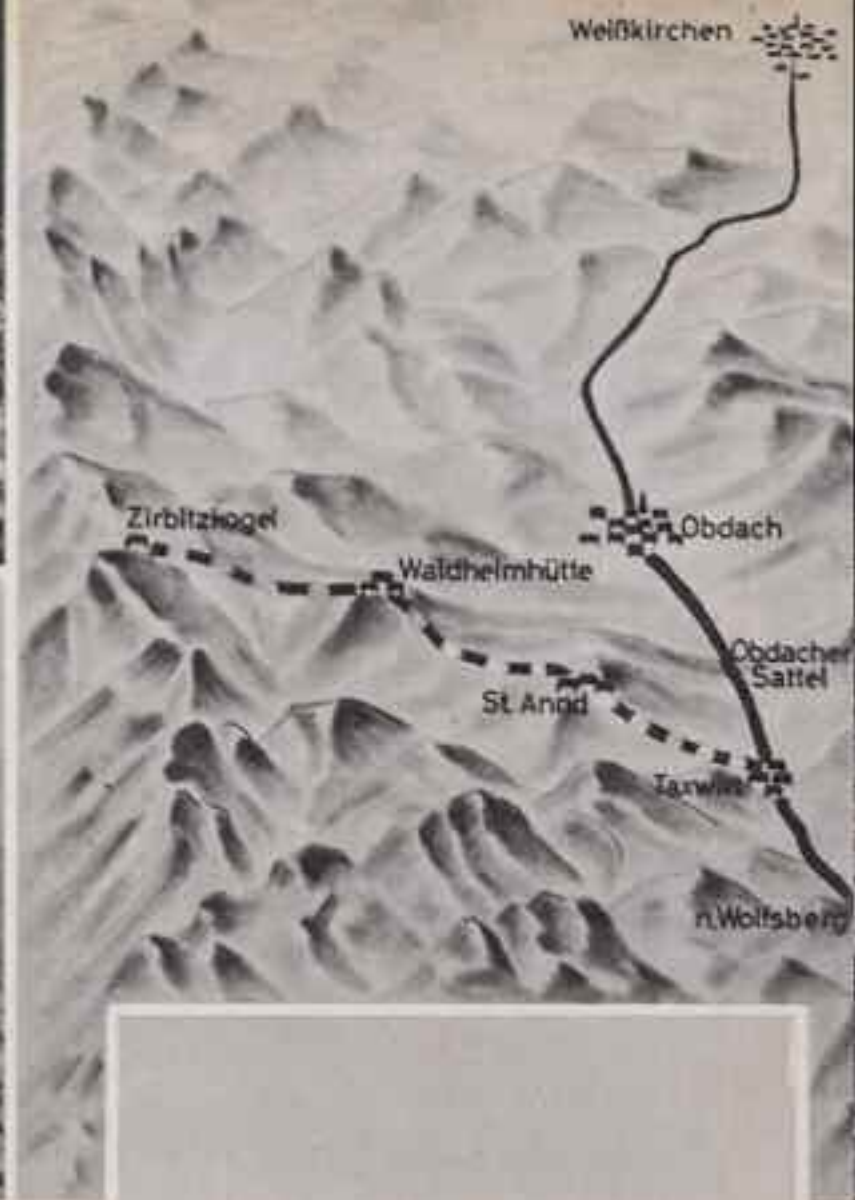
Wir kamen von Graz über Koflach und fuh-
ren über das Gaberl nach Weißkirchen und dann
südwärts zum Obdacher Sattel, wo der Aufstieg
begann: zwei 'Haflinger', jeder mit vier Mann
belastet. Ledwinka führte das Kommando. Er
hatte es sich nicht nehmen lassen, die Berg-
steigerqualitäten seines jüngsten Kindes selbst zu
demonstrieren.

Vom Obdacher Sattel (892 m) führt ein Weg
über den Weiler St. Anna (1261 m) zur Wald-
heimer Hütte (1613 m), den die Wanderkarte als
'Karrenweg' verzeichnet. Die Steigung beginnt
hinter St. Anna beachtlich zu werden, und der
Weg, tief in den Waldboden gefräst und von der
Untergrundbeschaffenheit eines Bachbettes, ist
das, was der Wanderer einen Knochenbrecher
nennt. Aber für den Haflinger ist das natürlich
eine bessere Promenade, zumal man ihm vorsorg-
lich und aufs Haar genau die Spurbreite
eines alpen-landesüblichen Karrens — nämlich
1130 mm — verpaßt hat.

Heja Safari, Haflinger!

Hinter der Waldheim-Hütte hört dann auch
der Karrenweg auf, und es beginnt das, was die
Wanderkarte teils als Natursaum-, teils als Fuß-
weg ausweist. So weit der Zirbelkiefernwald
reicht — der dem Zirbitz den Namen gab —, ist
das noch ein trockenes Rinnsal mit eingebauter
Naturtreppe. Dann, ab 1780 m, sind es Alm-
wiesen, an deren steilen Flanken sich mancherlei
Wegspuren aufwärts winden, Spuren von Kar-
ren, von Gießbächen, von Weidevieh und auch
von Fußgängern, Spuren zum Aussuchen. Sie
sind nicht mehr als Richtungsweiser und mei-
stens nur noch Hindernisse, tief ausgewaschene
Erdschluchten, die man in schlängelnder Fahrt





ERSTBESTEIGUNG AUF 4 RÄDERN: Durch diese hohle Gasse kommt wirklich nur ein Haflinger (1)! Aber auch die letzte Andeutung eines Fahrwegs endet im Geröll. Bald schnauft der Haflinger Höhenluft, und wir genießen die Aussicht (2). Der Kamm ist erreicht! Hier ist noch nie ein Auto gewesen (3). Weiter geht es über Stock und Stein. Unsere motorisierte Gemse setzt zum Endspurt auf den Gipfel an (4). Fahrer und Mitfahrer haben jetzt alle Hände voll zu tun — der eine, um zu steuern, die anderen, um sich festzuhalten. Aber der Gipfelsturm gelingt (5).

immer wieder überqueren muß, weil sich die Grashänge allmählich zum Grat formen, von dem es kein Ausweichen in besseres Gelände gibt.

Nun wird die Sache abenteuerlich, und es beginnt eine Art der Fortbewegung, die nur noch sehr entfernt an Herkömmliches erinnert. Man kippt nach hinten — gut, daß es da vorn einen Haltegriff gibt. Vor

der Windschutzscheibe ist nichts als blauer Himmel. Man kippt nach vorne — gut, daß man auch hinter der Lehne für einen Griff gesorgt hat. Jetzt geht es in eine tiefe und scheinbar ausweglose Furche. Während aber der Motor unverdrossen und ohne merkliche Anstrengung weiter schnurrt, dreht sich der Haflinger mit einer Korkenzieherbewegung aus der



Spalte; schon klettert er über die Kante, auf der er eigentlich aufsitzen müßte. Aber er tut es nicht. Mit einer plötzlichen neuen Wendung schwingt er sich über die messerscharfe Steinplatte auf ein ebenes Rasenstück, das sich gerade anbietet — zum nächsten Anlauf. Das ist kein Fahren, das ist Klettern, Tänzeln, Wedeln mit einer immer noch unbegreiflichen Leichtigkeit. Der Steigungsmesser pendelt um 60 Prozent, die Schräglagen erinnern an die 'Spinne' beim Oktoberfest, aber in all diesen Bewegungen ist kein Bocken und Stoßen, sie sind weich drehend und zügig, und der Motor macht dazu eine Begleitmusik mit beruhigend gleichbleibenden Drehzahlen.

Das kommt nun freilich nicht alles aufs Konto Haflinger, vieles davon ist Weingartner. Der weithin bekannte Motorrad-

und Sandbahnmeister, seit vielen Jahren Versuchsfahrer bei Puch, ist am Steuer unseres Wagens in seinem Element. Er muß die Reaktionsfähigkeit eines Mauerseglers haben. Auch er kennt diesen 'Weg' noch nicht, er muß ihn sich suchen, Stein für Stein und Loch für Loch seine blitzschnellen Entscheidungen treffen und dabei nicht nur den Wagen, sondern auch die Insassen bei Laune halten. Weingartner hält ein Tempo, das einem das Herz in die Kehle drückt. Mit stoischem Gleichmut wirbelt er dabei das Lenkrad herum, und die Rechte rührt unentwegt am Schaltknüppel oder an den Zughebeln für die Differentialsperren und den Allradantrieb. Er hat für jede seiner Fahrfiguren immer gleich die passende Kombination parat.

Mit den Worten: „Damit Sie nicht glauben, wir führten Ihnen hier einen Sonderfall von Artistik vor“, hat Ledwinka den zweiten Haflinger auch noch auf die Tour beordert. Den fährt also kein Weingartner, sondern ein ganz normaler jüngerer Versuchsfahrer. Und auch der 'ganz normale' Haflinger — der nicht einmal einen Kriechgang besaß — hat tatsächlich den Berg mit uns zugleich erklommen.

Auto-Kampf um den Zirbitzkogel

In 2180 m Höhe schwingt sich ein schmaler Rücken von den östlichen Grasflanken des Zirbitzkogels hinüber zum Gipfelmassiv. Links unten in der Senke liegt schwarzgrün der Lavantsee, vor uns steht der Gipfel als graue Steinpyramide. „Jetzt kommt's“, sagt Weingartner.

Die Pyramide ist immer noch 216 m hoch und besteht aus übereinandergeschichteten Steinplatten. Man kann in ihr die Zickzacklinie des Saumpfades mehr ahnen als erkennen. An seinem oberen Ende steht seit bald 100 Jahren eine Alpenvereinshütte. Deren Erbauer und Generationen von Gipfelwanderern und Hüttenwirten mögen den Pfad erkundet, festgelegt und verbessert, diese und jene Felsplatte umgeschichtet und befestigt, an den Kehren wohl auch manchen Stein



hinzugetan haben. Nun ist er so etwas wie eine Zyklopenstiege im Steilhang, und auf die sind wir angewiesen, weil auch der Haflinger kein Fahrstuhl ist.

Die Frage ist nur, ob man um die Kehren herumkommt. „Bissel vor- und zurückstoßen, sonst nix“, sagt Weingartner geringschätzig, und schon drückt er seinen Knüppel in den Kriechgang. Für die karenbreite Treppe denkt er sich seine eigene Serpentinenspur aus. Er schlängelt sich empor, er zwingt den Haflinger aus der einen in die andere Schräglage, er schraubt ihn um und auf die mehrerhöhen Stufen und durch tiefe Rinnen, und schon schwenkt die Fahrerkanzel um die erste Kehre.

Der Blick geht ins Nichts. Nichts ist mehr da über den fernen grünen Matten und dem düsteren See, was Halt und Trost bieten könnte, weil man ja über den Vorderrädern sitzt und den Grund nicht sehen kann, den sie immer noch zu fassen kriegen. Aber auch diese Schwenkung findet ihr Ende, die Erde hat uns wieder, der Haflinger geht schon die nächste Stufe an, und auf der dritten Serpentine fühlt man sich schon sicher wie in Mutters Schoß. Der Mensch gewöhnt sich an vieles, wenn ihm dabei die Zeit nur nicht lang wird, und dafür wird wahrhaftig gesorgt.

Als die Hütte auftauchte, war ich enttäuscht. Schon — ? Wir fahren aber gleich

weiter zum Gipfel — auf die letzte Kletterei über schräge Felstafeln sollte es uns jetzt auch nicht mehr ankommen. Nur den offenen Mündern einiger nichtmotorisierter Gipfelstürmer war anzumerken, daß offenbar Ungewöhnliches geschah. Eine Dame sagte: „Jetzt lassen's ei'm net amol hier oben a Ruh“ — aber wir konnten ihr diese Befürchtungen ausreden und ihr versichern, der Fall sei durchaus einmalig.

Der Abstieg war dann Berg- und Talbahn hoch drei, eigentlich noch aufregender, eigentlich auch fahrtechnisch noch interessanter als der Aufstieg, weil ja nun auch die abwärtsdrängenden, nach außen schwingenden Eigengewichte aufzufangen waren. Aber Weingartner nahm das jetzt vollends als Spaß und machte sich auch einen daraus.

Wir haben hinterher die Zeit gestoppt, an Hand der Karte den Weg gemessen und einen Stundendurchschnitt errechnet. Dabei kamen wir auf 20 km/h für die Abfahrt bis zur Waldheimhütte, auf wegloser Strecke. Das ist natürlich kein brauchbarer Vergleichswert, weil man solche Strecken mit anderen nicht vergleichen kann, aber ein Bergmensch kann sich darunter doch etwas vorstellen. Mir jedenfalls kam das Tempo schneller vor als irgendeines, das ich je gefahren bin. Aber das dicke Ende kommt noch. Wir errechneten auch

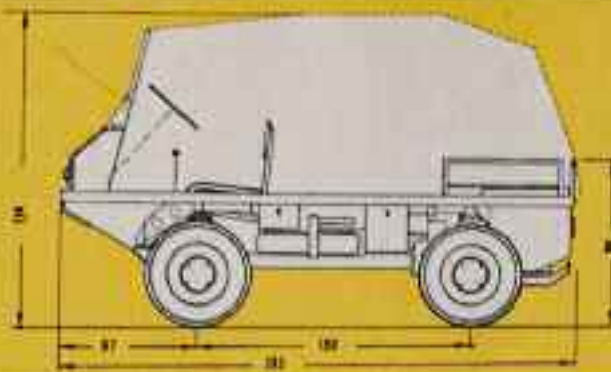


DAS 'RÜCKGRAT' des Haflinger bildet ein Zentralrohrrahmen, in dem die Antriebswelle für den Allradantrieb läuft. Die Pendelachsen vorn und hinten hängen in röhrenförmigen Stahlblechkörpern. Radantrieb exzentrisch durch Stirnradübersetzung (oben).

die Auffahrtsgeschwindigkeit. Sie betrug insgesamt — 15 km/h!!

Wer ihn sieht, sagt zunächst: wie soll das gut gehen auf den kleinen Rädern? Und dann: wo will das hin mit lächerlichen 650 Kubik und 24 PS? Aber der Haflinger hat trotz seiner kleinen Räder mehr Bodenfreiheit als andere vergleichbare Gefährte, denn die Antriebswellen fassen nicht in die Radmitte, sondern oben unter die Felgen. Dort greifen sie mit einem Ritzel in einen Zahnkranz, der ein fester Bestandteil des Rades ist, und bewirken somit Rad für Rad die Untersetzung der Achsumdrehungen auf Geländewerte. Bei Puch nennt man so etwas recht anschaulich eine 'Portalachse'. Sie ist teurer als ein zentraler Radantrieb mit nur einer Geländeuntersetzung, aber sie erlaubt eben dem Haflinger die kleinen Räder. Und die braucht er wiederum, um seinen Schwerpunkt niedrig zu halten und so kippstabil zu sein, wie er ist, und er braucht sie auch, um seine Nutzfläche über alle vier Räder auszudehnen, was niemand vermöchte, der so ein Fahrzeug vom Pkw ableitet und dabei vier Radkästen unterzubringen hat.

Der Motor aber gerät mit seinen 24 PS



hobby testet: Steyr-Puch 'Haflinger'

Motor:

2-Zylinder-Viertakt-Boxer, luftgekühlt, Bohrung 60 mm, Hub 64 mm, Hubraum 643 ccm, Verdichtung 7:1, Leistung 22 DIN-PS bei 4500 U/min. Die Drehzahl ist durch Fliehkraftregler auf 4500 U/min begrenzt. Druckumlaufschmierung mit Ölkühler und Ölfilter im Hauptstrom. Spezial-Gelände-Fallstromvergaser Elektr. Anlage Bosch 12 V/240 W.

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, 4-Gang-Getriebe, auf Wunsch Kriechgang, alle Vorwärtsgänge sperrsynchrisiert, Rückwärtsgang, Mittelschalthebel. Gesamtübersetzungen: Kriechgang 86,5, I - 42,7, II - 25, III - 13,9, IV - 7,75, R - 40,6. Allradantrieb über Stirnräderübersetzung. Differentialsperre und Vorderantrieb durch Hebelzug zuschaltbar.

Radaufhängung:

Vorn und hinten gegabelte Pendelachsen; Schraubenfedern und Gummihohlfedern, Teleskopstoßdämpfer. Federweg max. 200 mm.

Bremsen:

hydraulisch 4-Rad, Trommeln, Ge-

samtbremsfläche 658 cm², Handbremse mech. auf Hinterräder.

Räder:

Felgen 350 x 12, Spezialprofilreifen 165 x 12.

Lenkung:

ZF-Gemmer Einzelradlenkung, kleinster Spurbereich 6,5 m.

Fahrgestell:

Zentraltragrohr mit vorn und hinten angeflanschten Achsantriebsgehäusen 4 Pendelhalbachsen.

Maße und Gewichte:

Radstand 1500, Spurweite vorn und hinten 1130, Länge 2985, Breite 1350, Höhe der Plattform (beladen) 700, Leergewicht ca. 695 kg, zul. Gesamtgewicht 1100 kg. Bodenfreiheit (belastet) 235 mm, Wattleife 350, für kurze Wasserdurchfahrt 500 mm.

Leistungen:

Höchstgeschwindigkeit 60 km/h, kleinste Dauergeschwindigkeit (bei 2000 U/min) 2,5 km/h, Testverbrauch auf Straßen 8,5 l/100 km, im Gelände 4 l pro Stunde.

Preise:

Je nach Ausrüstung ca. DM 8500,—, 6. S 52250,—.

Vorteile:

Geringes Gewicht, große Bodenfreiheit, lange Federwege. Universell gelände- und steilfähig bis zu den Grenzen der Bodenhaftung. Hohe Wirtschaftlichkeit.

Nachteile:

Nicht feststellbar. Ein Problem dürfte aber vor allem in außer-österreichischen Ländern die Frage des Wartungs- und Reparaturdienstes sein.

nicht in Versuchung, auf steilen und glitschigen Flächen durchzudrehen, wie es einer täte, der dann plötzlich nicht weiß, wo er seine Kräfte anbringen soll. Er entfaltet sein stärkstes Drehmoment immer gleich am unteren Ende der schmalen Gangbereiche, und wer ihn dort abwürgen will, muß den Fuß schon ganz vom Pedal neh-

men. Dabei krallen sich dann die von Semperit für den Haflinger eigens entwickelten, sehr weich zu fahrenden Geländereifen schließlich auch noch an einen fast senkrecht aufragenden Gesteinsbrocken. Bekämen sie jetzt Zunder, so würden sie abrutschen. Aber sie bekommen ihn eben nicht, weil der Motor seine Drehzahl automatisch durch einen Fliehkraftregler begrenzt, der, wenn es soweit ist, eine vom Gaspedal unabhängige zweite Drosselklappe schließt.

Das sieht dann beispielsweise so aus: der Haflinger fährt im Kriechgang 2 bis 5 km/h, nicht mehr und nicht weniger, am Berg wie in der Ebene, und dementsprechend benimmt er sich auch in den anderen Gängen. Alles, was er im Kasten hat, bringt er in diesen engen Grenzen an die Räder. Da hält es schon schwer, ihn abzuwürgen, und zum Durchdrehen bringt man ihn überhaupt nicht, wozu ja der Allradantrieb und die Differentialsperren auch einiges beitragen. Beide sind ohne Kuppelung während der Fahrt durch einfache Hebelzüge ein- und auszuschalten.

Ein echtes (Berg-) Mädchen für alles

Es ist eben mit dem Haflinger nicht anders als mit seinem vierbeinigen Namensgeber, dem kleinen, leichten, zähen, unermüdlichen steirischen Gebirgspferd — es erweist sich auch bei ihm, daß es im Gebirge nicht auf Kraft und Gewicht ankommt, sondern auf eine spezifisch gebirglerische Gangart, die man durch die Muskeln und Knochen eines Oldenburger Kaltblüters nicht ersetzen kann. Und so durften Puchs dem Haflinger auch den auf ganze 650 ccm aufgebohrten luftgekühlten 2-Zylinder-Boxer des Puch 500 verpassen. Auch das 4-Gang-Getriebe ist 'nur' das des kleinen Pkw, und nur auf Wunsch wird es um den Kriechgang bereichert.

Daß der Haflinger die geborene Klettermaschine ist, wird deutlich, wenn man ihn als 'Nackedei' betrachtet. Sein Fahrwerk besteht aus einem Rohr, das vorne in das vordere Ausgleichgetriebe, hinten in den

Getriebe-Motor-Block ausläuft. Das Rohr beherbergt die Antriebswelle des Vorderadantriebs und alle Schaltorgane. An seinen Enden hängen die beiden Portalachsen als frei bewegliche Extremitäten. Die Pendelachsen sind mit langhubigen Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Gummihohlfedern gegen seitliche Ausleger des Rohrrahmens abgestützt. Dort, wo die Federung auf die Ausleger trifft, ist die Plattform mit ganzen vier Schraubenbolzen aufgesetzt. Sie darf extrem leicht sein, weil sie nur die Nutzlast zu tragen hat und von Zug- und Verwindungskräften unberührt bleibt.

Beim Anblick dieses insektengleichen Fahrwerks wird man nachdenklich. Das ist doch — — —! Ja, natürlich ist man ihm schon begegnet, das erstmal in jenem sagenhaften 2-Zylinder-Tatra, den Ledwinka Vater 1923 für Ringhofers Nesselsdorfer Fahrzeugwerke schuf. Dieses sagenumwobene Fahrzeug gilt unter Eingeweihten als der Urahn vieler moderner Automobile schlechthin. Es enthielt neben dem ersten Zentralrohrrahmen den ersten luftgekühlten Boxer und die ersten Schwingachsen, und es eroberte sich in einem Zuge die Länder des Ostens und Südostens, wo es Straßen nur auf den Landkarten gab. Und nun setzt der Sohn dieses letzten noch lebenden unter den großen Auto-Pionieren bei Steyr-Puch die technische Tradition fort. Als Chefingenieur der Puch-Werke baute Dipl.-Ing. Erich Ledwinka nach dem Puch 500 auch den Haflinger. Kaum ein anderes Auto ist durch so lange Zeiträume aus einer kompakten Grundidee mit unbeirrbarer Konsequenz zur Reife entwickelt worden.

Von 100 Wagen, die das Grazer Werk erzeugt, sind heute bereits 40 Haflinger. Sie werden in Österreich vom Bundesheer und zahlreichen 'Privaten' gefahren, sie haben die Schweizer Gebirgsjäger ebenso motorisiert wie die einstigen Kamelreiter arabischer Wüstenkönige. Der Haflinger ist überall dort im Kommen, wo es anders nicht weitergeht. Mich wundert's nicht.

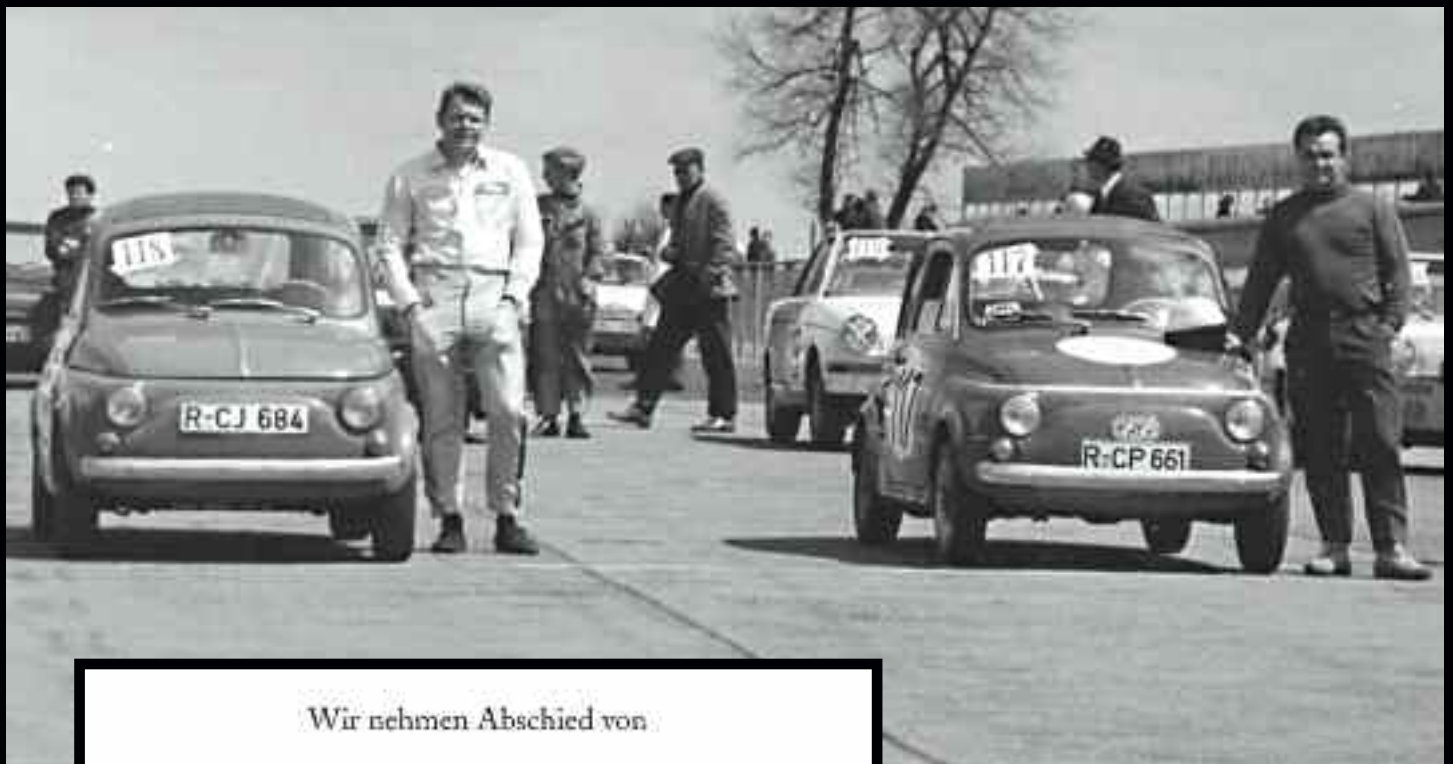


Zum Tode von Henning Schmidt



Henning Schmidt entstammte jener legendären Steyr Puch-Clique, die mit ihren Alpenflöhen in den 60er-Jahren fast alle Bergstrecken unter ihre Kontrolle brachte. Das oberbayerische Trio Liedl, Eichhammer und Schmidt wurde für die zahlenmässig deutlich überlegene BMW 700-Armada oft genug zum Schreckgespenst. So kam es häufig vor, dass im Tagesergebnis der kleinsten Hubraumklasse bis 700 ccm Henning Schmidt unter den ersten drei Steyr Puch 650 TR vor rund 30 BMW 700 lag. Schmidt fand sich mehrfach weit vorne im Meisterschafts-Klassement. Und wenn der Berg-Parcours eng genug war, gelang ihm manchmal sogar die Klassenbestzeit. „Da haben sich die Freunde in den grossen Hubraumklassen dann immer furchtbar geärgert!“, erzählte Henning voller Schadenfreude.

Auch auf Flugplätzen und permanenten Rennstrecken trieb Schmidt sein Unwesen. 1972 beendete er im Steyr Puch als Tabellendritter den Titelkampf um den Deutschen Rundstreckenpokal, um danach in hubraumstärkeren Rennwägen anzutreten. Bis zuletzt lebte Henning Schmidt in Olching in der Nähe von Dachau mit seiner Ehefrau Heide.



Wir nehmen Abschied von

Henning Schmidt

* 13. 7. 1938 † 13. 5. 2014

In stiller Tauer:
Heide Schmidt
im Namen aller Angehörigen

Trauerfeier am Freitag, dem 16. Mai 2014, um 14.30 Uhr
in der Aussegnungshalle im Parkfriedhof Olching
mit anschließender Beerdigung.

Plötzlich und für uns alle unfassbar ereilte ihn ein tödlicher Herzinfarkt.
Wir fühlen mit seinen Angehörigen.
Er wird uns als Freund und Motorsportler
in bester Erinnerung bleiben.

Georg Hummel für den
Steyr Puch-Freundeskreis





MAN MOTOR STEYR-PUCH MOTOR KURBELGEHÄUSE - ZYLINDER PLEUELSTANGEN		BLATT II-1
BEZEICHNUNG		mm
Durchmesser der Zylinderbohrungen:	Klasse I Klasse II	79,900-80,000 80,000-80,010
Aussendurchmesser der Zylinder in der Zentralfeder im Kurbelgehäuse		84,91-84,954
Durchmesser der Zylinderkäse im Kurbelgehäuse		85,000-85,014
Paarung zwischen Zylinder und Sitz im Kurbelgehäuse:	Einbauspiel	0,036-0,144
Durchmesser der Nockenwellenlagerbüchsen:	Lager auf der Steuerungsseite Lager auf der Schwungradseite	43,200-43,040 40,215-40,208
Durchmesser der Pleuellagerschalen:		49,000-49,016
Stärke normaler Pleuellagerschalen		1,993-2,007
Uniformmass-Stufen der Ersatz Pleuellagerschalen		0,25-0,50-0,75-1,00
Durchmesser der Pleuelbuchsen:		22,000-22,001
Innendurchmesser normaler Pleuelbuchsen (*)		20,014-20,021
Spiel zwischen Pleuelbolzen und Pleuelbüchse weiß und schwarz	Einbauspiel	0,017-0,024
Passung zwischen Pleuelbüchse und ihrem Sitz		stets Überdeckung
Spiel zwischen Pleuellagerschalen und Pleuellagersitzen:	Einbauspiel	0,045-0,070
Höchstmögliche Abweichung von der Achsparallelität des Pleuelkopfes und Pleuelbause:	in 120 mm Abstand vom Pleuelschaft gemessen	± 0,05

(*) Bei abgewerkter Büchse ausbohren.

MAN MOTOR STEYR-PUCH MOTOR KOLBEN - KOLBENBOLZEN KOLBENRINGE		BLATT II-2
BEZEICHNUNG		mm
Durchmesser normaler Ersatzkolben, senkrecht zur Kolbenbolzenachse gemessen:	Klasse I Klasse II	79,945-79,955 79,955-79,965
50 mm vom Kolbenboden		
Diameters-Stufen der Ersatzkolben		0,5-1,0
Durchmesser der Kolbenbolzenbohrung		19,998-20,004
Höhe der Kolbenringnuten:		
1. Nut		2,54-2,56
2. Nut		2,53-2,55
3. Nut		5,015-5,035
Durchmesser normaler Kolbenbolzen	weiß schwarz	20,000-20,003 20,003-20,004
Stärke der Kolbenringe:		
1. Rechteckring		2,478-2,49
2. Minutering		2,478-2,49
3. Ölblettring		5,978-5,99
Übersaus der Kolbenringe		0,5-1,0
Spiel zwischen Kolben und Zylinderbohrung (senkrecht zur Normalachse des Kolbenbolzens, 50 mm vom Kolbenboden gemessen):	Einbauspiel	0,035-0,055
Passung zwischen Kolbenbolzen und Kolbenringen		0,001-0,007
Passung zwischen Pleuellagerschalen und Pleuellagersitzen (senkrecht):	1. Rechteckring: Einbauspiel 2. Minutering: Einbauspiel 3. Ölblettring	0,045-0,077 0,035-0,062 0,065-0,052
Stärke des Pleuelkopfes in der Zylinderbohrung:	1. Rechteckring: Einbauspiel 2. Minutering und 3. Ölblettring: Einbauspiel	0,30-0,45 0,30-0,45
Höchstmöglicher Bewichtsunterschied zwischen den Kolben		± 2,5 g

MOTOR
KURBELWELLE - LAGERSCHALEN

BLATT
II-3

BEZEICHNUNG	mm
Durchmesser normaler Hauptlagerzapfen	48,924-48,934
Innendurchmesser der Hauptlagerbüchsen	49,011-49,026
Unterschied-Stufen der Ersatz-Hauptlagerbüchsen	0,25-0,5 S
Passung zwischen Hauptlagerzapfen und Lagerbüchsen	0,016-0,102
Durchmesser normaler Pleuellagerzapfen	44,95-44,96
Durchmesser der Pleuellagerstre	49,006-49,016
Stärke normaler Pleuellagerschalen	1,993-2,007
Unterschied-Stufen der Ersatz-Pleuellagerschalen	0,25-0,50-0,75-1,00
Passung Pleuellagerschalen-Pleuellagerzapfen — Einbauspilz	0,045-0,070
Höchstzulässige Unrundheit der Haupt- und Pleuellagerzapfen nach dem Abschleifen	0,010
Höchstzulässige Konizität der Haupt- und Pleuellagerzapfen nach dem Abschleifen	0,005
Richtwinkel der Mittenrillfläche der Schwungradbelagung zur Kurwellenschabe: — Höchstzulässige Toleranz: zu ermitteln mit einem Messgerät, das seitlich in ca. 25 mm Abstand von der Rotationsachse der Welle eingesetzt wird	0,025
Schwungrad: — Parallelität zwischen Auflagefläche der Kupplungsscheibe und Anschlußfläche des Kurbelwellenflansches: höchstzulässige Toleranz — Rechtwinkeligkeit der genannten Flächen zur Drehachse zur Kurbelwelle: höchstzulässige Toleranz	0,10 0,10

MOTOR
ZYLINDERKOPF

BLATT
II-4

BEZEICHNUNG	mm
Durchmesser der Ventillführungen im Zylinderkopf	Ein 13,000-13,018 Aus 14,500-14,518
Ersatz-Ventillführungen im Zylinderkopf	Ein 13,500-13,518 Aus 15,000-15,018
Aussendurchmesser der Ventillführungen Normal-Ventillführungen Ersatz-Ventillführungen	E 13,00-13,06 A 14,50-14,57 E 13,55-13,56 A 15,05-15,17
Übermaß des äußeren Durchmessers der Ersatz-Ventillführungen	0,5
Innendurchmesser der in den Zylinderkopf eingesetzten Ventillführungen	F 8,200-8,020 A 9,405-9,420
Passung zwischen Ventillführungen und ihren Sitzen im Zylinderkopf: Überdeckung beim Einbau	F 0,032-0,060 A 0,038-0,070 E 7,955-7,97 A 9,355-9,37
Durchmesser der Ventillchäfte	E 0,035-0,065 A 0,033-0,055
Passung zwischen Ventillchäften und ihren Führungen — Einbauspilz	45 ± 5'
Negativwinkel der Ventillitze im Zylinderkopf	45 ± 5'
Negativwinkel der Ventillitze	25 32
Durchmesser der Ventillitze Einlass Auslass	0,02
Höchstzulässiger Ventillschlag bei einer vollen Umdrehung auf dem Ventillchäft (Messwert in der Mitte der Kontaktfläche angesetzt)	1-1,2
Breite der Ventillitze (Kontaktfläche) im Zylinderkopf	31,5 30,5
Innendurchmesser der Ventillitze im Zylinderkopf Einlass Auslass	
VENTILFEDERN	
Bestellnummer	501-1-0573
Höhenprüfung der Feder bei einer Belastung von 25 ± 1,5 kg	32 mm
Höhenprüfung der Feder bei einer Belastung von 47 ± 2,5 kg	25 mm

BEZEICHNUNG

mm

Innendurchmesser der Nockenwellenlages

— beide Seiten gleich 24,000-4,021

Durchmesser der Nockenwellen-Lagersätze im Kurbelgehäuse:

— Riemenscheibenseitig 34,000-34,025
— Schwingtraverse 31,000-31,025

Passung zwischen Ölpumpe-Kurbelgehäuse

— Riemenscheibenseitig 0,009-0,050
— Nockenwellenlages-Kurbelgehäuse 0,006-0,050

Durchmesser der Kipphebelwellenlagerbohrung

13,992-14,018

Durchmesser der Kipphebelwelle

13,994-14,017

Spal zwischen Kipphebelwelle und Lagern:

— Einbauspiel 0,016-0,025

Durchmesser der Kipphebelbohrungen

14,032-14,050

Spal zwischen Kipphebel- und Kipphebelwelle:

— Einbauspiel 0,015-0,054

VERGASER

Typ: Weber 36 ICS

Durchmesser 30

Lufttrichter 27

Hauptdüse 135

Korrekturdüse 283

Mischrohr F17

Leerlaufdüse 55

Leerlaufdüse 1,75

Beschleunigungsdüse 60

Rücklaufdüse 90

Beschleunigerumgehuh 10 mm

Ventilfeder für Startventil 100 g, bei 7 mm

Schwimmeradelfeder 1,3

Schwimmergewicht 25 gf

Belüftung für Schwimmergehäuse 2 x 0 mm

Zentrierrohr 4,5

Belüftung für Korrekturdüse 4,3

Typsch 3 Bohrung 2,0/1,0/1,0/1,0

Einstellung des Schwimmerstandes (siehe Blatt 11-4)

Abstand von der Deckelauflagefläche (in senkrechter Stellung) ohne Dichtung bei geschlossenem Ventil

2 mm

ÖLPUMPE

Zahnrad Axial 0,050-0,104

Zahnrad Radial 0,015-0,146

FEDER DES ÜBERDRUCKVENTILS

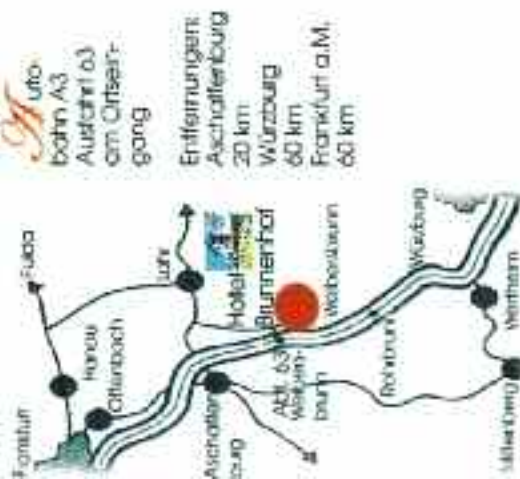
Bestellnummer 501-1-0748

Federlänge in Einbaustellung bei 5,1 ± 0,2 kg Belastung 13 mm

Druck max. 4,3-5,5 Atm

Druck Leerlauf 1,5-3 Atm

STELLUNG	Pos. Nr.	Gravide	Werte	Anzugs- moment kgm
Befestigungsschraube zur Schwungradscheibe	508.1.08.032.2	M 24 x 1,5 x 38	50 Cr, V 6	34
Befestigungsschraube zur Nockenmechanik	501.1.0219	M 22 x 1,5	37 Me-S/5	16
Pfeilschraube	501.3.03.004.1	M 8 x 1	12,9	3
Gehäuse-Hauptnieten	24776	M 10 Din 934	6	4
Zylinderkopf-Nieten	900.2009	M 8 Din 934	10	2,5
Nieten zum Zylinderkopfdeckel	900.2008	M 8 Din 1587	6	1,5
Befestigungsschraube zum Gehäuseaufsatz	508.106.015.1	M 12 x 1,5	5	5,5
Befestigungsschraube zum Auspuffbrücker	900.1111	M 8 Din 934	M 5	1
Muttern zum Ölwanne	700.1.08.035.1	M 8	5	1



HOTEL - RESTAURANT - CAFÉ
BRUNNENHOF
 Fam. Amrhein & Roth
 Hauptstraße 231 · 97079 Würzburg
 Tel.: 0 60 94 - 3 64 / 4 64 · Fax: 0 60 94 / 10 64
www.brunnenhof-spessart.de
hotel@brunnenhof-spessart.de



HOTEL - RESTAURANT - CAFÉ
BRUNNENHOF
 IM HOCHSPESART



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

INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

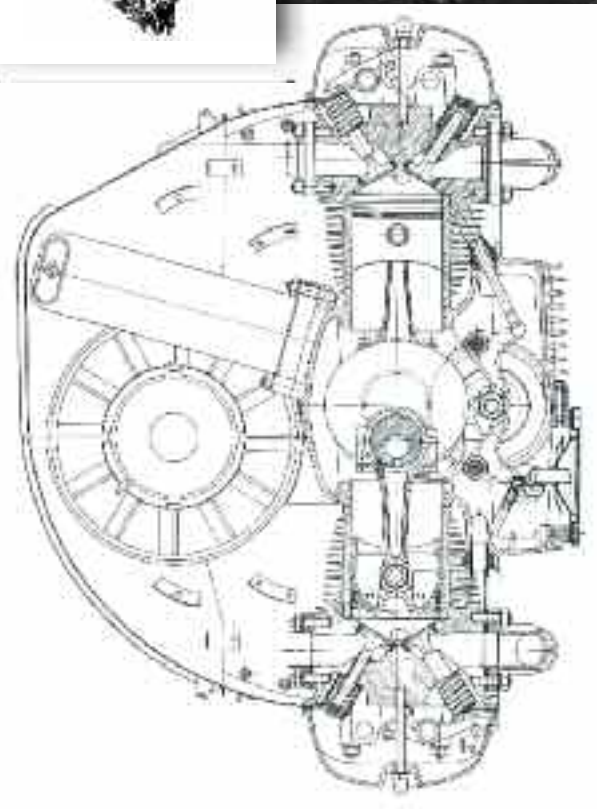


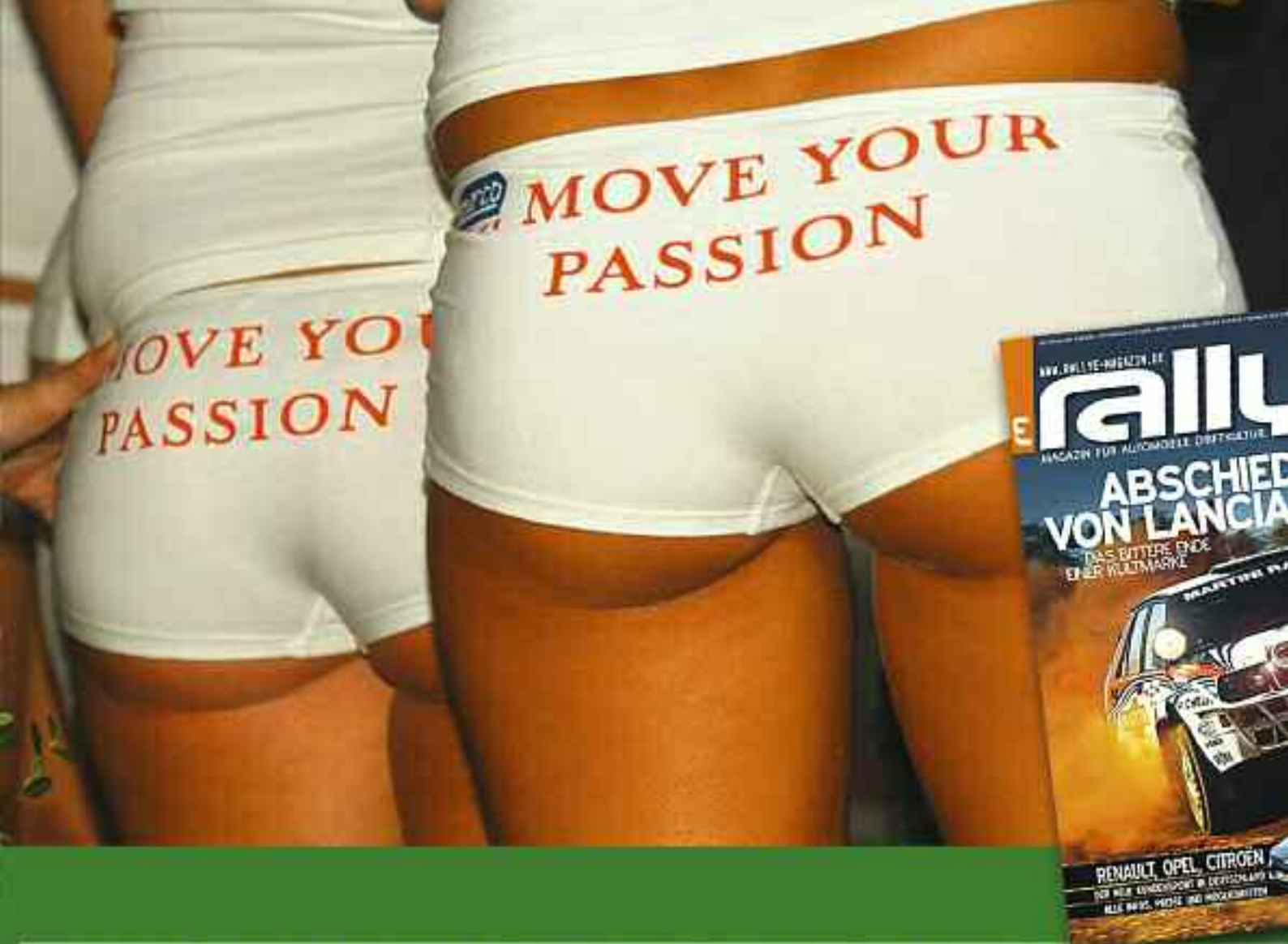
Wir befördern,
 von der kleinsten Schraube
 bis zum schönsten Oldtimer,
 innerhalb Europas, sowie von
 und nach allen wichtigsten
 Präzedenz der Erde.

TESTEN SIE UNS!

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

Tel.: 069-692725
 Fax: 069-693099





ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

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





Wössner
 Manufacturer of forged pistons

NEU Hochwertige, geschmiedete Stahlpleuel
 Keine Pleuelkennzeichnung erforderlich!

Die neuen Leichten

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

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

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

Ab sofort NEU!

Historisches Motorsport Magazin

CURBS



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 2014

MODELL	STÜCKZ.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126 Puch	2069	73 - 75	9.500.-	7.500.-	5.000.-	2.500.-	1.500.-
500 S	2359	69 - 73	13.000.-	9.000.-	7.500.-	4.000.-	1.500.-
500 erste Serie	gesamt	57 - 59	14.500.-	10.500.-	8.000.-	6.000.-	2.000.-
500 D / DL	39045	59 - 69	16.000.-	12.000.-	9.500.-	5.000.-	2.000.-
650 T Europa	gesamt	66 - 69	17.500.-	13.500.-	11.000.-	4.500.-	2.000.-
650 T alte Karosserie	ca. 5074	63 - 66	19.000.-	15.000.-	12.500.-	6.000.-	2.500.-
650 TR I Europa	168	66 - 68	24.500.-	18.500.-	11.000.-	8.000.-	5.000.-
650 TR I alte Karosserie	141	64 - 66	27.000.-	22.000.-	16.000.-	9.500.-	6.000.-
650 TR II Europa	120	66 - 68	28.500.-	24.500.-	14.500.-	8.000.-	5.000.-
650 TR II alte Karosserie	57	64 - 66	32.000.-	28.000.-	19.500.-	11.000.-	7.000.-
700 C Kombi	8566	59 - 68	19.500.-	14.500.-	10.000.-	5.000.-	3.500.-
700 E Kombi	511	59 - 68	22.000.-	16.000.-	11.500.-	6.500.-	4.000.-

Die Preise gelten nur für nicht verbastelte Originalfahrzeuge.

Wissenswertes über die Steyr Puch 650 TR Modelle:

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

Zustandsnoten

Note 1

Makelloser Zustand. Keine Mängel an der Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse, wie neu oder besser. Sehr selten!!!

Note 2

Guter Zustand, original o. fachgerecht restauriert. Ohne Mängel aber mit I. Gebrauchsspuren.

Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile. (Ausnahme: wenn es die STVO verlangt)

Note 3

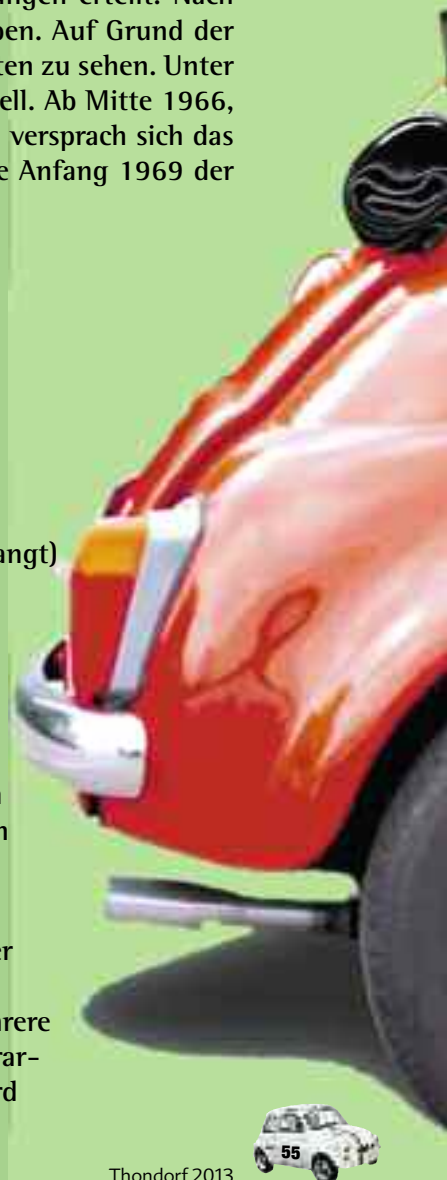
Gebrauchter Zustand. Normaler Spuren der Jahre. Kleinere Mängel. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber fahrbereit und gut gebrauchsfähig.

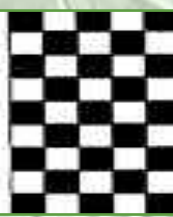
Note 4

Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortarbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Immer noch relativ leicht zu restaurieren!

Note 5

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber restaurierbar. Fehlende Teile! Die Frage, ob ein Fahrzeug durch einen schweren Defekt (nicht fahrbereit) gleich um mehrere Noten fallen kann, ist umstritten. Im Zweifelsfall ist es besser, die notwendigen Reparaturkosten zu ermitteln, um sie dann vom Kaufpreis abzuziehen. Zu Grunde gelegt wird dann der Marktwert des gleichen Fahrzeugs ohne den wertmindernden Schaden.





Verkauf

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

Ehemaliger Walkowski-Rennpuch, erfolgreiches Histo-Cup Fahrzeug



Nach Anhang K aufgebaut. 4-Gang mit Rundstreckenübersetzung. 680 ccm-Motor, 60 PS, Stabis hinten und vorne, Scheibenbremse vorne, Käfig, Stack-Drehzahlmesser, Bereifung vorne 165/55-12 hinten, 165/60-12 Yokohama, technisch letzter Stand, Wagenpass.

Sofort einsatzfähig.

VB: 23.500.-

Tel.: +43-664-9 07 59 75



Thondorf 2013

Schneller gut erhaltener 700 C,



Bj. 64. Ältere Restaurierung mit neuem TÜV abzugeben. 50 PS-Motor, andere Motorvarianten möglich. Sehr gute Teile verbaut. Stabi hinten und vorne. Monte-Auspuff in V2A. Sehr viel Chrom, usw.

Kein Schnäppchen, Preis VB

Tel.: +43-664-9 07 59 75

Puch 700 C,



das "schnellste Brötchen-Auto" aus der Rennsportserie "Kampf der Zwerge" (Abarth Coppa Mille). Auf vielen Strecken Europas vorgestellt. Publikumsmagnet und Hingucker. Perfektes und kompromisslos weiterentwickeltes Fahrzeug.

Erstzulassung: 08.12.1966

Fabriknummer: 504.5534

Kein Schnäppchen, bei Interesse:

Tom Bohlmann, 56567 Neuwied

thomas@bohlmann-online.de

www.bohlmann-motorsport.de

Steyr Puch 500 D, Bj. 59 in Bestzustand, TÜV 03/16



Komplettumbau auf TR, Sam-Motor, 54 PS, Wertgutachten/Wiederherstellungspreis 39.000.-

Preis VB

Tel.: +49-(0)23 74-50 60 75

Mobil: +49-(0)171 / 7 95 72 66

Steyr Puch Bj. 1959 mit Original Wagenstammkarte

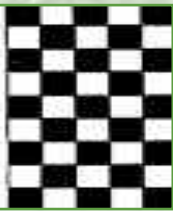


Wertgutachten Zustand 1. 11 Km seit Restaurierung, absolutes Sahneschnittchen.

VB: 25.800€

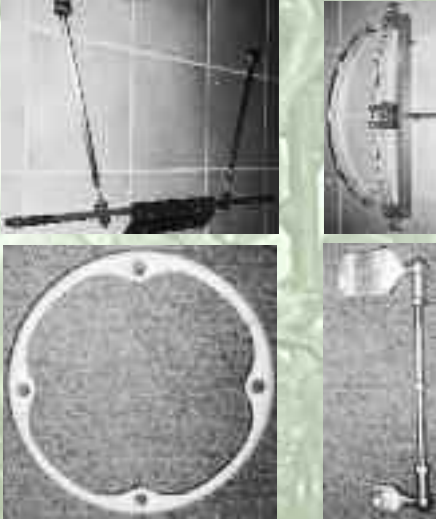
Tel.: +49-(0)23 87 / 81 48

Mobil: +49-(0)171 / 7 90 07 85



Interessantes

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
Grüntenweg 5
87657 Görtsried

Sonderanfertigung Schaltknauf



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

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

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



Einpoliger Hupenknopf



in sehr guter Qualität. Durchmesser 55
mm, Außendurchmesser 61 mm. Halte-
ring ist im Lieferumfang enthalten!

Richard Worel
Dr. Natterergasse 2 - 4
A-1020 Wien
+43-(0)66 41 / 85 85 30
classic.wheels@a1.net

Professionelle
Dynastarterüberholung
inkl. Kleinteile. Verteilerüberholung,



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

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



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

Umbauarbeiten VDO-TR-Tacho:



Der Tacho wird umgebaut auf TR
oder 700 C. Gehäuse wird gestrahlt
und neu verzinkt, Innenring und Zei-
ger neu lackiert. Von VDO kontrol-
liert, zusammengebaut, auf null Kilo-
meter gestellt und geeicht.
Übersetzungen nach Triebbling und
Reifengröße.



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

Steyr Puch

STÜTZPUNKT
Historischer Motorsport
Ersatzteilservice
Fahrzeugbeschaffung
0162 - 6 90 68 28
07 21 - 2 38 67
steyr-puch-hummel@online.de

Termine 2014



Messen und Teilmärkte

9. Aug.	TEILEMARKT St. Pölten	Fahrt lohnt immer	Tulln
12. - 14. Sept.	TEILEMARKT Imola	Wer sucht, der findet	Imola/I.
17. - 19. Okt.	CLASSIC EXPO	Wird immer besser!	Salzburg/A.
10. - 12. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
23. - 26. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto Bene!	Padua/I.

Motorsporttermine.

15. - 17. Aug.	ACM	Race Festival	Zolder/B.
16. - 17. Aug.	VFV	Race Weekend Lausitzring	Lausitzring
12. - 14. Sep.	ACM/VFV	Hockenheim Classics	Hockenheimring
3. - 4. Okt.	ADAC	Bergrennen Mickhausen	Mickhausen- Münster
17. - 19. Okt.	ACM/VFV	ADAC Westfalen-Trophy	Nürburgring

Deutschland:

22. Nov.	Treffen Steyr Puch-Freundeskreis	Hotel Brunnenhof 63879 Weibersbrunn
----------	----------------------------------	--

Regionale Stammtische:

Stammtisch Süd-Südwest (Baden-Württemberg/Pfalz)

Ansprechpartner: Georg Hummel, Tel. 0 162/8 90 58 28

3. Sep.	Landgasthof Sonne	Tiefenbronn/Pforzheim.
4. - 5. Okt.	Süd-Pfalz Klassik	(noch offen)
1. Nov.	Feiertag, fällt aus!!	
7. Dez.	Ratsstuben Weissach	Weissach

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

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

Stammtisch Rhein-Ruhr (Ruhrgebiet/Westfalen)

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

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

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.-

700.4.54.026.1



Steyr Puch
Haflinger

Haltefeder Fangband

Hauptwelle 1/2. G. wie TR
40/13, 34/19



Steyr Puch 700 C

Blattfeder zum Kofferraumdeckel

Steyr Puch
500

Fiat 500

501.1.7623



12 Verschiedene
Original Steyr Puch
Farbtöne

Steyr Puch
Haflinger

Verschleißschale
700.1.28.054.1



Steyr Puch Haflinger



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

Steyr Puch Haflinger



Steyr Puch
Solex 40 PID Vergaserdichtsatz

Feder zum

Wannendeckel
700.1.61.156.1

Steyr Puch
Haflinger



Klemmring
700.1.28.054.1

Steyr Puch 500



Verteilerkappe

501.1.09.481.0



Leuchtenglas
Orange / Rot / Transparent
700.1.85.800.1

Steyr Puch Haflinger



Wischerblatt komplett

700.1.85.021.0



