

# Thondorf

Steyr-Puch Freundeskreis



Ausgabe Nr. 6



# In diesem Heft

- Vorwort der Redaktion
- PUCHOMANIA - aus Nicki's Magazin
- Wohl dem der einen Steyr-Puch besitzt  
Dritter und vorläufig letzter Teil, von Dr. Holger Zeidler
- Puch Sportwagen - aus der Industriezeitung für Werktätige !!
- Kurvenfest - Bilder und Grundsätzliches von der Pendelachse
- Achstes großes, internationales Steyr-Puch Treffen am Nürburgring im Juni 1991 - ein Rückblick
- Picknickkorb auf Rädern (war sicher nicht ernst gemeint)
- Da würd' ich mir gleich einen mitnehmen. Puch-Montage einst.
- Neuigkeiten von den Modellautos
- Once again: "mein" Neckar/Puch Spider
- Action-Photos - hoffentlich der Beginn einer Serie
- Thondorf - der Name
- Mischling: Test Steyr-Fiat 126
- Noch ein Steyr-Puch Test
- MARKT 30. Mai 1992 Leicht zu merken: Am 30. Mai ist der Weltuntergang, da ...
- Monte-Maße
- Puchs im Dienste des ÖAMTC
- Der flotte Schani - Hans Herrmann über den 650 TR
- Dachformen
- Gesucht wird
- Verbesserung der Scheinwerferanlage, von René H. Diesner
- Improved Performance, aus "autocar, 1967" (mit Übersetzung!)
- Der Steyr-Puch Freundeskreis (Adressenliste)
- Mann, oh Mann
- Das waren noch Zeiten!
- Autoquariat Wien

Gnadenlos abgekupfert und zusammengepappt von

Peter Brysch, Fischergasse 36, 8670 Hof, 09281/87738



Steyr-Puch-  
Freundeskreis



Hallo, liebe Steyr-Puch Freunde,

wie immer schaffe ich es in den Weihnachtsferien, all das zu einer neuen Thondorf zusammenzustellen, was ich übers Jahr hinweg selbst zusammenbasteln konnte, oder was mir "freie Mitarbeiter" zukommen ließen. Diesen freien Mitarbeitern gilt an dieser Stelle mein besonderer Dank. Ein extra Dankeschön geht an den Hof-fotografen, der wieder eine Menge Material belichtet hat.

Ich glaube, niemand kann behaupten, daß es im abgelaufenen Jahr in Sachen Steyr-Puch "nichts besonderes" gab. Wann finden schon zwei große internationale Treffen in einem Jahr statt? Noch dazu beide mit einer derart regen Beteiligung. Wo konnte man so viele schöne Pucherln auf einem Haufen sehen? Wo gab es den direkten Vergleich zwischen dem Puch und dem Abarth-Rivalen? Am Ring war es super, trotz des miesen Wetters und trotz des unglücklichen Zeitplans. In Salzburg war es auch super, jedenfalls die eine Stunde lang in der ich dort sein konnte. So wie mir scheint es aber noch anderen Leuten zu gehen und oft hörte ich den Satz: "Ja, etwas mehr Zeit müßte man halt haben."

Daraus ist zu schließen, daß es den Steyr-Puch Tretern offenbar an Geld nicht mangelt. Da kann Abhilfe geschaffen werden. Seit dem Frühjahr gibt es, Dietmar Etzersdorfer sei Dank, in Wien wieder eine gut sprudelnde Ersatzteilquelle. Diese Nachricht ist sicher mehr wert, als alle Puchtreffen des vergangenen Jahres zusammen. Jetzt ist es ja schon fast wieder so wie früher: Bestellschein ausfüllen, warten, zahlen, schrauben. Oder noch kürzer Telefon oder Fax, Reihenfolge wie gehabt, aber dazu mehr auf der letzten Seite.

Für die Puchfreunde, die ein kleineres Budget haben oder mit etwas Gebrauchtem zufrieden sind oder gar ein rares Trum zu finden hoffen, wird es dieses Jahr auch eine Gelegenheit geben: am Samstag, 30. Mai wird bei Heinz Liedl ein Teilemarkt stattfinden, bei dem es aller Voraussicht nach auch wieder komplette Autos und vielleicht auch das eine oder andere Neuteilesortiment geben wird. Mehr dazu an anderer Stelle.

So, jetzt genug der Andeutungen, jetzt lasse ich Fakten sprechen. Ich wünsche allen, daß 1992 mindestens ein so schönes Puch-Jahr wird wie 1991, vielleicht noch schöner. Das hat jeder selbst in der Hand.



Steyr-Puch-  
Freundeskreis

*Peter Bysch*

Das Bordmagazin der **Lauda-air**

# LAUDA'S Magazine

2/90

Ihr persönliches  
Exemplar  
Your personal copy

Neugierig? -Umblättern!





Walter Niessner

## PUCHOMANIA

A U S T R I A N S I N M O T I O N

**W**as ist paradox? Wenn ein Autonarr in ein Auto vernarrt ist, das es eigentlich gar nicht mehr gibt.

Leidenschaft ist nicht das passende Wort, denn wahrscheinlich ist es schlicht und einfach Liebe: Walter Niessner, 44, und ein kleines, nur elf Jahre jüngeres Symbol waschechter Österreich-Nostalgie. Bis der Tod sie scheidet, wird er sich nicht mehr trennen von seiner einmaligen Sammlung: 13 picobello dastehende Wagerln der legendären Type „Puch 500“.

Wobei das Wörtchen „picobello“ in Walter Niessners Puch-500-Sammlung zweierlei bedeuten kann: Entweder hat er den kleinen Liebling eigenhändig restauriert bis zum

Gehtnichtmehr jenes Zustandes, in dem er einst der Auslagenscheibe entsprungen ist; oder aber das Wagerln ist „unberührt“, das heißt im Originalzustand, wie neu. Erstbesitz, garagengepflegt.

Walter Niessner ist erblich belastet. Sein Vater Johann Niessner gründete 1946 jene Autoreparaturwerkstätte in der Nußdorfer Sickenberggasse, wo der Junior heute noch dirigiert. Der Vater starb 1968 und hinterließ seinem Sohn neben der Liebe zum Handwerk des Automechanikers einen tadellosen Puch.

Heute ist der 650 T aus dem Jahr 1964 ein Prachtstück der Niessnerschen Sammlung.

Vor zirka zehn Jahren ist die Liebe zum kleinen Puch-Auto

mächtig wiederaufgeflammt. Aber wie das so ist mit der wahren Liebe: sie fordert alles oder nichts. Also sagte sich Niessner: „Wenn schon Puch, dann alle.“

So besitzt er vom ersten Baujahr 1957 die Seriennummer 28, besonderes Kennzeichen: starre Fenster! Schon 1958 gewährte man im Grazer Werk den Österreichern die Gnade von Kurbelfenstern. 1959 kam zum Faltdach die Alternative des Hardtops: „Weil's dem Österreicher auf die Glatzen gezogen hat, und weil er endlich runterwollte vom Motorrad“, vermutet Niessner.

So steht heute von jedem Modell, das Steyr-Puch je gebaut hat, ein wie aus Zucker gegossenes Exemplar im Hobbykeller von Walter Niessner, und wer das Allerheiligste betreten darf, muß sich auch auf den Rücken legen und bezeugen, daß die kleinen Lieblinge von unten genauso hinreißend neu aussehen wie von außen und von innen. Seufzt Walter Niessner den glücklichen Stoßseufzer jedes wahren Sammlers: „Das ist mein Leben. Und ich betreib's wirklich streng.“

## Lillipuchian

**P**assion's the wrong word for it: it's plain old-fashioned love. The object of 44-year-old Walter Niessner's affection is eleven years younger, but already the object of some nostalgia. Till death do them part, they'll be together: the collector and his thirteen perfect specimens of the legendary automobile, „Puch 500.“

„Perfect“ means one of two things in Walter Niessner's Puch 500 collection: either he has restored the car to within an inch of its life, or it has been practically untouched by human hands: as good as new, one owner, kept in a garage. It's an hereditary disease in the Niessner family. In 1946 his father Johann Niessner founded the auto repair shop in Vienna's ninth district where Walter still calls the shots. „I've always loved the smell of gasoline,“ he says. When his father died in 1968, he left his son the love of the business and, no less, a Puch 500 in perfect condition. It was young Walter's Sturm und Drang period — „I was a warm-up act for Niki Lauda,“ says the motor racing fan — and he'd rather have had a hot rod. But some premonition prevented his selling the Puch. Today the 1964 model 650 T is the showpiece of Niessner's collection, housed in its own garage next to his house in the suburbs. The collection is protected by an air conditioning system and burglar alarm. „There's no alarm system in the house; they can break in there if they want to.“

One of every model ever built by Steyr-Puch is now on display in Walter Niessner's garage. He makes the visitor to his holy of holies get down on his back to verify that the precious babies look just as bright and new underneath as they do inside and out. Walter Niessner breathes the happy sigh of the true collector, „This is my life, and I take it really seriously.“





Dr. Holger Zeidler



Wohl dem, der einen Steyr-Puch besitzt!

oder

Steyr-Puch - glücklich jeder, der ihn fährt!

3. und vorläufig

letzter Teil

Im Dezember 1970 sollte die Steyr-Puch-Ära zunächst einmal ihrem Ende entgegengehen. Mein treuer 650 TR 2 (1966 als 650 T bei Liedl als Neufahrzeug erworben und allmählich zum TR aufgebaut) hatte gut 78 000 km auf dem Buckel und kam nun doch schon ein wenig ins Alter. Immerhin hatte ich seit 1964 über 138 000 km auf Steyr-Puch zurückgelegt! Beim TR standen inzwischen einige Reparaturarbeiten an, und eine massive Ersatzteilverteuerungswelle, die in Graz gestartet wurde, verschreckte die Gemüter; auch stimmte die Produktionseinstellung des "klassischen" Steyr-Puch nachdenklich. Als sich in dieser Stimmungslage ein Kaufinteressent auf den TR zubewegte, zögerte ich nicht lange, und der erzielte Preis beruhigte. Zunächst! Meinen fünf Steyr-Puch-Freunden gab ich die Ersatzteilkataloge, die Reparaturanleitungen und die Betriebsanleitung sowie einige Ersatzteile - damit schien das Thema Steyr-Puch endgültig vom Tisch.

Einige Jahre vergingen. Meine Freunde blieben dem österreichischen Voralpencarrera unverdrossen treu; mit einem lachenden und einem weinenden Auge kam ich zu den Wochenendtreffen, wo kräftig geschraubt und gefachsimpelt wurde. Mir wurde immer stärker bewußt: Ohne Steyr-Puch ist alles nur halb so schön! Aus beruflichen Gründen ergab es sich, daß ein Zweitwagen unvermeidlich wurde. Meine Frau war unterwegs, ich mußte ebenfalls mobil sein. Meine bessere Hälfte kannte meine Vorliebe für den munteren Österreicher, und wir waren uns bald einig, wenn es ein Zweitwagen sein muß, dann nur ein Steyr-Puch, möglichst ein roter TR mit dem Original-Steyr-Puch-Fahrwerk. Die neuen Steyr-Puch mit Fiat-Getriebe kamen nicht infrage; ein Freund hatte seinen Fiat 500 auf TR umgerüstet (Liedl), doch gab es da viele Probleme; erwähnt sei nur der Dauerträger mit dem Adapter, der schon mehrfach ersetzt werden mußte, war er doch der stärkeren Belastung nicht gewachsen. Der Blick in die Annoncentteile der Motorfachpresse ließ deutlich werden, daß ein Steyr-Puch 650 TR



nicht mehr so leicht zu bekommen war. Wer hilft in fast aussichtslosen Lagen? Der Generalimporteur Liedl in Graßlfing bei Regensburg! Ihn hatte ich vor einem halben Jahr schon einmal wegen des Ende 1973 zu erwartenden "Fiat 126 Motor Steyr-Puch" genervt - eine mögliche Alternative, wenn ein 650 TR nicht mehr zu bekommen war? Wohl kaum!! Ende August entschloß ich mich zu einer schriftlichen Anfrage (wegen Betriebsferien konnte ich telefonisch nichts erreichen), und wenige Tage später kam eine überraschende und zugleich erfreuliche Nachricht aus der Oberpfalz, wörtlich: "...Wir haben einen neuwertigen TR I bei uns stehen, war einige Jahre eingemottet, Preis DM 4.500.--, jeder bekommt den nicht...". Aha, dachte ich; ein Anruf brachte Gewißheit. Und es ist ein rot lackierter TR! Anfang September standen meine Frau und ich bei Liedls vor der Tür, genauer: vor der Werkstatttür. Wie eh und je wurden wir sehr freundlich empfangen! Im Neonlicht (es war schon abends) sahen wir den roten 650 TR, ein Prachtexemplar! Herr Liedl erläuterte uns die Vorgeschichte: Der Wagen wurde 1967 erstzugelassen und fristete später als Reservekarosserie für Rennzwecke sein Dasein; da die Glanzzeiten auf den Rennpisten aber vorbei waren, wurde nun wieder ein normaler TR daraus; zugelassen war das Fahrzeug noch nicht; provisorisch war der Wagen mit einem 500er Motor ausgestattet, der TR-Original-Motor war noch in Arbeit und Herr Liedl verwies auf ein nagelneues TR-Getriebe (Ausführung D), das vor einigen Tagen vom Werk geliefert worden war und gegen das eingebaute Berggetriebe ausgetauscht werden müßte. Der Serienauspuff war ebenfalls neu (und kostete schon damals als Ersatzteil einen Traumpreis!) und man riet mir, wenn der Auspuff erneuert werden müsse, später eine Monte-Carlo-Auspuffanlage zu montieren. Obwohl es schon dunkel war und wir noch wieder nach Göttingen zurück mußten, entschlossen wir uns auf einem betonierten Feldweg zu einer kurzen Probefahrt mit dem halbfertigen TR Europa. Danach stand der zukünftige Besitzer (meine Frau!) fest. Da die Herrichtung des Wagens gut eine Woche einschließlich Fahrzeugvollabnahme dauern werde, vereinbarten wir einen entsprechenden Abholtermin. Bald war es soweit: Kraftfahrzeugbrief, Fahrzeugschein und Kennzeichen wurden von Göttingen zum Regensburger TÜV per Eilboten geschickt (diese Prozedur wurde von mir schon einmal erfolgreich durchgeführt, siehe mein früherer Bericht, Teil 2); diesmal klappte alles problemlos, wie sich später herausstellte. Nun mußten wir nur schnell der Post hinterherreisen. Meine Frau war beruflich unabhkömmlich; mein Freund Ortwin Kork



wollte ohnehin mit seinem 650 TR auf Fiatbasis wieder einmal bei Liedls vorsprechen und war erfreut zu hören, daß wieder ein Steyr-Puch nach Göttingen geholt werden sollte; so starteten wir in einer Semptembernacht und waren pünktlich mit Arbeitsbeginn in Graßlfing. Mein Freund zeigte sich vom Zustand des TR sehr beeindruckt (viele Neuteile!) und meinte, der Preis sei ausgesprochen günstig (Freundschaftspreis??). Mit den besten Wünschen gings dann nach einem kurzen Nickerchen auf einem Liegestuhl der Liedls wieder zurück nach Göttingen; da der Motor noch taufrisch war, entschlossen wir uns anstelle der Autobahn auf der Bundesstraße nach Hause zu fahren, was eine Fahrt bis in den späteren Abend bedeuten sollte. Nach gut 50 km Fahrt gab es plötzlich Probleme mit dem Öldruck, die rote Lampe leuchtete auf (Drehzahlmesser und Öldruckmesser waren noch nicht montiert), sobald der Motor etwas höher drehte. Was war los? Schäumte das Öl, weil zu viel aufgefüllt wurde? Hing das Pilzventil? Machte ein Metallspan Ärger, der sich zwischen Gehäusesitz und Pilzventil "eingenistet" hatte oder war die Federspannung zu gering? Der Fehler war jedenfalls nicht so rasch zu beseitigen; öfter mußten wir anhalten und das Pilzventil herausnehmen: Sichtkontrolle, abwischen, wieder einsetzen. Dann ging es zunächst gut, aber nach 40 - 50 km Fahrstrecke wieder rotes Licht! Um es kurz zu machen: Nach dem sechsten Halt war der Spuk plötzlich vorbei, nachdem Ortwin mit geeignetem Werkzeug die Idee hatte, den Pilzventilsitz vorsichtig neu einzuschlagen. Gewußt wie! (Später entschloß ich mich dennoch zum Austausch des Pilzventilgehäuses). Kein Wunder, daß wir nun erst um Mitternacht in Göttingen eintrafen! Meine Frau hatte schon besorgt bei Liedls angerufen und war nun mächtig erleichtert. Wir fanden sogar noch einen Parkplatz für den Neuling, und dann sanken wir sichtlich erschöpft in die Federn!

Der nächste Morgen bot schon ein erfreulicheres Bild, obwohl wir bei der Rückfahrt mit den Wetter Glück hatten. Man stelle sich eine derartige Rückfahrt bei Dauerregen vor! Aber nun mußte ich mir zweimal die Augen reiben: Vor dem rechten Hinterrad lag ein roter Gegenstand!! Bei näherem Hinsehen entdeckte ich eine Ölglocke mit Geberanschlüssen. Mein Freund Ortwin hatte es trotz der langen Nacht noch fertiggebracht, mir die Glocke als Überraschung zu präsentieren. Ein netter Zug! Und der erste Schritt für Bastelarbeiten am TR: Öldruckmesser, Ölthermometer, Drehzahlmesser sowie Amperemeter wurden in Eigenarbeit nach Neugestaltung des Armaturen Brettes eingebaut, ein Vorhaben, das die Freizeit der nächsten 14 Tage voll beanspruchte. Die alte Schrau-



berleidenschaft war wieder voll entflammt!

Als meine Steyr-Puch-Freunde vom neuen TR erfuhren, brachten sie mir alles zurück, was ich ihnen vor einiger Zeit übergeben hatte: Die Kataloge, die Betriebsanleitung, die Ersatzteile. Bei mir wären diese Sachen am besten aufgehoben, meinten sie. Ich merkte, ich war wieder ein Steyr-Puch-Fahrer im Kreise einer Gemeinschaft, die zusammenhält!

Ende 1973 lieferte mir die Firma Liedl den noch fehlenden Schriftzug "650 TR" nach, was schon damals einige Mühe bereitete! Auch baute ich noch einen zweiten Tank ein. Die Auspuffanlage trotzte dem normalen Verschleiß mächtig und mußte erst 1980 ersetzt werden; seitdem ist eine Monte-Carlo-Anlage, die den Segen auch ohne Heizung fand, eingebaut; warme Luft spendet eine Innenraumheizung von Eberspächer.

Mittlerweile allerdings bröckelte die Steyr-Puch-Gemeinde in Göttingen mächtig auseinander; Ortwin zog ins Holsteinische und trennte sich von seinem Puch; auch die anderen Mitstreiter sind inzwischen vom Puch-Bazillus befreit. Und mein Freund Peter Gasch, der ehemalige Steyr-Puch-Oberschrauber, hatte mit seinem heißen Gerät (Bj.1962) mächtig Pech. Nachdem er den Wagen von grundauf neu aufgebaut hatte (eine Augenweide!), verließ er sein Schmuckstück für einen Abend einem bekannten Göttinger Motorradrennfahrer. Der hatte nichts besseres zu tun, als den Wagen bei Glatteis flugs vor einen Baum zu setzen. Nun schlummert das Crash-Produkt in einer Garage und wartet seit mehreren Jahren auf die Erneuerung. Seitdem warte ich auf einen zweiten zugelassenen Steyr-Puch-Pkw im Ort, wo alles anfing; immerhin, im Nachbarort kraxelt ein Haflinger!

Bei einem der vielen Besuche bei Liedls zeigte mir Heinz die erste Ausgabe vom "Thondorf", und bald konnte ich den bis heute sehr fruchtbaren Kontakt mit Michael Kuhn aufnehmen; eine für mich sehr erfreuliche Bereicherung! Michael Kuhn sorgte u.a. dafür, daß ich auch mit weiteren Puchspezialisten korrespondieren konnte (Horst Morocutti, Peter Brysch), die allesamt äußerst hilfsbereit sind, obwohl ich nur ein Steyr-Puch-Fahrer ohne größere sportliche Ambitionen bin; doch mich interessiert das Phänomen "Steyr-Puch" seit 1964 leidenschaftlich!

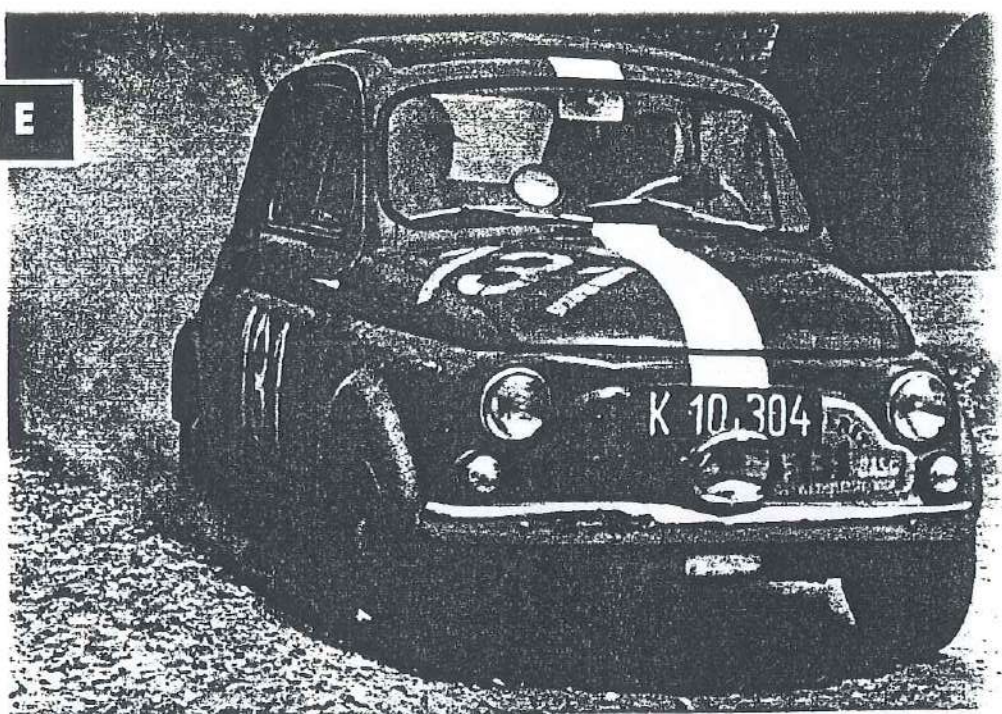
Über viele Begebenheiten ließe sich noch berichten, so etwa über das Kleinwagentreffen in Störy bei Bockenem/Harz, wo der einzige Steyr-Puch immer regelrecht für Stunden umlagert wird oder von den TÜV-Besuchen im Zweijahresrhythmus, wo der Puch schon mit Spannung erwartet und mit dem Rat verabschiedet wird, ihn auf jeden Fall weiter so gut zu erhalten. Auf gehts!







# Um 33.000 S: Puch-Sportwagen selbstfrisiert



frisierten Motors voll ausfahren und in raschen getrifteten Kurven ausnützen.

Man bekommt zwar vom Werk, das bekanntlich sehr sportfreundlich ist, die 130 Einzelteile zum Selbstumbau eines 650 T in einen 650 TR, doch kosten sie mehr als 10.000,— Schilling. Da ist der vom Werk gekaufte 650 TR schon weitaus billiger.

Die Spezialfrisur zum Zwecke der Leistungserhöhung betrifft dann nur noch eine Ueberarbeitung des Motors. Die notwendigen Teile — Nockenwelle und Rennauspuffteile — kosten etwa 1500,— Schilling, so daß bei Selbstfrisur ein Steyr-Puch 650 TR Spezial etwa 33.000,— Schilling kostet. Das ist

ein Preis, der den Nachwuchs-Fahrtalenten unseres Landes eine reelle Chance gibt, sich über den Rallyesport einen Weg zum internationalen Motorsport zu bahnen. Mit 42 PS und einem Eigengewicht von etwa 490 kg hat der Steyr-Puch 650 TR Spezial ein Leistungsgewicht von etwa 11,7 kg/PS — das ist bereits ein guter Sportwagenwert.

Daß der zu frisierende Wagen absolut in Ordnung sein muß, braucht wohl nicht speziell betont zu werden. Wer neben der folgenden Frisieranleitung noch nähere Details wissen möchte, kann sich an den Kundendienst Graz der Steyr-Puch-Werke wenden.

Im Steyr-Puch 650 T steckt ein Vollblut-sportwagen. Wenn man die vollen PS seines Drosselmotors losläßt und das Fahrgestell etwas modifiziert, erhält man ein Fahrzeug mit Abzug, Beschleunigung, Straßen- und Kurvenlage eines richtigen Sportwagens. Nur daß eine solche Puch-Rakete bedeutend billiger ist als die größeren Kaliber. Ersatz- und Umbauteile sind, da sie meist aus der Großserienfertigung der Steyr-Werke stammen, ebenfalls billiger. Um etwa 33.000 Schilling ist also ein richtiger kleiner Vollblut-sportwagen zu haben, mit dem man alle Fahrzustände der großen Sportwagen erreichen und ins Gefühl bekommen kann.

Von dieser Möglichkeit haben schon viele Gebrauch gemacht. Mancher österreichische und ausländische Sportfahrer hat mit Erfolg seine Karriere am Lenkrad eines solchen Puch-Sportwagens mit Spezialfrisur begonnen. Im internationalen Motorsport haben die niedlichen, schnellen Puchwagen immer wieder sensationelle Erfolge errungen und oft härteste Konkurrenz an die Wand gespielt. Das Geheimnis dieses Erfolges ist zweifellos der Motor. Der kompakte Boxer mit kurzer Kurbelwelle und ebenso kurzen Ansaugwegen ist geradezu ideal zum Frisieren. Was ihn dabei besonders auszeichnet, ist nicht nur die hohe Leistung, die herausgeholt werden kann, sondern vor allem die Robustheit und Dauerhaftigkeit durch gut durchdachte Konstruktion aller Teile und durch deren reichliche Dimensionierung.

So reiht sich der Puch-Motor mit Spezialfrisur durchaus in die Weltspitzengruppe der Sportmotoren von BMW, Cooper und anderen ein. Es ist interessant, daß beispielsweise italienische Rennfahrer Puch-Motoren bevorzugen, obwohl sie doch über den inländischen Halbliter-FIAT-Motor verfügen könnten. Der Puch-Motor kann auf 42 PS und mehr gebracht werden.

Ausgangspunkt für den Puch-Sportwagen ist ein Steyr-Puch 650 TR, der nur um 3100,— Schilling teurer ist als das Grundmodell Steyr-Puch 650 T, jedoch bereits alle Fahrgestellkorrekturen und wesentliche Änderungen im Triebwerk aufweist. 130 Einzelteile wurden am 650 T geändert, um den 650 TR zu erhalten. Das Grazer Stammwerk hat den 650 TR ursprünglich für die Gendarmerie und andere behördliche Einsatzdienste herausgebracht und erst Ende 1963 für den allgemeinen Verkauf freigegeben.

Der Steyr-Puch 650 TR hat bereits 27 PS bei 5000 U/min und 4,3 kpm bei 3500 U/min. Die Kupplung hat einen Mintexbelag. Wesentlich sind die Fahrgestelländerungen: die Hinterachsfedern sind verkürzt und der Hinterradsturz dadurch stark negativ. Damit, und mit den stärkeren Stoßdämpfern wird in Verbindung mit den zusätzlichen Stabilisatoren eine Straßenlage erreicht, die jener der erstklassigen Sportwagen gleichkommt. Mit dieser absolut sicheren Straßen- und Kurvenlage kann man die hohe Motorleistung von 42 PS und mehr des selbst-

## Die Steyr-Puch-650-TR-Spezial-Frisur

**Änderungen am Motor:** Glatte Übergänge in den Strömungskämen schaffen. Die Ein- und Auslaßkanäle der Zylinderköpfe den Durchmessern der neuen Ansaugrohre und Auspuffkrümmer anpassen. Alle Grate, die von der Serienbearbeitung zurückgeblieben sind, müssen entfernt, die Übergänge zu den Ventilstützen abgerundet werden.

Die Teile des Ventiltriebes — Winkelhebel, Stoßstangen, Kipphebel und Ventile — sind an für die Festigkeit nicht erforderlichen Stellen zu erleichtern bzw. aufzubohren und zu beschleifen.

Einbau einer neuen P-92-Nockenwelle (erhältlich bei Steyr-Puch). Wer elastischeren Motor mit kräftigerem unterem Drehzahlbereich und geringerer Spitzenleistung (38 PS) will, verwenden die Nockenwelle P82.

Die Verdichtung muß durch Abdrehen der Zylinder-

der an der Zylinderkopfseile um 1 mm bis 1,2 mm auf 10,5 erhöht werden. Die Dichtungsritze muß nach dem Abdrehen neu eingedreht werden.

**Änderungen am Vergaser:** Seriennmäßigen Lufttrichter durch solchen mit 27 mm Ø ersetzen, Serien-Lenkaufdüse belassen, jedoch Hauptdüse auf 130 bis 140 und Luftkorrekturdüse auf 250 bis 270 wechseln.

**Änderungen an der Auspuffanlage:** Seriennmäßiger Auspuff von den beiden Gelboisenkrümmern am Zylinderkopf demonstrieren und Bergess-Anlage mit 80 bis 90 cm Rohrlänge mit konischen Bergess-Dämpfern anbringen. Für Rallye-Zwecke wird eine selbstgebaute Expansionsanlage mit doppeltem Auslaß montiert. Teile für diese Anlage gibt es im Zubehörhandel, Maßangaben bei Steyr-Puch zu erfragen.

Außerlich ist der solcherart präparierte Puch-Wagen nur an den „X-Haxen“ — den Hinterrädern mit negativem Sturz — zu erkennen. Vielleicht auch noch am Drehzahlmesser, denn einen solchen noch einzubauen, empfiehlt sich bei einem so hochgezüchteten Motor. Das frisierte Triebwerk

packt etwa bei 4000 U/min an und dreht bis etwa 7000 U/min einwandfrei. Eines noch: der selbstfrisierete 650-TR-Spezial bedarf einer Einzelgenehmigung und einer höheren Versicherung.

Gerhard Sedivec

### Vergleichende Motordaten

Motor	Hubraum	Bohrung/Hub	Verdichtung	Leistung	Drehmoment
650 T	643 ccm	80/64 mm	7,2	19,8 PS/4800 U/min	4,2 kpm/3000 U/min
650 TR	660 ccm	81/64 mm	8,8	27 PS/5000 U/min	4,3 kpm/3500 U/min
650 TR spezial	660 ccm	81/64 mm	10,5	42 PS/6000 U/min	5,3 kpm/5000 U/min

Der Verbrauch des 650-TR-Motors liegt bei etwa 5,5 Liter/100 km, der des „Spezial“ unter 8 Liter/100 km.





**650 TR der  
erfolgreiche  
Wagen für  
sportliche  
Fahrer**



**STEYR-DAIMLER-PUCH A.G.**



Das Bild auf der vorhergehenden Seite kennt jeder, wurde es doch vom Werk genügend publizistisch "ausgeschlachtet". In Österreich kennt man auch den Walter Roser. In Deutschland ist er nicht so bekannt. In seinem Rallyebuch: 3 - 2 - 1 - GO hat er auch nur drei Puch-Bilder. Auf DKW 102 ist er rumgeschribbt. Zweitaktend. Aber in Afrika war er.

Da ist hier bei uns der Heinz Liedl vom Titelbild schon eine weit bekanntere Größe. Aber Heinz und Walter haben beide etwas Wichtiges gemeinsam: Sie schufen die Steyr-Puch Legende durch ihre sportlichen Erfolge.

Und das mit Autos, die mit den heutigen nicht zu vergleichen sind, zumindest in einem Punkt - bei den Reifen und bei der Straßenlage.

Wenn man das echte Walter Roser Bild unten betrachtet und sieht, wie der Walter hier irgendwo zwischen Wien und Budapest durch eine Stadt fegt, muß man sagen, das war schon mutig. 125er Diagonalreifchen, Kopfsteinpflaster und Zuschauer, die durch ein paar sich einsam fühlende Strohballen "gesichert" waren.

Oder ein Heinz Liedl, bei dem man entlang der Nordschleife Kreidestriche ziehen konnte, wo er seine Beinchen hob und wo sie wieder runterkamen. Aus dieser Zeit stammt wohl auch der Slogan, daß beim Puch die Sponsoraufkleber am Wagenboden anzubringen seien, damit sie das Volk in den Ecken auch besser sehen konnte.

Weggebrochene Bremstrommeln, Verstärkungsscheiben?

Ich habe mich mal mit Heinz Liedl in der Walba darüber unterhalten. "Woaßt, Peter", sagte er in seiner ruhigen Art, "sowas hat's damals net geb-n. Soviel Seitenführung hatten die Reifen da noch nicht. Do is er halt wegganga - oder umgfal'n."

Also doch so wie Sigi Sengel sagte: "Mit die Motoren hab' ich nie Probleme gehabt, immer nur mit die Dächer."

Höchste Zeit, mal über das Regenrinnenkillen zu reden.



**Walter Roser auf Puch 650 TR**





## Heinz Liedl im Karussell

Das gilt fürs Titelbild. Und wer schon mal durchs Karussell gedüst ist, weiß, daß die Kurvenüberhöhung das Kräfteparallelogramm dahingehend beeinflußt, daß auch bei einem Heinz Liedl ein "geruhsamerer" Eindruck entsteht. Wie schnell der T 114-394 wirklich war, zeigen diese beiden Bilder.

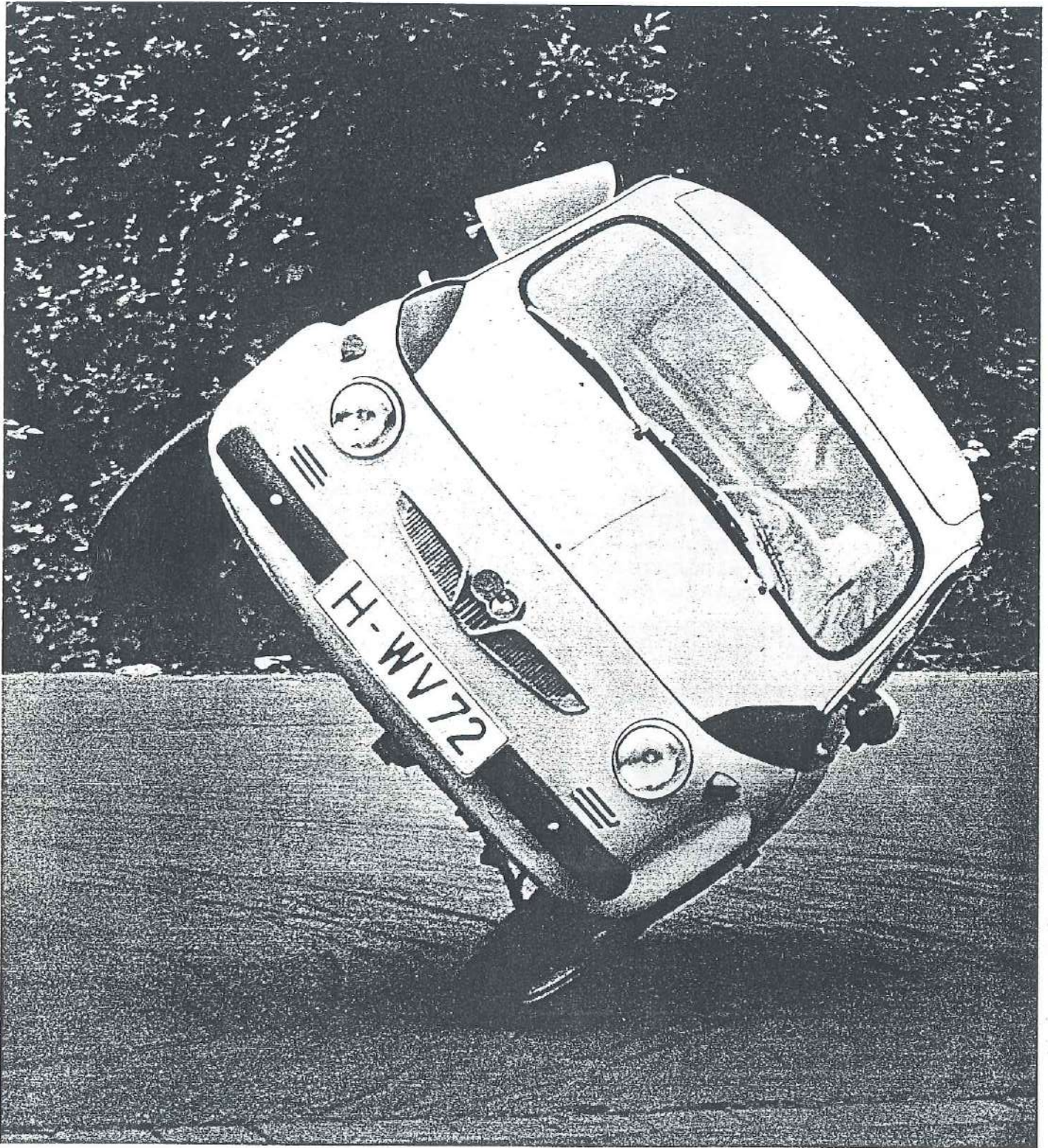
Aber es bleibt doch das schönste Photo, das vom Titel, das aus dem Prospekt zum 500 S.





FOTO-WETTBEWERB

# Der goldene Schuß



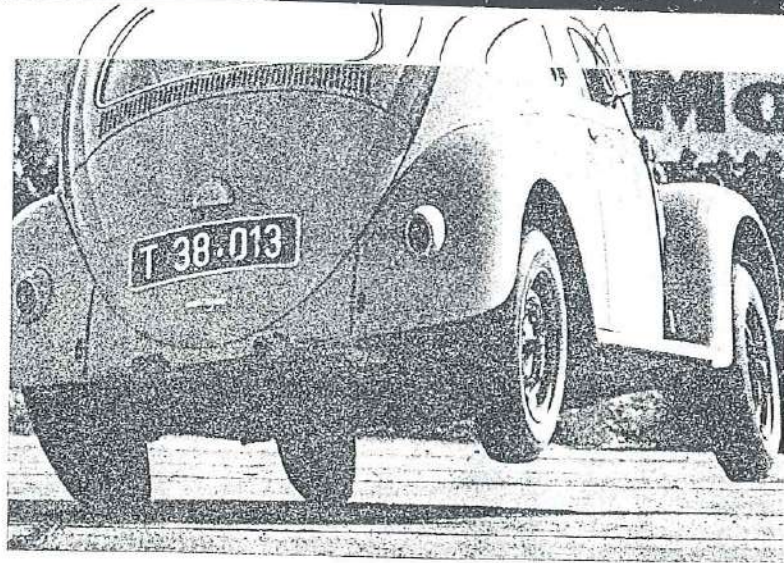
1. Preis: DM 100.— Manfred Deffner, Hameln

Wie schnell war dann der? Und wer war das?



# Kurvenfest.

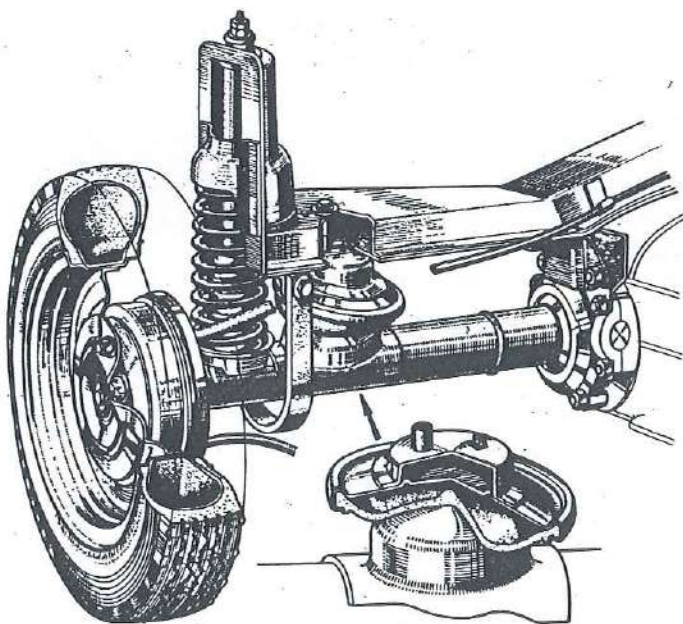
Ein alter Käfer bei extremer Kurvenfahrt. Die beiden Achshälften der VW-Zweigelenkpendelachse klappen nach unten, wobei das kurvenäußere Rad stark positiv gesürzt wird und sich die Spurbreite verringert. Der Wagen übersteuert und neigt in ungünstigen Fällen zum Kippen. Abhilfe kann durch Verstellen der Federstreben geschehen,



Die Zeit der Pendelachsen ist ja Gottseidank vorbei. Nur wir Fuchisten müssen im Zeitalter von mitlenkenden Hinterachsen und ähnlichen mit dem leben, mit dem andere offenbar auch schon ihre Schwierigkeiten hatten oder noch haben. Aber schon von ganz von Anfang an, haben sich Fuchtreter mit diesem Problem auseinandergesetzt und davon soll hier die Rede sein.

## ... VERLUST AN STRASSENLAGE

Der Gewinn an Fahrkomfort ist erheblich; besonders im Ansprechen auf kurze Stöße, etwa Autobahnfugen, ist die Dauphine jetzt sogar manchen teureren und schwereren Wagen überlegen. Aber Vorteile sind in der Technik nur selten ohne Nachteile zu erkaufen, und die Vorteile der Aerostable-Federung haben offenbar Nachteile im Kurvenverhalten der Dauphine mit sich gebracht. Während sie nämlich bisher zwar übersteuerte, aber dabei leicht zu regieren war, neigt sie jetzt besonders in nur wenig belastetem Zustand dazu, in schnell gefahrenen Kurven unvermittelt mit den Hinterrädern auszubrechen, wobei dann die indirekte Lenkung einen ziemlich starken Ausschlag verlangt, um die ungebändigte Prinzessin wieder einzufangen. Mit zwei Personen und den erwähnten zwei schweren Koffern im Bug war dieses Verhalten weniger deutlich festzustellen. Als Ursache dürfte verschiedenes zusammenkommen: die weicher ansprechende Feder gibt vielleicht den nicht exakt geführten, sondern nur durch das Antriebsgehäuse und die Federn gehaltenen hinteren Halbachsen Gelegenheit zu unerwünschten Eigenlenkbewegungen. Die ohnehin etwas gewagt erscheinende Hinterachskonstruktion hatte sich zwar bisher durchaus bewährt, aber nicht ohne Grund haben die für Wettbewerbe und Rennen eingesetzten Dauphine oft noch besondere Längslenker zur exakten Führung der Hinterräder erhalten.

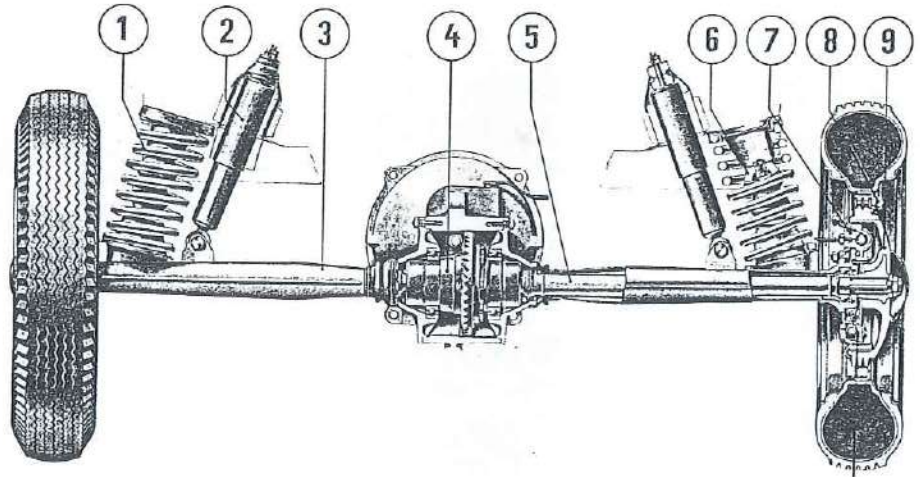




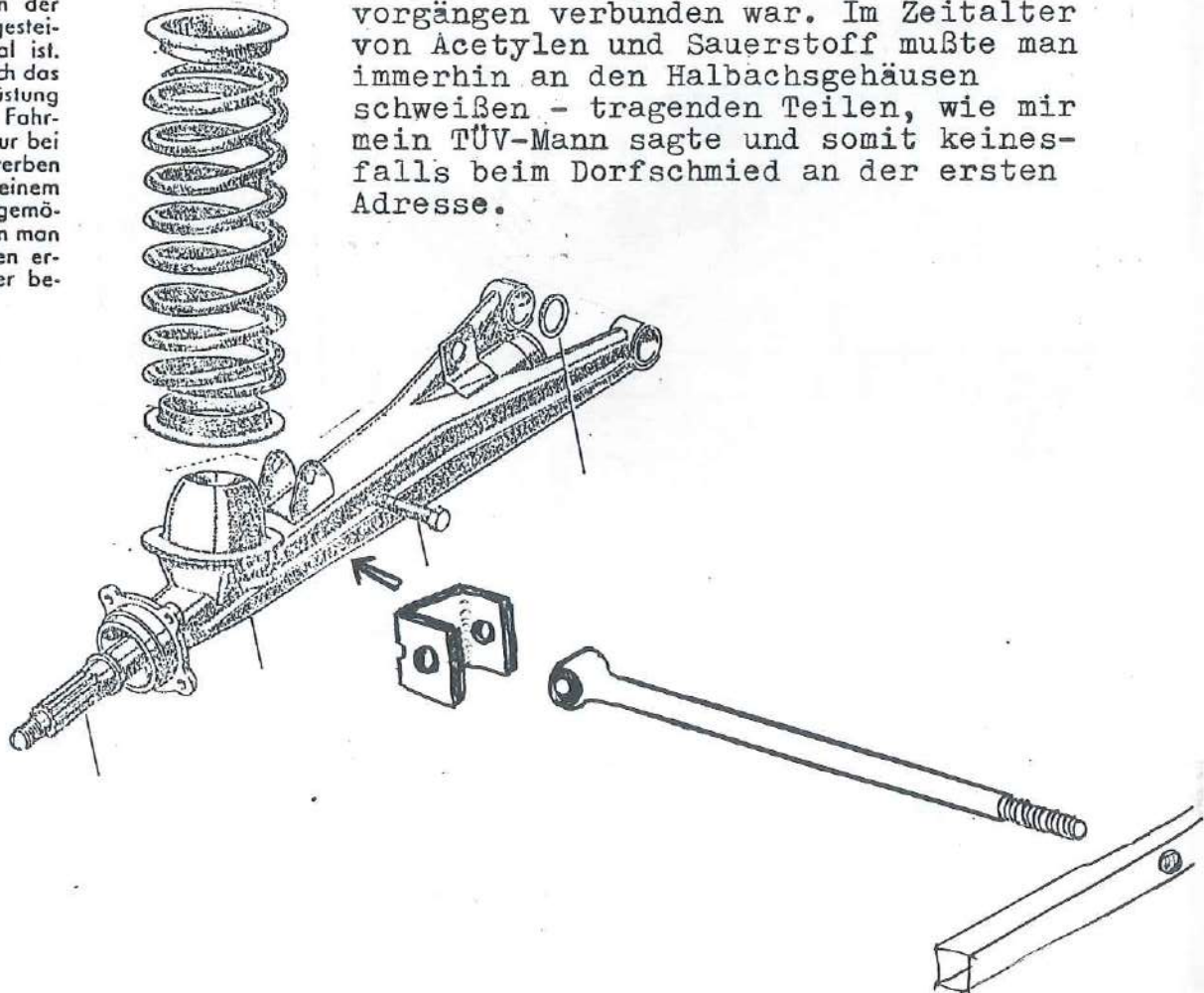
Problem erkannt. Schon sehr frühzeitig, als nämlich ein paar mehr als 16 PS an den Halbachsen zu zerren begannen, gab es im Zubehörhandel die im folgenden angesprochenen Schubstreben.

aber da der kleine Puch mit seiner echten Pendelachse nicht die erstklassigen Kurvenqualitäten des Fiat 500 hat, ist etwas Vorsicht geboten, wenn man sich mit dem „aufgeputzten“ Wagen zum erstenmal auf die Reise begibt.

Deshalb empfiehlt es sich für jeden, der seinen Puch umrüsten ließ, sich zusätzlich auch gleich noch die Hinterachsabstützung einbauen zu lassen, die für den Steyr-Puch 500 entwickelt wurde. Sie besteht aus einem Vierkantprofil, das in die Aufnahmen für den Wagenheber geschoben und dort verschweißt wird. An den Außenseiten der Halbachsen werden rechts und links kleine Winkel angeschweißt; von ihnen führen Verbindungsstäbe (in ihrer Mitte mit einem Gummielement ausgerüstet) zum Vierkantprofil, mit dem sie verschraubt werden. Durch die damit erzielte Abstützung wird der ganze Hinterbau versteift, die Federcharakteristik verändert und aus der Untersteuerung eine leichte Übersteuerungstendenz gemacht. Damit hat der Wagen, vor allem bei schnellem Fahren, ein viel sympathischeres Kurvenverhalten, und auch auf welligen Strecken benimmt er sich ruhiger. Die Abstützung kostet DM 65,-, und man sollte eigentlich auf dieses Geld, so man einen Puch-Wagen sein eigen nennt, auch dann nicht schauen, wenn der Motor gar nicht leistungsgesteigert, sondern ganz normal ist. Wendet man aber auch noch das Geld für die Motorumrüstung auf, so bekommt man ein Fahrzeug, mit dem man nicht nur bei motorsportlichen Wettbewerben Erfolgsaussichten hat; mit einem solcherweise sportlich aufgemöbelten kleinen Vollblut kann man die Freude am Autofahren erleben, die man sonst teuer bezahlen muß.

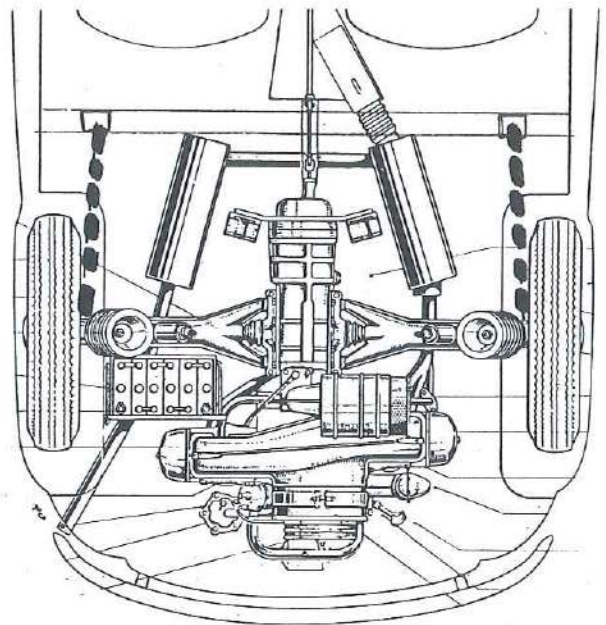


Gewagt, im Sinne des Dauphine-Artikels war daran aber nicht die Schubstrebe selbst, sondern vielmehr die Tatsache, daß das Anbringen mit zwei Schweißvorgängen verbunden war. Im Zeitalter von Acetylen und Sauerstoff mußte man immerhin an den Halbachsgehäusen schweißen - tragenden Teilen, wie mir mein TÜV-Mann sagte und somit keinesfalls beim Dorfschmied an der ersten Adresse.





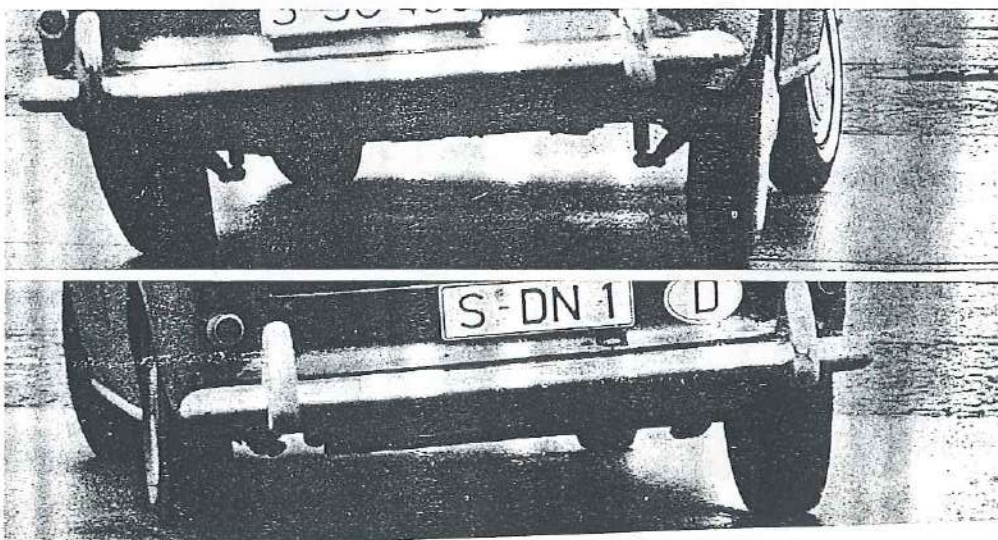
Etwas mehr Sicherheit sehe ich in der Anlenkung an die beiden unteren Befestigungen der hinteren Bremsankerplatte. Ich habe mir ein passendes Teil aus einem Flacheisen gemacht und bin dann mit (Passat)-Lenkgestängen (einstellbar!) nach vorne gegangen. Vorne ist das quer verlaufende Vierkantrohr sicher eine gute Versteifung des Hinterbaus, besonders bei den weit offenen Fetzen-dachmodellen.



Problem gelöst?

Vordergründig ja. Das heißt, was den angesprochenen Mangel von der wenig exakt geführten Hinterachse angeht. Die beim Steyr-Puch ständig ausgeschlagenen Gewindebüchsen, die Übermaßbüchsen, die dann ersatzweise eingeführten Plastikbüchsen, schlackernde Hinterräder (bei einem herzhaften Tritt dagegen) oder sogar Räder, die das Auto überholten (mir selbst 1969 passiert) waren damit kuriert.

Doch mit einer Verbesserung der Straßenlage hatte das noch nichts zu tun. Wieder ein Blick über den Zaun: Tieferlegen!



Die beiden Bilder zeigen in einer Rechtskurve einen VW 1500 (bis Bauj. Juli 66), der die gleiche Hinterachse wie die übrigen VW besitzt, und zwar mit serienmäßiger Radeinstellung (oben) und mit Einstellung der Hinterräder auf negativen Sturz (unten). Wie man sieht, verringert sich oben in ungünstiger Weise die Spurbreite („O-Beine“) und das kurvenäußere linke Rad bekommt positiven Sturz. Unten, ebenfalls in der Rechtskurve, stemmt sich das linke Rad vorteilhaft gegen den Boden ab (Sturzseitenkraft durch negativen Sturz), die Spurbreite bleibt annähernd erhalten.

Fast wär's das schon gewesen - wenn nicht bei extremer Kurvenfahrt doch noch ein Abklappen der Achshälften, somit ein unangenehmes Aufstützen und ein sich logisch anschließender Überschlag immer wieder vorgekommen wären. (siehe vorhergehende Bilder aller Phasen). Die Renault Techniker haben es recht solide gemacht, bei meinem Rennpuch ist es im Bilsteindämpfer schon eingebaut, Michel hat es als Band, als Fangband oder als Federwegbegrenzung nach unten. Abarth bot es als "Zubehör" an, die Hinterachszeichnung der Dauphine offeriert eine solide Lösung: Das Fangband ist dann hinten der Weisheit letzter Schluß. Schluß.







Die meisten waren ja dabei. Deshalb nur ein paar Bilder und vor allem die Ergebnisliste.  
Bei mir war's der "Kahlriema", wie Siggie gesagt hätte.



Das war nicht einmal mehr Wetter.



Noch schlimmer war's im Training. Davon gibt's nur Bilder mit Grauschleier.



Anziehungspunkt der Massen.

"Guck mal, Pappi, die vielen Goggos!"

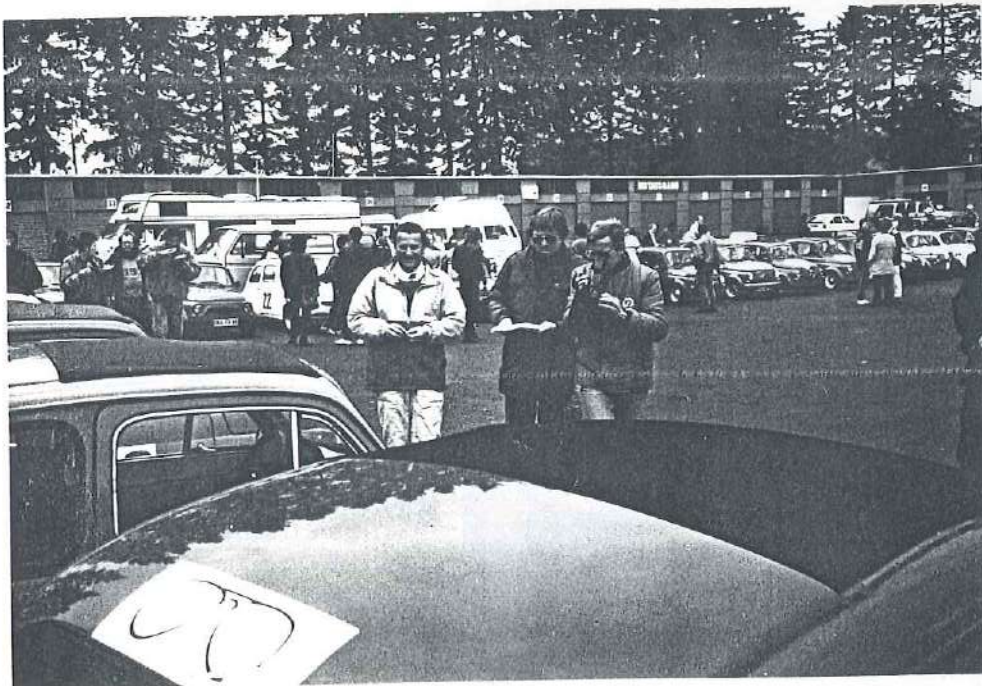




Fahrerlageratmosphäre



im traditionsreichsten Fahrerlager der Welt  
(Wir waren uns dessen bewußt.)





Hannes, Heinz, Mandei und die grüne Tonne



Ein imposantes Starterfeld



Wo bin ich?



Sieg!





Klasse 2 - SONDERLAUF STEYR PUCH

Pl.	St. Nr.	Name Fahrer Wohnort	-- Fahrzeug -- Nat. HuBr PS Bauj	Rd.2	Rd.3	Pkt	Rd.4	Pkt	Rd.5	Pkt	Rd.6	Pkt	Rd.7	Pkt	Gesamt
1	5	BRUELL Walter Essen	Steyr Puch 650T 1999	3:00,4	2:59,9	5	2:59,3	11	3:01,0	6	3:03,2	23	0,0	11	61
2	49	DEHORN Helmut Oberhausen	Abarth 695 SS 1999	2:36,4	2:35,2	12	2:35,3	11	2:35,4	10	2:36,6	2	2:41,5	51	66
3	3	GROHS Johannes Oer-Erkenschwick	Steyr Puch 650T 1999	2:38,1	2:39,2	11	2:39,0	9	2:37,8	3	2:39,7	16	2:43,0	49	68
4	24	BRUTSCHIN Oskar Lenzkirch	Steyr Puch 650T 1999	3:16,9	3:17,0	1	3:15,1	18	3:11,9	50	3:15,5	14	0,0	18	101
5	51	VIZZA Fausto Langenfeld	Abarth 695 SS 1999	2:52,0	2:52,4	4	2:49,6	24	2:47,9	41	2:51,3	7	2:56,1	41	117
6	23	STEFFNY Michael Oesterreich	Steyr Puch 650T 1999	2:47,3	2:45,2	21	2:44,4	29	2:42,4	49	2:45,9	14	2:47,8	5	118
7	16	JANGSEN Heiko Dr. Eggenfelden	Steyr Puch 650T 1999	2:36,9	2:36,9	0	2:37,0	1	2:36,5	4	2:37,7	8	2:47,8	109	122
8	16	TOECHTERLE Peter Oesterreich	Steyr Puch 650T 1999	2:58,3	3:00,2	19	2:59,9	16	3:00,7	24	3:03,2	49	0,0	16	124
9	54	HENKEL Norbert Dogern	Steyr Puch 500D 1999	3:37,8	3:42,3	45	3:35,5	23	3:36,2	16	0,0	23	0,0	23	130
10	25	BLOCH Carsten Berlin	Steyr Puch 650T 1999	2:56,8	2:53,9	29	2:52,9	39	2:54,3	25	2:56,6	2	0,0	39	134
11	21	JORDANS Horst Huertgenwald	Steyr Puch 500 1999	3:22,2	3:25,5	33	3:23,6	14	3:25,6	34	3:26,8	46	0,0	14	141
12	33	KOEHLER Claus-M. Aachen	Steyr Puch 650T 1999	3:30,6	3:35,1	45	3:33,5	29	3:31,5	9	0,0	29	0,0	29	141
13	22	KRTESCHMER Bernd Oesterreich	Steyr Puch 650T 1999	2:51,0	2:47,7	33	2:49,0	20	2:47,2	38	2:49,7	13	2:54,8	38	142
14	52	BACQUAERT Philippe Belgien	Abarth 695 SS 1999	3:33,5	3:37,2	37	3:31,2	23	3:38,0	45	0,0	23	0,0	23	151
15	38	KREUELS Ernst Willich	Steyr Puch 650T 1999	2:43,1	2:40,9	22	2:39,8	33	2:38,7	44	2:42,9	2	2:49,1	60	161
16	2	GIRSTL Albert Dachau	Steyr Puch 650T 1999	2:25,9	2:27,1	12	2:27,4	15	2:26,5	6	2:27,8	19	2:37,6	117	169
17	39	SCHUERMANN H.J. Dr. Bruehl	Steyr Puch 650T 1999	2:50,4	2:47,9	25	2:48,3	21	2:48,1	23	2:52,8	24	2:59,2	88	181
18	15	MOROCUTTI Horst Oesterreich	Steyr Puch 650T 1999	2:45,1	2:46,0	9	2:45,7	6	2:45,6	5	2:51,2	61	2:56,0	109	190
19	40	PACHTEN Juergen Oesterreich	Steyr Puch 650T 1999	2:45,5	2:46,2	7	2:46,1	6	2:45,9	4	2:50,1	46	2:58,3	128	191
20	29	PETER Harald Braunshausen	Steyr Puch 650T 1999	2:39,0	2:37,6	14	2:39,6	6	2:40,5	15	2:41,1	21	2:53,2	142	193
21	57	HOOGLAND Jack Holland	Abarth 695 1999	3:05,9	3:05,3	6	3:04,0	19	3:05,7	2	3:21,4	155	0,0	19	221
22	19	ECKERT Martin Bruecken	Steyr Puch 650T 1999	3:00,4	2:57,5	29	2:55,1	53	2:54,6	58	2:59,3	11	0,0	53	284
23	37	ELFES Pamela Krefeld	Steyr Puch 650T 1999	3:36,6	3:35,6	10	3:32,0	46	3:30,7	59	0,0	46	0,0	46	227
24	27	DUESTERBERG Mathias Berlin	Steyr Puch 500D 1999	2:34,1	2:36,3	27	2:36,3	22	2:36,0	19	2:35,4	13	2:47,2	131	212







Und dann tat man uns im Programmheft noch dieses an:

## STEYR-PUCH

Mitte der Fünfziger war es endlich so weit. Das Wirtschaftswunder kam langsam auf die Beine. Die Rollerfahrer forderten ihren Anteil daran: Sie wollten ein festes Dach über dem Kopf.

Zu dieser Zeit waren Kleinwagen noch wirklich klein und ziemlich kuriose Dinger, sie wollten gar nicht wie ein richtiges Auto aussehen. Der Messerschmitt-Kabinenroller war ein für den Straßenverkehr zurechtgestutztes Sportflugzeug, die Isetta ein Ei auf drei Rädern. Autos bestanden damals aus Improvisation, Hoffnung und viel Plastik.

Die ersten Prototypen des Puchs waren reine Zweisitzer, hatten aber immerhin schon vier Räder. Für die Entwicklung war Erich Ledwinka verantwortlich, der Sohn des Tatra-Konstrukteurs Hans Ledwinka.

Später entschloß man sich, aus dem Puch ein vollwertiges Auto zu machen. Man hatte schon ein Assembling-Vertrag mit Fiat, schraubte in Österreich italienische Karosserien zusammen. Als Fiat den Topolino ablöste, übernahmen die Grazer die Karosserie und konstruierten dazu einen eigenen Motor, Getriebe und Hinterachse. Von Fiat kamen die Preßfor-

men der Blechteile, das Know-how für die Produktionsanlagen in Graz-Thondorf und ein paar Kleinigkeiten.

Im Lande der Berge mußte ein Auto natürlich gut klettern können, der Motor hatte mehr Drehmoment bei gleicher Leistung als der Fiat, das Getriebe war ab dem zweiten Gang synchronisiert, außerdem hatte der Puch hinten Platz für zwei Personen. (Anfangs war der 500er in Italien ein reiner Zweisitzer, um dem Fiat 600 keine Konkurrenz zu machen.

Man kann also ohne jeden Patriotismus ruhig sagen: Der Puch war einfach das bessere Auto.

1957 kriegte man einen nagelneuen 500er für 23.800 Schilling (ca. 7.500 DM), die Fixkosten betragen nicht mehr als 990 Schilling pro Jahr, ein guter Preis für ein Blechauto mit vier Rädern und verhältnismäßig viel Platz. Die Kabinenroller und Goggos waren nur unwesentlich billiger, außerdem hatten sie kein Fetzendach.

Da konnte man sonntags im Frühling das Dach zurückrollen, ein Körblein voll Leckereien hinten reinstellen und mit achtzig ins Grüne rollen. Nur eilig dürfte man es nicht haben: Die Beschleunigung auf achtzig Stundenkilo-

meter dauert 22 bis 25 Sekunden, es gelang damit mühelos, Lastkraftwagen und Omnibusse zu überholen. (Testbericht 1957.)

Alles darüber war ohrenbetäubend, dafür war man in der Stadt der König der Parkplätze. Der Durst des Puchs war klein, er brauchte selten mehr als 5 Liter auf 100 Kilometer, und er war wendig wie kein anderer.

Man ärgerte sich schon damals über zwei verschiedene Schlüssel für Türe und Zündschloß und den kleinen Kofferraum. Unter die vordere Haube paßte alles, was Größe und Geschmeidigkeit eines Handtuches hatte.

In den Sechzigern wurden die Bäuche dicker, es war nicht mehr genug Platz im Puch, man wollte nicht nur sich selber, sondern auch ein bisschen Prestige transportieren. So wurde er in einen Markt geschoben, den es noch nicht gab: Als Zweitwagen.

Der Puch verstarb langsam. Zuerst wurde die Fertigung in Thondorf stillgelegt, die Grazer bauten nur ihren Motor in das fertige Fahrzeug ein, später baute man den Motor in den 126er-Fiat ein, schließlich gab's überhaupt nur mehr den Fiat 126.

# Picknickkorb auf vier Rädern





Es dauerte recht lange, bis der Puch wiederentdeckt wurde. Die ersten waren Studenten und andere, die wenig Geld fürs Auto ausgeben wollten. Man kultivierte seine Einstellung, der Puch machte nochmal Karriere und wurde vom "Wiener" zum "Fetisch des Monats" gewählt. Heute gilt der Bestand der Puchs als gerettet, das Interesse ist da, es gibt Klubs, in denen heftig restauriert und gestreichelt wird.

Kaum ein anderes Auto wird von so unterschiedlichen Menschen schlägen gefahren:

Am Land trifft man die naturbelasteten Puch-Fans. Sie nisten meist in alten Bauernhöfen, sie sind einfach übriggeblieben und bringen genauso brav wie früher zweimal die Woche das Brot vom Bäcker auf den Hof und fahren sonntags in die Kirche.

In den Klubs scharen sich die schnellsten perfektsten und blanksten Puchs. Es gibt aber zwei Lager: Die alten Haudegen wollen noch genauso wie früher Rennen mit ihren TR II gewinnen, dazu ist ihnen jedes mechanische Mittel recht. Die anderen wollen nur fahren, tauschen und gemeinsam zelten.

In Großstädten trifft man ein paar Puchs, die mit viel Geld und wenig Liebe restauriert wurden. Ihre Besitzer brauchen ihn zum Zur-Schau-Stellen einer Lebensphilosophie irgendwo zwischen Armani-Parfum und weiß lackierten Traktoren für den Stadtverkehr.

#### 1954

Bei Steyr-Daimler-Puch arbeitet man an der Entwicklung eines Kleinwagens. Das hat in Größe und Aussehen Ähnlichkeit mit dem Goggomobil.

#### 1957

Am 30. September war es auch in Graz soweit. Der Steyr-Puch 500 war der erste österreichische Großserienwagen nach dem Krieg. Vorerst durfte er nur im eigenen Land verkauft werden, die Produktionskapazität betrug maximal 60 Stück pro Tag.

Die Hinterachse, Getriebe, Differential und Motor waren eine Eigenkonstruktion der Grazer. Der Motor ist ein Fünfhunderter-Boxer mit 16 PS Leistung, im Gegensatz zum Zweizylinder-Twin Fiat.

Die Karosserie ist eine Cabrio-Limousine mit einem Rolldach von der Windschutzscheibe bis runter zur Motorhaube.

#### 1959

Österreichs Ingenieure erfinden das Abrißheck: Anstelle des Stoffdachs setzt man dem 400 D ein Hardtop aus Blech mit einem Schwanzel an

der Heckscheibe auf. Damit wollte man nicht etwa die Aerodynamik verbessern, das Bürzel sollte nur ein direktes Berieseln der Heckscheibe durch Regenwasser verhindern und hinten mehr Kopffreiheit schaffen.

Seit 1959 gibt es das geflügelte Puchzeichen am Frontblech.

Der 500 D 1 hat 19 PS, entspricht aber sonst dem normalen 500 D. Die Standard-Ausführung mit Rolldach bleibt weiter im Programm.

Mit dem etwas später erschienenen 500 DL kratzt man schon fest an der 20-PS-Barriere. Der 19,8 PS starke DL ist leicht an häßlichen eckigen Heckleuchten erkennbar.

#### 1960

Detailverbesserungen am Motor sollen die Standfestigkeit erhöhen, die Blinklichter werden vorne größer.

Außerdem gibt es gegen Aufpreis eine FLiehkraftkupplung zum Anfahren und automatische Kupplungsauslösung beim Führen des Schallhebels, genannt Saxomat.

Den Puch 700 C nennen die Leute in Graz stolz Großraum-Kleinwagen. Die Karosserie stammt vom Fiat 500 Giardiniera, der Motor aus dem Haflinger leistet im Kombi 25 PS aus 650 ccm. Die Hecktüre schwingt seitlich auf, ein Faltdach, Scheibenwaschanlage und die Innenbeleuchtung am Rückspiegel sind serienmäßig.

#### 1961

Auf der Wiener Frühjahrmesse sieht man ein zweisitziges Coupé auf Puch-Basis mit einem getunten 40-PS-Motor. Die Karosserie erinnert ein wenig an den Abarth 750 GT Sestriere und wurde von Fratelli Corina entworfen. Insgesamt wurden elf IMP 700 bei Intermeccancia in Turin gebaut.

#### 1962

Modellpflege bei allen Modellen: Die Unterkante des Armaturenbretts ist jetzt gepolstert, für Raucher gibt es einen Aschenbecher, statt eines Benzinahns spielt ein rot blinkendes Lamperl Reserveanzeige.

Der 650 T löst den 500 DL ab, der größere Motor hat bei gleicher Leistung mehr Drehmoment. Die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 110 km/h, in der Beschleunigung ist der 650 T auch der ungestürmere Kerl.

#### 1963

Der Puchmotor paßt genau in das Reglement der Formel Baby, einer neuen Einsteiger-Rennklasse. Er ist dort den Fiat-Motoren leistungsmäßig überlegen. Ernesto Prinoth baut das "Prinoth-Baby", der Formel Baby gelingt jedoch leider nicht

der Durchbruch. In Österreich gibt es Rennen dieser Klasse bis 1965. Die heiße Version des Puch, der 650 TR war zuerst nur für die Gendarmerie und Polizei gedacht, aufgrund des Interesses wurde er später ins Programm aufgenommen. Karosserie und Ausstattung entsprachen dem 650 T mit einem Doppelvergaser, höherer Verdichtung und härteren Ventillfedern holte man 27 PS aus dem Motor. Der Ernst der Sportlichkeit zeigt sich schon daran, daß der TR nur in einem furchtbar schnellen Rot erhältlich war.

Die Steigerung des TR hieß TR II, aus dem man in der Straßenversion 40 PS rauskitzelte, er ist heute das Lieblingskind aller Puchisten.

#### 1966

Die wichtigsten Änderungen an den Puch-Autos: Die Türen sind jetzt wie beim Fiat vorne angeschlagen,

statt der beiden Ausführungen Cabrio-Limousine und Hardtop gibt es jetzt nur mehr eine Version mit kurzen Faltdach. Durch die vergrößerte Windschutzscheibe hat man mehr von der Landschaft und sieht auch besser zu den Ampeln.

Der TR leistet jetzt 30 PS und heißt 650 TR "Europa", da er auch in ein paar ausgesuchte europäische Länder exportiert werden darf. Deutschland war da der wichtigste Markt, es wurden aber auch in England mit ein paar rechtsgesteuerten Puch Rennen gefahren. Nach Finnland verirrt sich immerhin so viele, daß es dort einen Puch-Klub gibt.

#### 1968

Das Ende der wahren Puch-Autos. Die Produktion in Graz-Thondorf war nicht mehr rentabel genug und wurde eingestellt. Ab 1968 wurden die montierten Fahrzeuge von Fiat

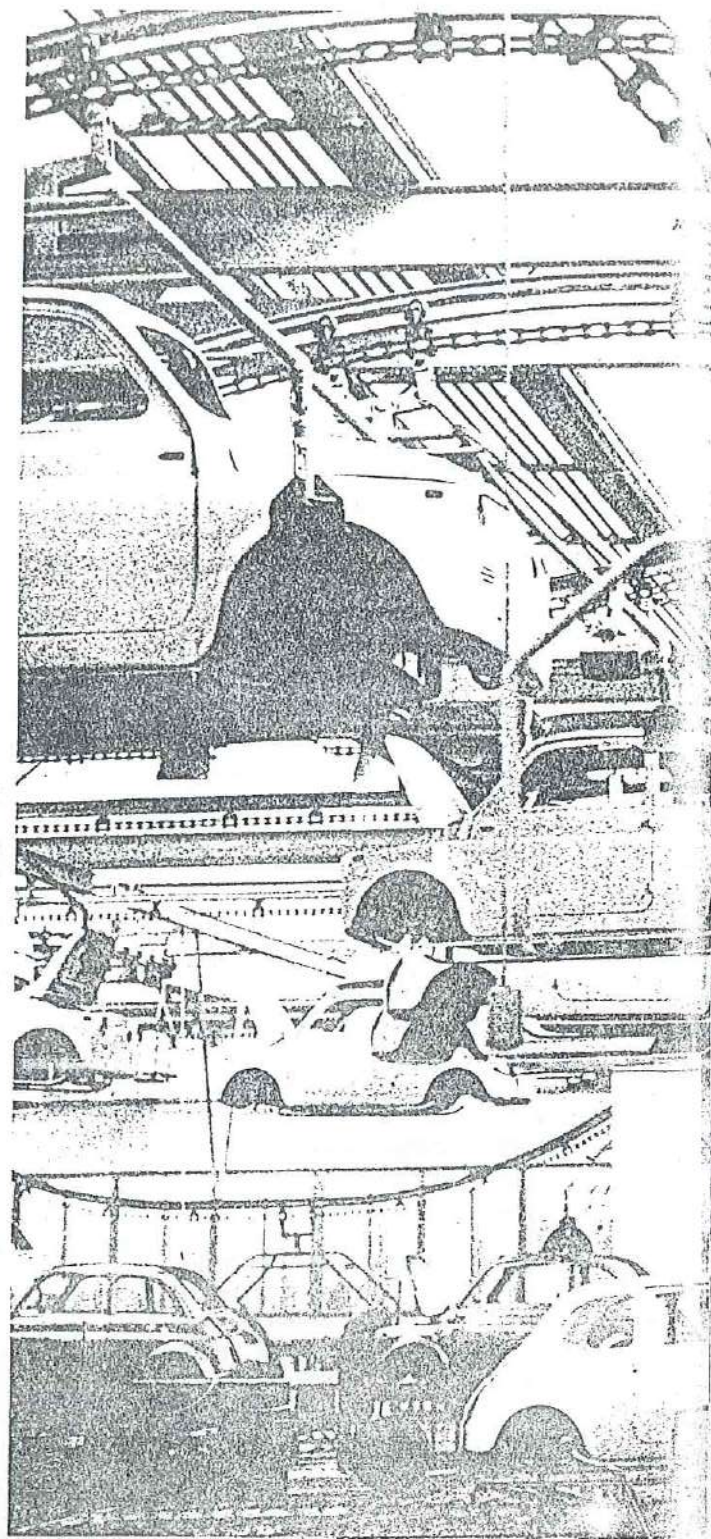
übernommen und nur mehr der Puch-Motor eingebaut. Es gibt nur noch zwei Modelle, den Puch 500 Modell Fiat mit 16 PS und den 500 S mit 20 PS.

#### 1972

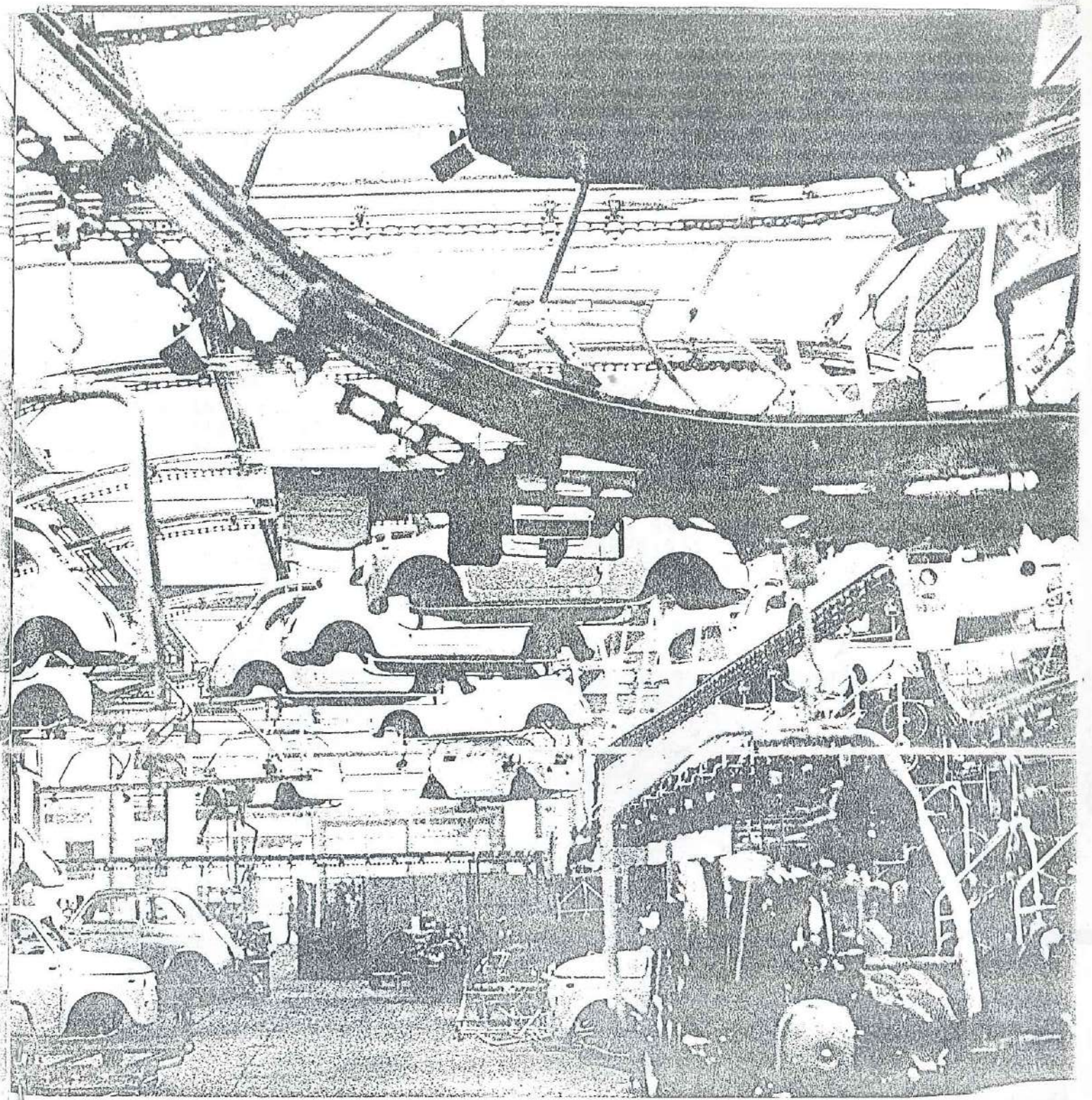
Mit der Präsentation des Fiat 126 stirbt der Puch 500 endgültig. Der Fiat 500 wird noch bis 1975 weitergebaut, in Österreich ersetzt ein 126er mit dem Puch-Motor vom 650 ccm und 25 PS das Pucherl.

Auszug aus einem Artikel der "Auto-Revue"









P.

- ▲ Das Pkw-Montageband
- ◀ Moderne Elektro-Schweißgeräte in seriebau
- ▲ The motor car assembly line
- ◀ Modern arc welding equipment in the manufacture of automobiles

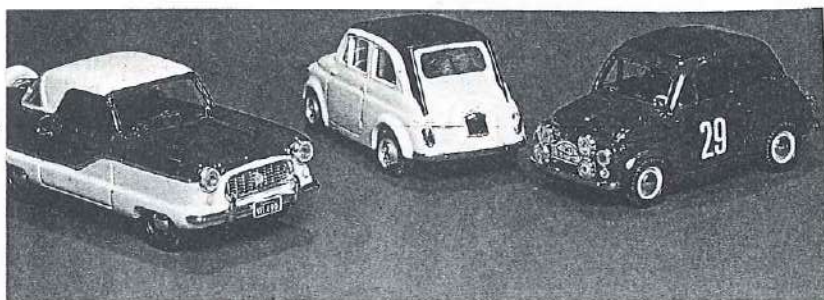


# Neuigkeiten von den **Modell-Autos:**

Als alter Modellautosammler habe ich es schon im letzten Heft gesagt und genauso kommt es offenbar auch: Mutation ist ganz richtig gesagt. Aus dem Fiat 500 prügelt man jetzt auch noch das gesamte Umfeld heraus.

Beim Abarth geht das ja noch. Das Hardtop hat es tatsächlich gegeben. Aber der wahre und echte Puch, der Fetzendachpuch, ist schon na, halt eine Mutation. Dach, Felgen, soweit sichtbar, mit Sicherheit auch die Motorhaube - das dürfte alles nicht stimmen, so daß wir hier die gleiche Mischform kriegen wie beim Porsche 356 A von Brumm. Da wendet sich der Kenner mit Grausen.

Aus dem Umfeld von Sepp Treittinger hörte ich aber, daß es (hoffentlich bald) ein authentisches Puch-Modell geben wird. Außer dem Namen Vistra weiß ich aber noch nicht viel mehr von der neuen Marke. Wir werden sehen und rechtzeitig informieren.



Vitesse: Vom Nash Metropolitan (l.) war in Nürnberg ein Handmuster zu besichtigen. Der Fiat 500 mutiert zum Steyr Puch 500 und Abarth 595 SS

Und immer noch keine Spur.

(2) Ein wirklich hübscher Spider mit Fiat-Puch-Fahrwerk unter dem Namen Neckar-Puch 650 Spider. 650-ccm-Motor mit 30 PS im Heck. Karosserie in Kunststoff.



IAA 1965

Das  
fiel uns  
auf



## So kommt er nicht

Der Neckar/Puch 650 Spider, den die Neckar-Automobilwerke AG (NSU-Fiat) auf der IAA in Frankfurt als Prototyp vorstellten, wurde auch beim Pariser Automobilsalon ausgestellt und in der Fiat-Werksdruckschrift „fiat fahren“ auf



einer Bildseite besprochen. Das ist ein eigenartiges Verfahren bei einem Typ, der — wie wir bereits meldeten — in der vorgestellten Form nicht in Serie gehen wird. Sicher ist lediglich, daß unter der Marke NSU-Fiat auf Basis des Steyr-Puch 650 TR ein Spider geplant ist. Die gezeigte Karosserie ist lediglich eine Studie, die endgültige Form steht offenbar noch gar nicht fest.

Festgelegt hat sich die Firma jedoch auf den Preis: In Wort und Druck wurde angekündigt, dieser Spider werde weniger als 6000 DM kosten.

Wir halten es für eine unguete Politik, Prototypen auszustellen, wenn nicht mehr als nebelhafte Umrisse festliegen. Für die Meinungsforschung bei Händlern gibt es andere und bessere Wege als eine Phantom-Vorführung.

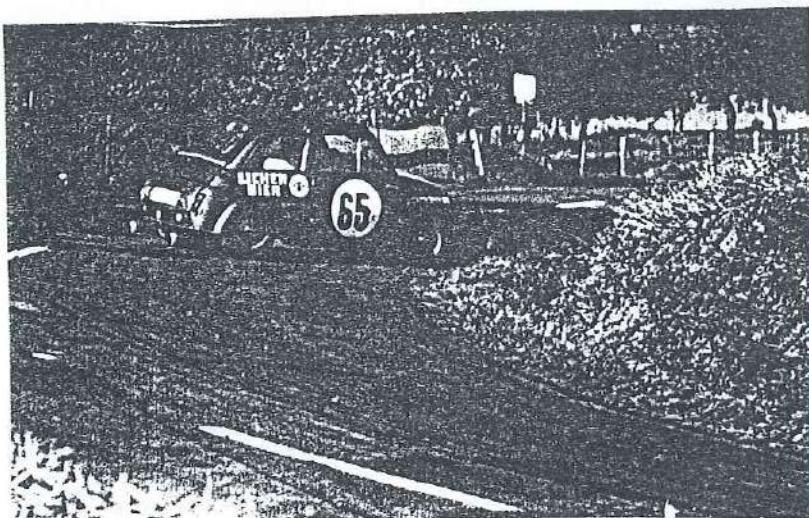
Die Resonanz war doch erfreulich. Albert hat einen König-Puch ausgegraben, Peter einen Rechtslenker, Andreas ein echtes Monte-Carlo Auto — nur vom Puch-Neckar-Spider gibt es kein Lebenszeichen. Ich habe (vielen Dank an alle) jede Menge Bilder (meist Kopien) von diesem meinem Traumwagen bekommen, doch nirgendwo eine konkrete Spur. Entgegen den Artikeln aus den damaligen Blättern muß es aber doch mehr als nur ein Auto gegeben haben, und über das Prototypenstadium muß man wohl auch schon hinaus gewesen sein. Jedenfalls habe ich hier einmal Bilder von zwei Autos drin, erkennbar an unterschiedlicher Farbgebung und auch an anderen Details.

Schade daß damals keiner auf der Automobilausstellung war.

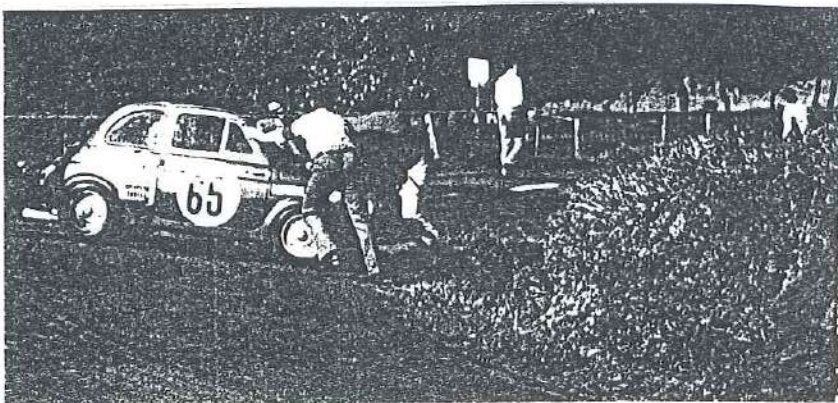
Die Suche geht weiter.

Tot oder lebendig ....

Und noch ein paar action-Photos  
( Da hätt' ich gerne mehr!)



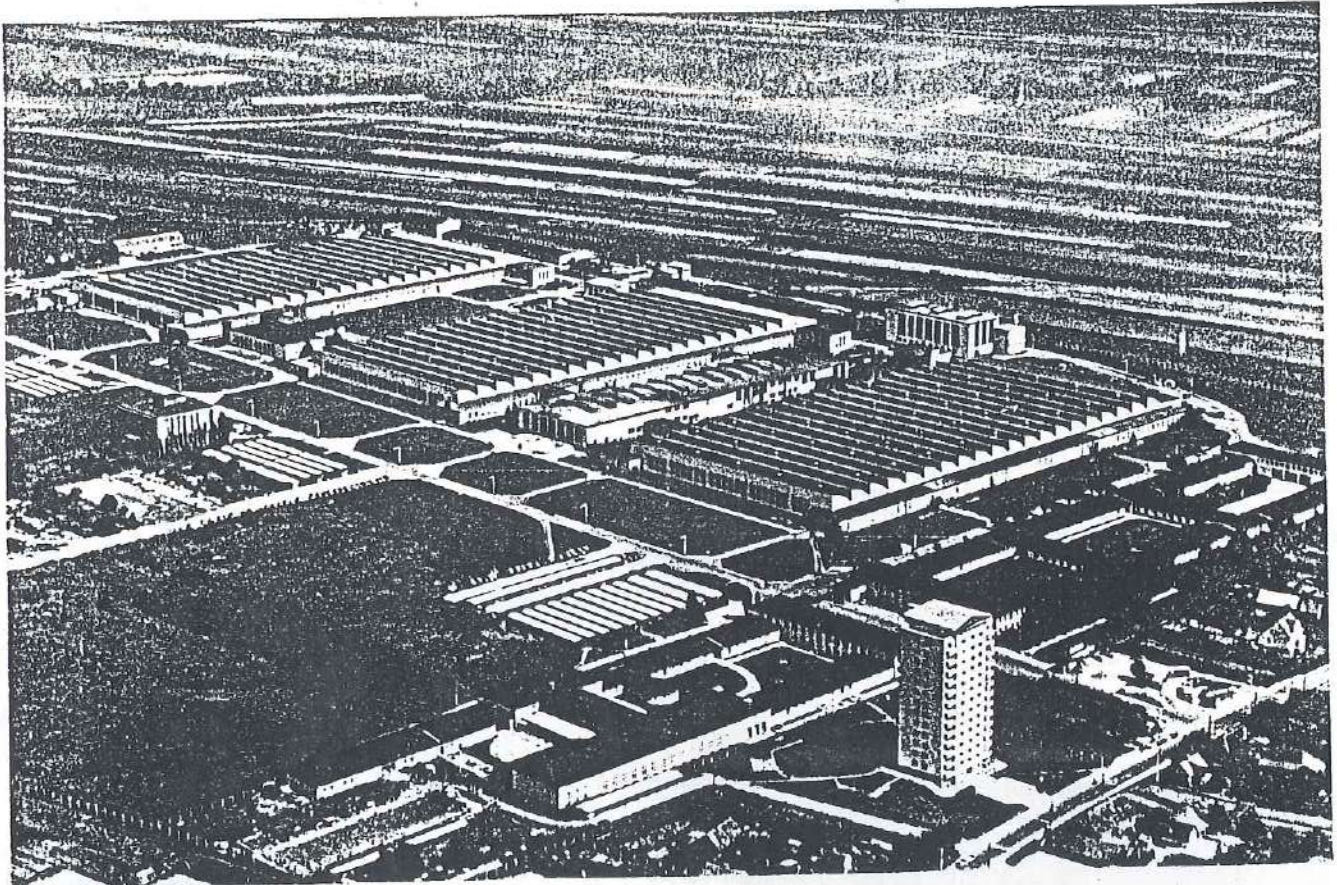
„Das also ist Querbeschleunigung“ ↓





Ich kann ja auch nichts dafür und ich weiß auch, daß die meisten "Unnötig" sagen werden, aber vielleicht habt Ihr auch irgendwann mal Besuch, und der Besuch beschäftigt sich (aus Höflichkeit) mit Eurem Hobby, und dann kommt die Bemerkung: "Thondorf ist aber schon ein seltsamer Name für diese Zeitung, was hat das denn mit Ihrem netten, kleinen Autochen zu tun?"

Hier die Antwort: Thondorf - ein Vorort von Graz.  
(Alles weitere siehe Werkstext.)



## Perfekte Kleinwagen aus Graz

Der Autobau im Rahmen der Steyr-Daimler-Puch AG blickt auf eine lange Tradition zurück: schon um die Jahrhundertwende und dann bis zum Ende des ersten Weltkrieges waren Puch-Autos nicht nur bekannt und beliebt, sie zählten damals auch zu den Spitzenprodukten im Autobau. In der Zwischenkriegszeit waren es die Steyr-Automobile, die einen geradezu legendären Ruf als fortschrittliche und robuste Konstruktionen hatten; sie waren leistungsfähig, galten mit Recht als ausgezeichnete „Bergsteiger“, und hatten eine Lebensdauer, von der Kenner noch heute schwärmen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der PKW-Bau bei der Steyr-Daimler-Puch AG zunächst nicht wieder aufgenommen, sondern mit Fiat-Turin ein Assembling-Vertrag abgeschlossen. Aus diesem Abkommen mit Fiat aber entwickelte sich schließlich wieder eine eigene PKW-Fertigung im Werk Graz, die in ihrem Umfang die alte Vorkriegsproduktion in kurzer Zeit weit überstieg. Hier werden die bekannten Kleinwagenmodelle Steyr-Puch 500 D, 650 T, 700 C und E gefertigt sowie ein Geländewagen, der Steyr-Puch-Haflinger. Während die PKW-Modelle fast ausschließlich für den österreichischen Markt hergestellt werden — exportiert werden sie nur nach Deutschland und Finnland — wurde der Haflinger zu einem ausgesprochenen Exportschlager: so wurden und werden u. a. größere Stückzahlen nach Kuwait, nach Südafrika, in die Schweiz und nach Indonesien geliefert — aber auch sonst in viele weitere Exportländer.

# STEYR-DAIMLER-PUCH A. G.



Seit 1957 ist es Tradition bei Steyr-Puch, dem kleinsten Modell im Fiat-Programm ein in Graz gefertigtes Triebwerk einzupflanzen und das Ganze unter eigenem Namen zu verkaufen. Getreu diesem Brauch präsentierte das österreichische Unternehmen nach dem Steyr-Puch 500 nun den Fiat 126 mit luftgekühltem Steyr-Puch-Boxermotor.



Daß der Einfluß der Kalkulatoren bei Steyr-Daimler-Puch geringer ist als bei manch anderem Unternehmen, trat zutage, als die österreichische Aktiengesellschaft Ende 1973 und auf dem Höhepunkt der Ölkrise mit dem Steyr-Fiat 126 ein eigenständiges Nachfolgemodell für den inzwischen in mehr als 60 000 Exemplaren verkauften Steyr-Puch 500 vorstellte. Obwohl der Einbau des in Graz gefertigten und zuletzt im Hallinger und im Steyr-Puch 650 T installierten luftgekühlten Zweizylinder-Boxers den Verkaufspreis des Kleinwagens spür-

# Mischling

bar nach oben trieb, hielt man in Wien und Graz an der Tradition fest, einen österreichischen Personenwagen im Programm zu haben – vornehmlich aus Prestigegründen. Der Italo-Austrianer wird heute in der Alpenrepublik für stolze 45 850 Schillinge (rund 6 500 Mark) gehandelt, während das italienische Basis-

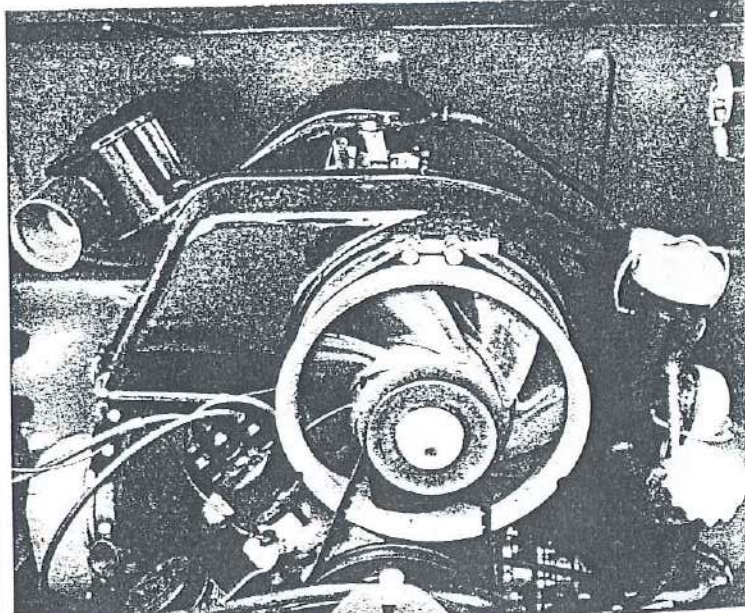
modell mit dem zwei PS schwächeren Zweizylinder-Twin (das in Österreich nicht lieferbar ist) in der Bundesrepublik schon für knapp unter fünftausend Mark zu haben ist. Schuld an der Preisdifferenz sind einmal das nur in geringer Stückzahl (15 Motoren pro Tag) und noch weitgehend in Handarbeit gefertigte Boxer-Triebwerk sowie

eine serienmäßig montierte Eberspächer-Standheizung vom Typ BL 2 Z mit Temperaturregelschalter. Diese beiden Aggregate sowie Gürtelreifen der Dimension 135 SR 12 werden dem Fiat 126, der ohne Motor und Räder, im übrigen aber komplett montiert und lackiert, aus Italien über die Alpen kommt, in Graz einverleibt.

## Drehfreudiger

Beim Fahren zeigt sich rasch, daß der Einbau des im Hubraum geringfügig größeren





Genügend Raum war im Heck des Fiat 126 vorhanden, um das flach bauende luftgekühlte Steyr-Puch-Boxertriebwerk sowie die einer Wärmeflasche ähnelnde separate Standheizung aufnehmen zu können.



Boxermotors (643 zu 594 ccm) dem Steyr-Fiat gut bekommen ist: Der speziell in der Kaste der Zweizylinder-Triebwerke schwingungsmäßig besser beherrschbare Boxer erweist sich im Vergleich mit dem zwischenzeitlich doch antiquierten italienischen Twin als wesentlich drehfreudiger und macht über den gesamten Drehzahlbereich einen kernigeren Eindruck. Um wieviel

temperamentvoller der Grazer Fiat ist, machen die Beschleunigungswerte deutlich: Aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der österreichische Kurzhuber 37 Sekunden, während beim Italiener fast eine Minute (54,4 s) verstrich. Den stehenden Kilometer legt der Steyr-Fiat immerhin 2,2 Sekunden schneller zurück – in der Spitze (115,7 gegenüber 108,4 km/h) war bei Krisen-

tempo 100 sogar eine gewisse Reserve geboten. Ein sehr beträchtliches Plus stellte sich auch bei den Elastizitätsmessungen ein: Im großen Gang beschleunigte der österreichische Fiat von 40 auf 100 km/h fast zwanzig Sekunden schneller als der 25 Kilogramm leichtere italienische Zweizylinder. Diese Werte sind natürlich relativ – von kräftigem Antritt bei niedrigen Drehzahlen kann in Wahrheit auch beim Steyr-motorisierten 126 nicht die Rede sein. Im Benzinverbrauch zeigte sich der niedrig verdichtete (7,8:1) und sich von Haus aus mit Normalbenzin begnügende Boxer ebenso wie sein italienisches Pendant von der sparsamen Seite. So gesehen paßt er besonders gut in die Zeit: Der Testverbrauch lag mit 7,3 Liter pro 100 Kilometer geringfügig über dem Konsum des Fiat 126 (6,9 L/100 km), und auch bei konstanter Vollgasfahrt auf der Autobahn konsumierte der Testwagen nie über 7,7 Liter. Mehr wird es nur, wenn man heizt, denn dafür ist ausschließlich die be-

ZUM VERGLEICH	Steyr-Fiat 126	Fiat 126
Höchstgeschwindigkeit km/h	115,7	108,4
Beschleunigung in s		
0 bis 40 km/h	4,9	5,4
0 bis 60 km/h	10,4	11,3
0 bis 80 km/h	18,5	21,6
0 bis 100 km/h	37,0	54,4
1 km mit stehendem Start	46,1	48,3
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)		
40 bis 60 km/h	11,1	13,5
40 bis 80 km/h	24,4	28,9
40 bis 100 km/h	47,1	66,3
1 km ab 40 km/h	47,4	49,9



reits serienmäßig eingebaute und vom Motor völlig unabhängige Eberspächer Standheizung vorgesehen.

Sie sorgte selbst an eiskalten Wintertagen, an denen bei vielen luftgekühlten Autos während des morgendlichen Berufsverkehrs höchstens lauwarme Luft ins Innere strömt, für behagliche Temperaturen in der Fahrgastzelle — mit

lauf der benzinelektrischen Heizung läßt den Treibstoffvorrat stündlich um etwa einen halben Liter abnehmen.



Ursprünglich war beabsichtigt, den Export nach Deutschland unverzüglich nach der Präsentation anlaufen zu lassen. Die übergroße Nachfrage (derzeit bestehen bereits Lie-

Noch ein Steyr-Puch  
Test aus



## MOTOR

Zweizylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 80 x 64 mm, Hubraum 643 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,8:1, Leistung 25 PS bei 4800 U/min, spezifische Leistung 38,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 4,2 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (4800 U/min) 10,2 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle (Zahnradantrieb), über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung mit Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Ölinhalt Motor 2,0 Liter, 1 Weber Fallstromvergaser 32 ICS, mechanische Benzinpumpe, 21-Liter-Benzintank im Heck; Batterie 12 V 34 Ah, Lichtmaschine 230 Watt.

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einzelben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, II., III. und IV. Gang synchronisiert, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,25 (15,844), II. 2,067 (10,077), III. 1,3 (6,338), IV. 0,872 (4,251), R. 4,024

(19,617), Achsantriebsübersetzung 4,875.

## ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1840 mm, Spur 1142/1203 mm, Außenmaße 3054 x 1377 x 1335 mm, Eigengewicht vollgetankt 615 kg (davon Vorderachse 245 kg, Hinterachse 370 kg, Gewichtsverteilung 39,8:60,2), zulässiges Gesamtgewicht 900 kg, Zuladung 285 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 24,6 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 31,4 kg/PS.

## INNENGERÄUSCH

Leerlauf 49 Phon (dBA)  
Bel 50 km/h 66 Phon (dBA)  
Bel 80 km/h 74 Phon (dBA)  
Bel 100 km/h 78 Phon (dBA)

## VERBRAUCH

Normalbenzin  
Testverbrauch 7,3 L/100 km

## PREISE

Österreich:  
Limousine 126 8S 45 850,—  
(Der Preis für die Bundesrepublik steht noch nicht fest)

einer Zeituhr (als Extra lieferbar) ist es überdies möglich, den Einschaltpunkt der Heizung 24 Stunden im voraus zu bestimmen. Die Heizung schaltet sich dann für maximal zwei Stunden ein, und man findet ein gut vorgewärmtes Auto vor, dessen Scheiben völlig aufgetaut sind. In diesem speziellen Fall tritt Benzinverbrauch natürlich schon im Stillstand ein; der Dauer-

ferfristen bis zu einem Vierteljahr) ließ jedoch keinerlei Spielraum für Expansion ins Ausland. Überdies gibt man bei Steyr dem Fiat 126 mit einem leistungsstärkeren Motor größere Exportchancen. Gerüchteweise ist schon von einer 32- oder 34-PS-Version die Rede, die man etwa zum gleichen Preis (ca. 6500 Mark) anbieten möchte.

Klaus Wießmann

... eine Karosse, bei der man modische Elemente vergebens sucht. Und so gibt es keine Überhänge und schon gar keine „Form“ — was bleibt ist ein winziges Häuschen, an dessen Fundament vier 10 Zoll-Räder für den Transport sorgen und dessen vorderer Ausguck so groß geriet, daß man versucht ist, an dieser Stelle einen Wintergarten einzurichten. Dem Publikum bleibt die Fremdartigkeit des rollenden Glaskastens nicht verborgen. Ganz gleich, wo der Delta auftauchte, war ihm die Bewunderung sämtlicher Betrachter gewiß, und wenn man eine Benotung in der Disziplin „Aufmerksamkeitswert“ vergeben müßte, so würde diese gewiß besser ausfallen als bei einem Rolls-Royce oder Maserati Ghibli. Denn noch komischer als im Ruhezustand wirkt der Delta, sobald man ihn bewegt. Die unvermeidliche Tatsache, daß sich der Kleinstwagen im Verkehr stets neue kuriose Vergleichsmöglichkeiten sucht, läßt seine Besatzung permanent schmunzeln, wobei dies erst das halbe Vergnügen bedeutet. Mit nur etwas Geschick gar erntet man solchen Beifall, wie ihn selbst Udo Jürgens nicht alle Abende erlebt. Zum Beispiel beim Ampelstart:





# auto motor und sport fuhr den Dornier Stadtwagen

Ein sanftes Anheizen der Schwungmasse des im Heck eingebauten Steyr-Puch-Motors sorgt beim Einkuppeln für einen bemerkenswerten Katapult-Effekt, der das hecklastige Mobil die ersten Meter (oder, nach Belieben, auch etwas mehr) mit angehobenen Vorderrädern zurücklegen läßt. Und falls es nicht alle Zuschauer bemerkt haben sollten — im zweiten Gang kann man die ungebräuchliche Übung in etwas milderer Form noch nachvollziehen.

## Gewöhnungsbedürftig

So gern man über so etwas lachen mag — gut ist es natürlich nicht. Beim Delta hängt die beim scharfen Beschleunigen vorherrschende Entlastungsneigung der Vorderachse mit einer im Augenblick noch sehr ungünstigen Gewichtsverteilung zusammen. Von den insgesamt 545 Kilogramm, die das Dornier-Auto auf die Waage bringt, entfallen ganze 150 kg auf die Vorderachse — der Rest (395 kg) ruht hinten. In der Praxis bedeutet dieses Übergewicht hinten nicht nur Unsicherheiten beim zügigen Anfahren, sondern bei nahezu allen anderen Fahrzuständen. So ist auch das Kurvenfahren nicht ganz ohne Probleme, denn der Delta neigt dazu, im Extremfall geradeauszufahren, worüber zumindest der die Operation leitende Fahrer nur wenig lachen kann. Eine (erwartete) Kippneigung bestand dagegen nicht; in Nähe der Zone, in der es dem Delta in scharfen Krümmungen zuviel wird, hebt er warnend das kurveninnere Vorderrad und trägt den winzigen Metzeler-Reifen demonstrativ vor sich her. Daß auch in extremen Situationen nur ein Geradeausfahren und kein Umfallen zur Seite zu beobachten ist, bestätigten auch Dornier-Angestellte aus Friedrichshafen am Bodensee. Nachdem diverse Arbeiter des Betriebes einen kreisförmigen Schutzring gebildet hatten, um den darin im Grenzbereich driftenden Delta im Falle der Not seitlich abstützen zu können, gab sich das kastenförmige Gebilde relativ gutmütig und konnte auf jegliche Hilfestellung im Falle eventuellen Abrollens verzichten.

Ohnehin ermuntert die Leistungsfähigkeit des kleinen Stadtwagens nicht zu sportlicher Betätigung. Nachdem Claudius Dornier ganz zu Anfang des Delta-Projekts erste Prototypen mit einem zweitaktenden Goggomobil-Motor ausgerüstet hatte und weder an der Leistungsentfaltung noch am bläulichen Gestank Gefallen finden konnte, motorisierte er den nächsten Wagen mit dem 650 ccm großen Zweizylinder-Boxermotor, mit dem der Steyr-Puch se-

rienmäßig ausgerüstet ist. Das Auto, das auto motor und sport fuhr, hatte ebenfalls diesen Antrieb, aber sehr überzeugend wirkte auch dieser im Grunde sympathische Motor nicht. Es fehlt, ganz speziell für einen Stadtwagen, an Elastizität, und auch die effektive Leistung von 23 PS ist bei einem Gesamtgewicht von 550 kg knapp bemessen. Die Beschleunigungszeiten sind mager, und man wünscht sich, selbst für vorherrschenden Kurzstreckenverkehr, gut 10 PS mehr. Bessere Laufkultur und niedrigerer Geräuschpegel werden schon in Kürze erwartet: Bei Dornier experimentiert man mit Renault R 4-Motoren, die den Delta sehr viel harmonischer antreiben werden.



## TECHNISCHE DATEN

### Dornier Delta II

#### MOTOR

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor (i. Heck), Bohrung x Hub 80 x 64 mm, Hubraum 643 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,8:1, Leistung 23 PS bei 4800 U/min, spezifische Leistung 35,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 4,5 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4800 U/min) 10,2 m/s, 3fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, 1 Solex Fallstromvergaser, 28 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 38 Ah, Lichtmaschine 240 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Vierganggetriebe (I. Gang nicht synchronisiert), Übersetzungen: I. 3,73, II. 2,18, III. 1,3, IV. 0,89, R. 5,48, Achsantrieb 5,14.

#### FAHRWERK

Rahmenbauweise mit Bodenplatte aus wasserfest verleimtem Sperrholz, Aufbau aus Stahlprofilrahmen mit Kunststoff-Füllungen, vorn Einzelradaufhängung an Längsschwingen und Federbeinen, hinten Pendelachse mit Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 3 1/2 J x 10, Gürtelreifen Metzeler 145 SR 10, Abrollumfang 1380 mm, Luftdruck 1,2/2,0 atü.

#### ABMESSUNGEN

Radstand 1300 mm, Spur 1180/1130 mm, Außenmaße 2200 x 1430 x 1580 mm, Innenbreite vorn 1350 mm, hinten (Gepäckraum) 1300 mm, Sitztiefe 400 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 900 mm, Wendekreis 6,8 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

#### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 545 kg (davon Vorderachse 150 kg, Hinterachse 395 kg, Gewichtsverteilung 27,5 : 72,5), zulässiges Gesamtgewicht 840 kg, Zuladung 295 kg, Personenindexzahl 3,5, Leistungsgewicht vollgetankt 23,7 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 31,1 kg/PS.

#### FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit . . . ca. 90 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, 2 Personen)

0 bis 40 km/h . . . . .	3,5 s
0 bis 50 km/h . . . . .	6,0 s
0 bis 60 km/h . . . . .	11,0 s
0 bis 70 km/h . . . . .	18,0 s

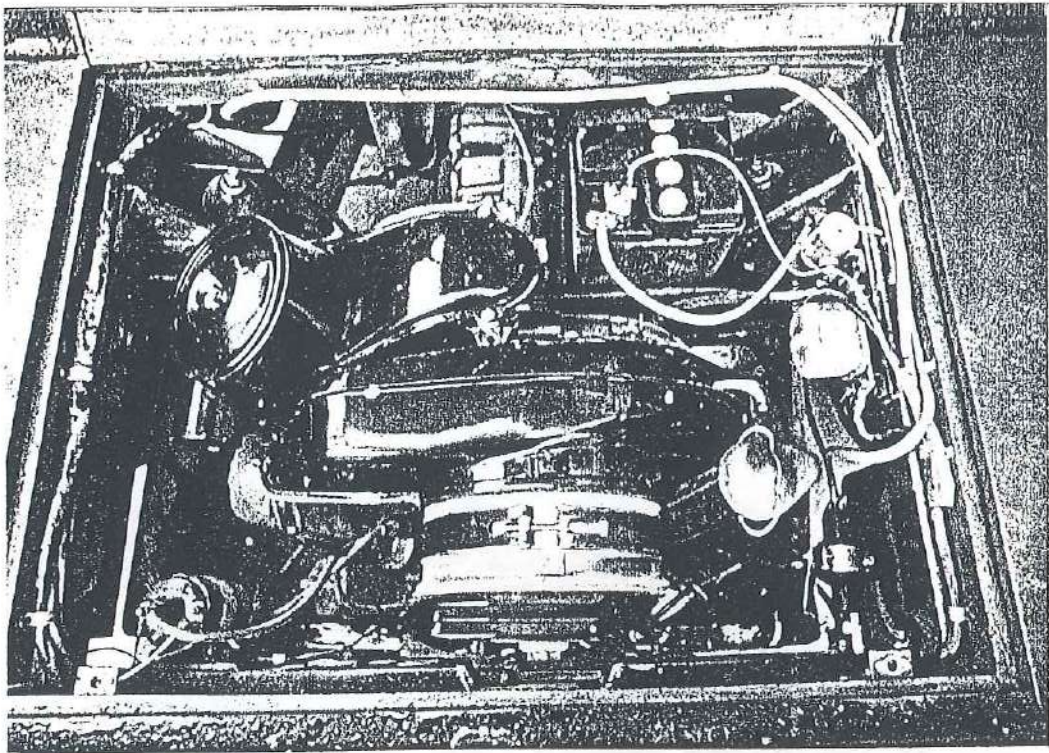
Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang . . . . .	0 bis 22 km/h
II. Gang . . . . .	0 bis 38 km/h
III. Gang . . . . .	25 bis 64 km/h
IV. Gang . . . . .	40 bis 90 km/h

#### VERBRAUCH

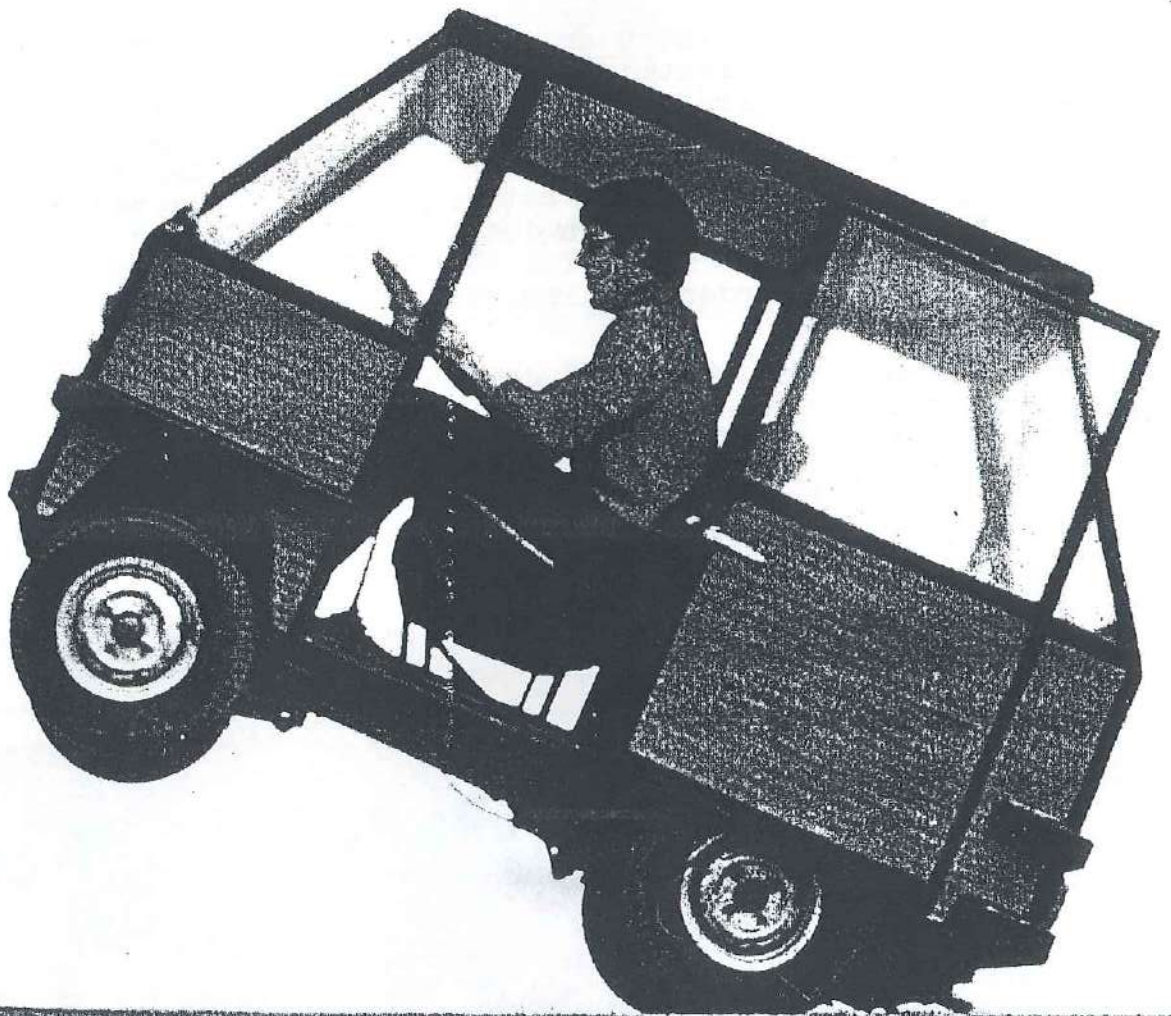
8—12 Liter/100 km  
Hersteller: Fa. Dornier, Friedrichshafen.





Dornier  
Stadtwagen

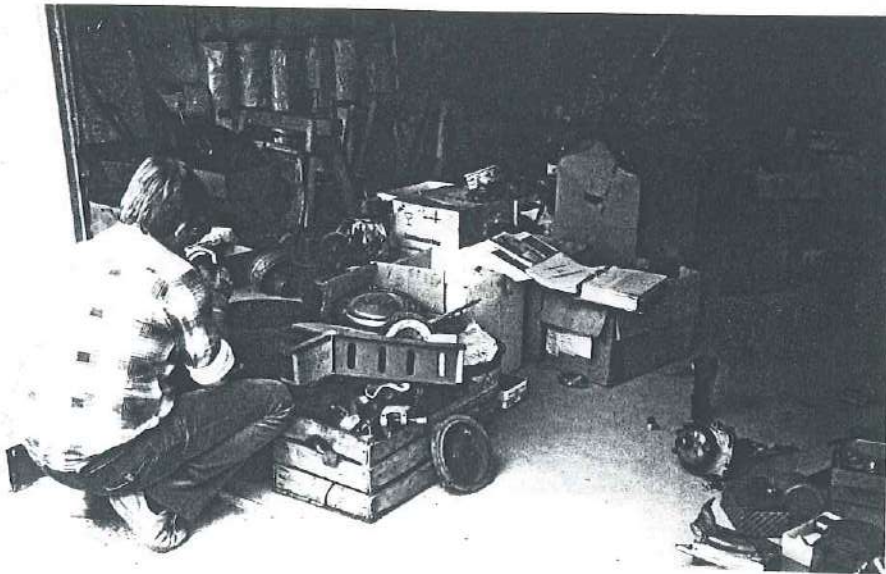
*Nach Anheben eines Deckels wird  
der Steyr-Puch-Motor sichtbar. Die  
Batterie sitzt ebenfalls im Motorraum.*



**Stadtwagen der Zukunft?**



# MARKT



Veranstaltungshinweise

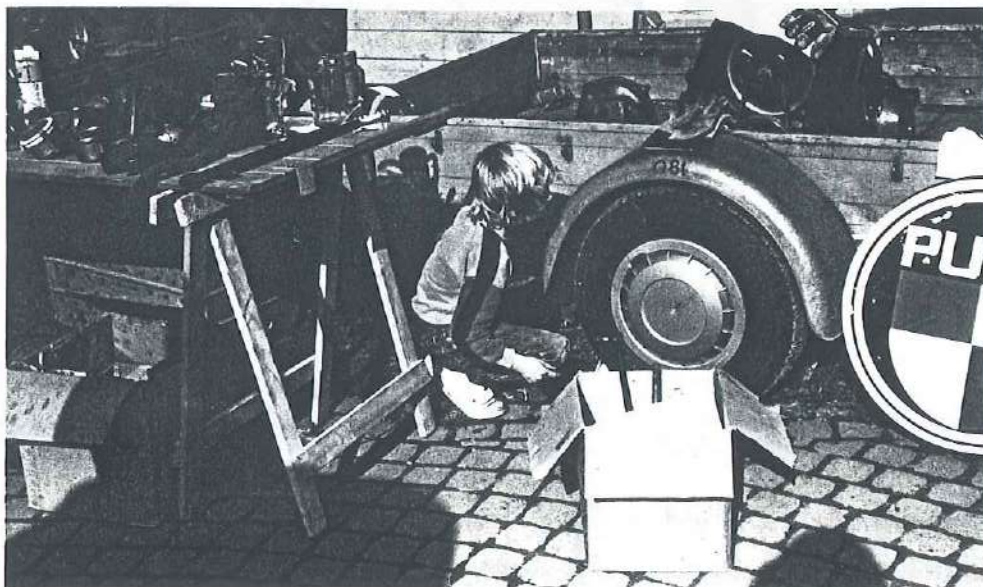
und

Anzeigen  
in  
MARKT  
OLDTIMER  
KLASSIK  
beachten

Achtung! Vormerken!

Am Samstag, 30. Mai findet auf dem "Werksgelände" von Heinz Liedl in Grasslfing bzw. Pentling bei Regensburg wieder ein Teilemarkt statt. Beginn ist früh, nicht allzu früh und Ende ist, wenn alles verkauft ist, oder wenn es wieder zu regnen beginnt. Leider ist zum gleichen Zeitpunkt die Oldtimermesse in Tulln, so daß sicher viele unserer österreichischen Freunde die Qual der Wahl haben. Aber - Tulln ist auch noch am Sonntag. Dietmar Etzersdorfer vom AUTOQUARIAT in Wien wird in Tulln sein. Aber wenigstens werden wir Prospekte in Grasslfing zur Hand haben.

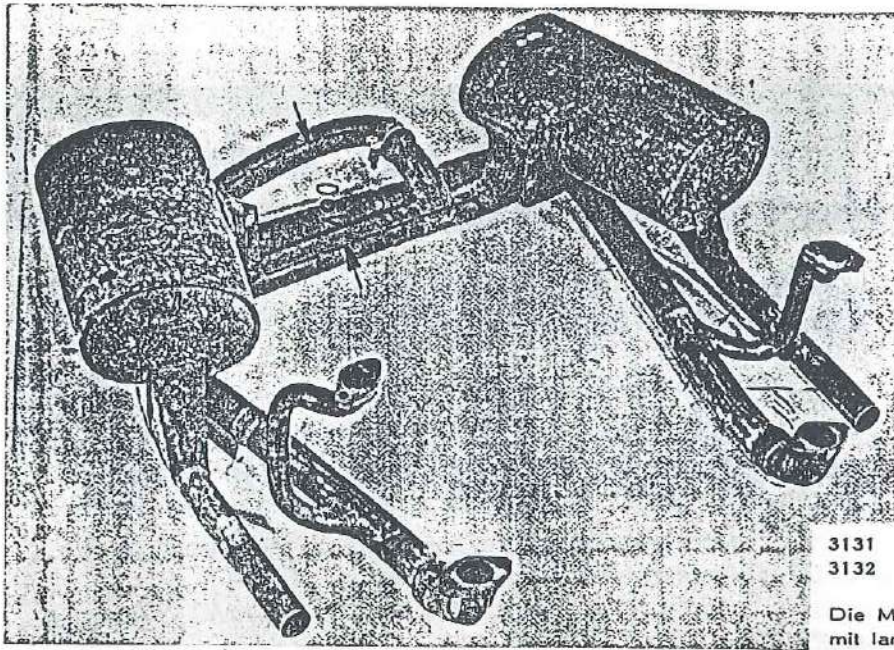
Vom Kullinarischen her, wird der Markt nicht mehr ganz so großzügig ausgestattet sein wie beim letzten Mal, also bringt Euren Grill und Eure Campingstühle mit. Bier könnt Ihr daheim lassen. Es werden ein paar Kästen da sein, wie Heinz Liedl sagte.



Jeder kann  
kaufen  
und  
verkaufen.  
Keinerlei  
Markt-  
gebühren.  
Kostenlose  
Parkplätze.  
(Bis alles  
voll ist.)

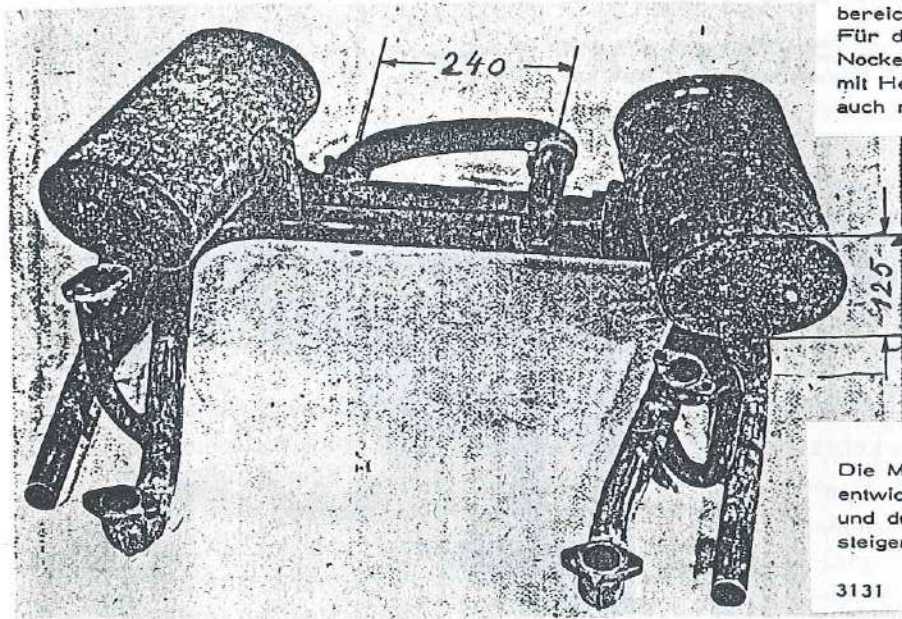


MONTE-MARE



3131 MONTE CARLO Auspuffanlage  
3132 MONTE CARLO Auspuffanlage mit Heizung

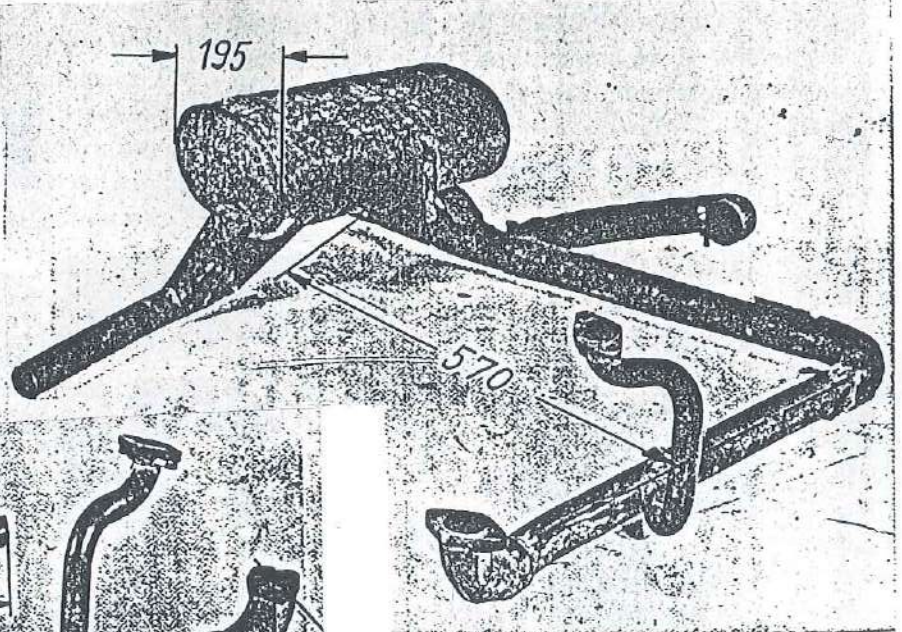
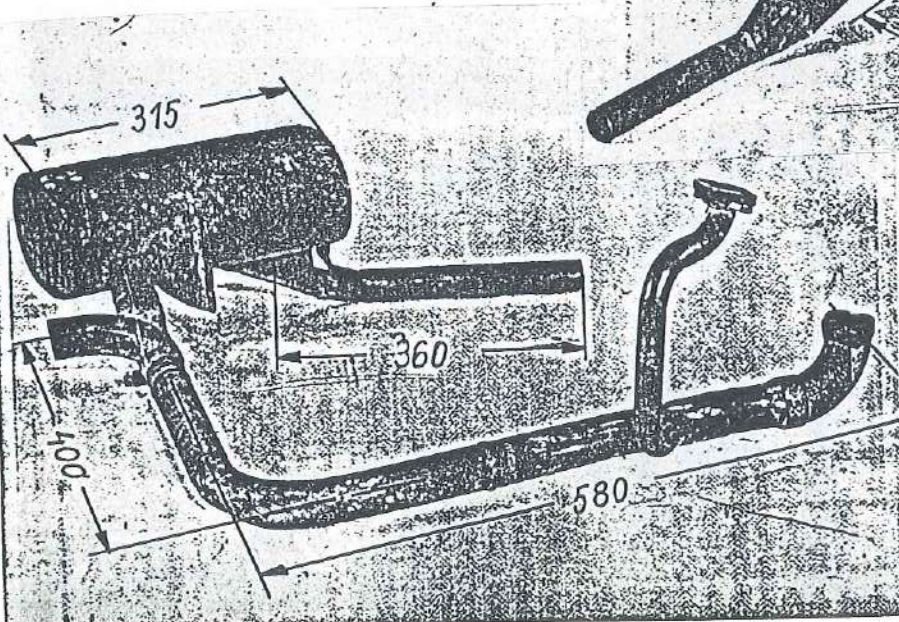
Die MONTE CARLO anlage ist eine Expansionsanlage mit langen abgestimmten Gaswegen. Sie bringt einen starken Drehmomentzuwachs in den unteren Drehzahlbereichen und erlaubt überdies auch hohe Drehzahlen. Für diese Anlage empfehlen wir eine versetzte P 92 Nockenwelle. Die MONTE CARLO Anlage ist auch mit Heizung lieferbar. Auf Wunsch liefern wir die Anlage auch mit Dämpfer



Die MONTE CARLO - RACING stellt eine Weiterentwicklung dar. Hier wurden Rohrleitungen verändert und durch die vier Auslassrohre konnte eine Leistungssteigerung von 3 PS erzielt werden.

3131 MONTE CARLO - RACING

doch wie's dadrin aussieht .... ?



hatte es.



# 10 MILLIONEN KILOMETER

legten die vom ÖAMTC und seinen Landesvereinen  
als Straßenwacht-Fahrzeuge eingesetzten

## 150 STEYR-PUCH 500 D

bis jetzt zurück. 21 dieser Wagen erreichten

mehr als **100.000 km**

einzelne schon **150.000 km**

*Adolf Schwanenstuhl*  
Hauptverwaltung und  
Zustellstellenlager  
Nürnberg, Kirchgasse 21/R

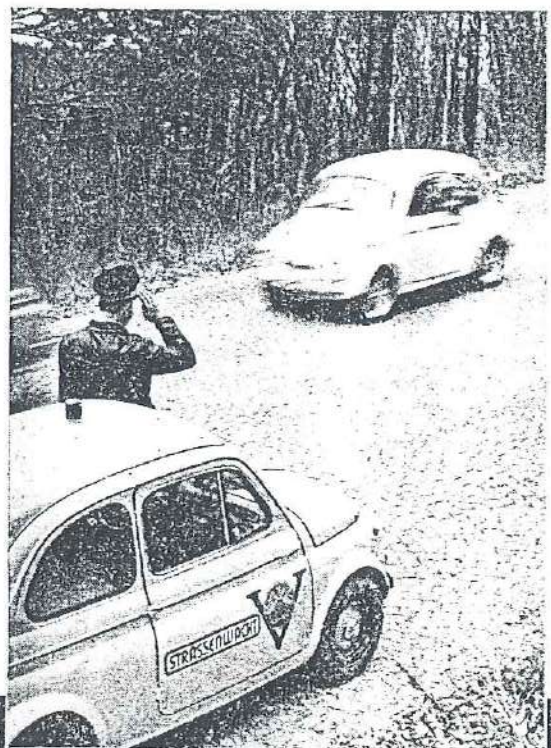
DER ÖAMTC berichtet, daß sich die Wagen durch  
**höchste Betriebssicherheit**  
**und niedrige Betriebskosten**  
ausgezeichnet bewährten.

Bald werden 170 STEYR-PUCH Typ 500 D  
als „Gelbe Engel“ Tag um Tag, bei jedem Wetter,  
an den Brennpunkten des Straßenverkehrs helfend  
zur Stelle sein.



Schnell — sparsam — zuverlässig

*Der Wagen für alle!*





Rennfahrer Hans Herrmann testete den Steyr-Puch 650 TR \*

# Der flotte Schani



Es rümpfe keiner die Nase vor den Kleinen. Ohne viel Federlesens hat die österreichische Steyr-Puch einen neuen „Super“-Kleinwagen auf den Markt gebracht: den 650 TR. Sein unverbindlicher Richtpreis beträgt ab Freilassing für Deutschland 4820 DM, in Österreich 31950 Schilling. Eine Preisbindung gibt es bei Steyr-Puch nicht.

Bis auf wenige Karosserieteile ist das Auto Eigenbau, und ich kann abermals nur bestätigen, daß diese renommierte österreichische Firma wirklich etwas Lobenswertes, wenn nicht sogar Aufregendes auf den Markt gebracht hat.

Äußerlich klein und unscheinbar, traut man für den ersten Augenblick dem Wagen nicht allzuviel zu. Vor allem andere Verkehrsteilnehmer nicht, die so lange die Nase rümpfen, bis sie von dem niedlichen „Flitzer“ überholt worden sind und nur noch dessen Auspuff riechen. Um so größer die Enttäuschung, wer vorher den Kleinen mit einem Achselzucken als störend abtun wollte. Die Mienen solcher Fahrer muß man gesehen haben, wenn man beim Steyr-Puch das Gaspedal durchtritt, und wenn der „Kleine“ dann abrauscht, daß den anderen der Mund offen bleibt. Er läßt nämlich nicht nur weitaus größere am Berg stehen, auch in der Beschleunigung zumindest im Bereich von 0 auf 80 km/st eilt er manch anderem davon. Seine Werte sind: von 0 auf 50 km/st in 5,4 Sekunden, von 0 auf 80 km/st in 13 Sekunden. Daß er von 0 auf 100 km/st mit 23 Sekunden relativ lange braucht, liegt lediglich daran, daß man kurz vorher den 4. Gang einlegen muß. Bei den Beschleunigungsproben war der Wagen mit zwei Personen besetzt, Spitzengeschwindigkeit des Testautos: 129 km/st. Wenn man sich dazu vorstellt, daß dieser schnucklige Kleinwagen einen luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotor von 650 ccm mit 27 PS hat, kann man nur sagen: „Hut ab!“

Er wurde als Viersitzer nominiert. Ich möchte sagen, man kann notfalls vier Personen einladen, auf die Dauer aber sitzen die Leute hinten bestimmt nicht bequem. Vorn schon!

Über den Kofferraum schweigt man sich besser aus. Was als solcher vorgesehen ist, nimmt im Höchstfall eine prall gefüllte Aktentasche auf. Mehr aber nicht! Doch zu viel darf man von einem

Kleinen, der vier Personen Platz bieten soll, wiederum nicht verlangen.

Wie fährt er? Laut und forsch! Besonders im 2. Gang schien er mir viel Krach zu machen. Und die Lenkung war mir etwas zu labil, auf unebener Straße neigte sie zur Eigenlenkung. Bei Spitzengeschwindigkeit deutete der Steyr-Puch Schwimmbewegungen an und erwies sich als seitenwindempfindlich. Ich möchte ihm hier aber nicht unrecht tun und hinzufügen, daß der Wind während unserer Testfahrt, die ich mit Helmut Sohre bestritt, von allen Seiten kräftig blies, so daß auch schwere Autos zu schwimmen schienen. An einem aber halte ich fest: Bei Vollgas muß man mit dem Steyr-Puch 650 TR recht konzentriert fahren. Bei Vollgas tanzt aber fast jedes Auto etwas aus der Reihe.

Äußerlich unterscheidet sich der Steyr-Puch 650 TR von seinem Vorgänger, dem 650 T, nur durch den Buchstaben R. Und mancher wird sich fragen: „Was soll das? Wegen eines R am Heck gebe ich nicht mehr Geld aus!“ Es ist ein Standpunkt, den man durchaus vertreten kann. Doch gibt es genug Autofahrer, die von ihrem Wagen etwas mehr verlangen als von einem gewöhnlichen, billigen Typ und die auf Leistung sehen.

Ich kenne aber auch Autofahrer, die gern hochstapeln, die sich z. B. einen alten abgelegten Mercedes 300 zulegen und einen 1,9-Liter-Motor einbauen, weil das billiger ist, aber den Anschein erweckt, man fahre einen „Großen“. Zu denen spreche ich hier nicht. Dieser Typ wird von Anfang an die Nase über den Steyr-Puch rümpfen. Ich wende mich hier an die wahren Automobilisten, die sich eines Kleinen nicht schämen, die nicht größenwahnsinnig sind und gern sportlich fahren. Für sie ist als Erst- oder auch als Zweitwagen der Steyr-Puch 650 TR ein wunderbares Fahrzeug, das man wie ein Pferd lieb gewinnen kann und immer streicheln möchte.

Wie hoch dieses neue Modell bereits im Kurs steht, ersieht man schon aus der Tatsache, daß jedes Stück, das vom Band kommt, auch schon verkauft ist. Wir spürten das, als ich mit Helmut Sohre nach Wien kam, um den Testwagen zu übernehmen. Er war aber inzwischen kaputtgefahren worden, und einen anderen hatte weder das Werk noch der Generalvertreter in Wien. Jedes Fahr-

\* Testbericht verbreitet durch die Steyr-Daimler-Puch AG (1964/65)



zeug war schon in festen Händen wie eine gutaussehende Braut. Wie ein hübsches Mädchen geht der Steyr-Puch 650 TR auch weg wie warme Semmeln.

Erprobt wurde er vorher gründlich von der Polizei, der Gendamerie und vom Militär, für die er ein vortreffliches Gebrauchsfahrzeug ist, mit dem man überall hinfahren kann.

Eine große Nachfrage herrscht auch seitens der sportlichen Fahrer und der Rallyefahrer, denen das Werk noch dadurch entgegenkommt, daß es eine größere Menge sogenannter Umbausätze verkauft, damit einer seinen 650 T auf 650 TR umfrisieren kann. Das finde ich sehr vernünftig, interessierten Käufern Gelegenheit zu geben, ihr Auto zu einem „Super“-Auto umzubasteln.

Der 650 TR hat einen Doppelvergaser. Jeder der beiden Zylinder hat also eine eigene Mischkammer. Mit Hilfe der Auspuffgase erfolgt eine Gemischvorwärmung.

Neugierig bin ich, wie sich dieser „Flitzer“ auf dem Nürburgring benehmen wird, sollte er z. B. zum 500-km-Rennen auftauchen. Ich traue ihm auf dem „Ring“ ein Stundenmittel pro Runde von 115 km ohne weiteres zu, wenn das Auto gut präpariert wird.

Die Steyr-Puch-Modelle genießen in ihrem Ursprungsland Österreich – und nicht nur dort, auch in Deutschland – einen guten Ruf. In Österreich sind sie eine Art Volkswagen, denn sie sind auf das Bergland Österreich zugeschnitten: zäh und wendig wie ein Bergbewohner, ausdauernd und sehr genügsam und auch bequem genug. Der Einstieg erfolgt durch eine weite Tür, und wer vorn sitzt, hat genug Platz. Ich finde überhaupt, daß die Raumausnutzung dieses Autos gut gelungen ist.

Die kurvenreichen und manchmal sehr engen Bergstraßen sind für den Steyr-Puch wie geschaffen. Besser ausgedrückt: er für sie! Da das Auto kaum etwas besitzt, was man sonst als Heck bezeichnet, kann man mit ihm wie auf einem Motorrad durch die Kurven jagen; und nicht nur bergab erregt er die Mißgunst manch eines Größeren, auch bergauf läßt er auf kurvenreichen Strecken manch anderen stehen, der ihn sonst über die Schulter anzusehen pflegt. Ich erlebte das am eigenen Leib in meinem Mercedes 300 SE auf dem Reschenpaß. Da fuhr mir ein 650 TR auf und davon.

Als echter Bergbewohner ist er zäh und genügsam. In den Schwarzwaldbergen scharf hergenommen, brauchte ich pro 100 Kilometer 8 Liter Kraftstoff. Der Durchschnittsverbrauch beträgt, wenn man die 110 km/st nicht überschreitet, 7 Liter. Man kommt aber auch mit weniger aus, sollte jedoch bei solch einem spritzigen Auto nicht zu sparsam fahren.

Die harte Federung wird Bergstraßen und Fahrwegen gerecht. Es ist eine sportliche Federung, die jedoch nicht so hart ist, daß sie unangenehm werden könnte. Trefflich gelöst ist die Sitzposition vorn, denn man fühlt sich in diesem Kleinwagen nicht im geringsten eingengt, behält guten Kontakt zur Straße, so daß man wirklich viel Freude haben kann. Auch die Frauen, die ihn in Österreich als Zweitwagen benutzen, weil sie sich mit ihm durch jede Lücke schlängeln können und weil er sich beim Parken überall gut abstellen läßt, schätzen dieses Fahrzeug.

Durch eine „Frisur“, die den internationalen Sportgesetzen für verbesserte Serientourenwagen entspricht, kann eine Leistungssteigerung des Motors auf rund 40 PS bei 6000 U/min erreicht werden.

Ist diese Art Autos nicht schon überholt, da doch der Drang zum Mittelklassewagen vorzuherrschen beginnt? Ich meine: nein! Gerade für den Nahverkehr ist ein kleiner, wendiger Wagen, der auch sparsam ist, das gegebene Mittel, um Verkehrsmisereen besser zu überstehen. Man sollte die „Kleinen“ nur ebenso spritzig machen wie Steyr-Puch den 650 TR. Dann wären sie auch keine Störenfriede mehr, wenn es bergauf geht. Beim Steyr-Puch 650 TR braucht man diese Sorgen nicht zu haben.

### Technischer Steckbrief

**Motor:** Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges, Bohrung 81 mm, Hub 64 mm, Hubraum 660 ccm, Verdichtung 1:8,8, Dauerleistung 27 DIN-PS bei 5500 U/min (31 SAE-PS). Max. Drehmoment 4,2 m/kg bei 3500 U/min.

**Wechselgetriebe:** 4 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang, 2., 3. und 4. Gang sperrsynchroisiert.

**Räder:** Scheibenräder mit Tiefbettfelgen 3,50x12, Niederdruckreifen 125–12.

**Bremsen:** Hydraulische Vierradbremse, Bremsstrommeldurchmesser 180 mm, wirksame Bremsfläche 428 ccm, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

**Heizung:** Warmluftheizung, abgezweigt vom Gebläse über Wärmetauscher zu den Defrosterdüsen usw. über eine Klappe direkt ins Wageninnere.

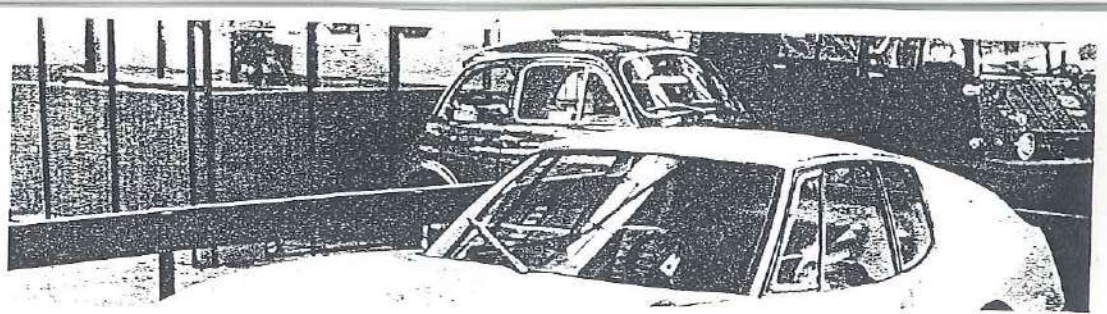
**Kraftstoffbehälter:** Inhalt 24 Liter, elektr. Reservecanzeiger am Armaturenbrett.

**Maße und Gewichte:** Radstand 1840 mm, Spurweite 1120 mm/1135 mm, Länge 2965 mm, Breite 1360 mm, Höhe (unbelastet) 1370 mm, Leergewicht (betriebsfertig) 500 kg, zulässige Belastung 300 kg, zulässiges Gesamtgewicht 800 kg.





## Dächer



Was da hinter dem 850 er Lombardi-Coupé hervorlugt müßte eigentlich ein Puch sein, zumindest ist der Nachbar unverkennbar ein Haflinger.

Was für ein Auto stand dann auf dem Turiner Salon von 1968? Ein "altes" Puch-Hardtop auf einer "neuen" Europa-Karosserie? Ein Abarth? Ein Gianini oder eine andere Abart? Wer Bilder hat über ungewöhnliche Dächer, schicke mir doch bitte kopierfähiges Material.

*P. Byssche*

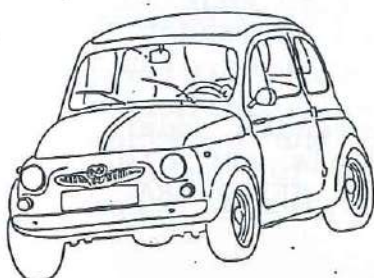
Ich suche schon seit längerem ein ÖAMTC-Schild, wo der Häubchendach-Puch als Silhouette abgebildet ist. Es gab mehrere Ausführungen, eine zeigt die nebenstehende Abbildung.

Wer kann helfen?

Nachricht bitte an:  
Dr. Zeidler  
A.-Schweitzer-Str.10  
D-W-3400 Göttingen



Steyr-Puch-  
Freundeskreis





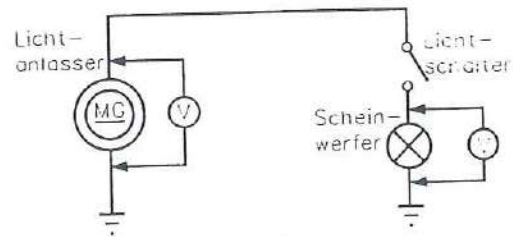
## Verbesserung der Scheinwerferanlage

Möchte man die Straßenausleuchtung des Wagens verbessern, so motivieren Autofahrer häufig einen "Christbaum" an den Bug des Wagens bestehend aus diversen Fernstrahlern, was jedoch das Erscheinungsbild des Wagen verschlechtert.

Nicht ganz so effektiv wie die zusätzlichen grellen Halogenlampen ist die Methode, den Spannungsverlust vom Erzeuger des Stroms bis zum Verbraucher auf ein Minimum zu reduzieren, aber sie ist trotzdem eine feine und elegante Lösung. Wie das am besten zu machen ist, soll Gegenstand des folgenden Artikels sein.

Ganz einfach kann man die verlorenen Volt's mit einem Spannungsmesser feststellen, indem man bei laufendem Motor die Spannung direkt am Akku, oder besser noch, direkt an der Lichtmaschine mißt. Günstig ist, die Messung etwas über Leerlauf durchzuführen, damit die Lichtmaschine richtig Saft abgibt.

Als Vergleich dazu erfolgt das Gleiche vorne an den Anschlüssen der Glühbirne. Wer da um die 0.9V Differenz mißt, braucht nicht weiterzulesen, denn dann hat er lt. Literatur den zulässigen



Spannungsverlust vom Lichtschalter bis Leuchte vorliegen /1/. Doch meist ist dem nicht so, und leicht stellt man da einen Unterschied von 1,5 - 3 Volt fest. Die Abhängigkeit zwischen Spannungs- und Lichtverlust macht die

Betriebsspannung*)	Lichtstärke
85°c	= 53%
90°c	= 67%
95°c	= 83%
100°c	= 100%

\*) bezogen auf die mittlere Betriebsspannung

von 100% = 6,75V  
oder 100% = 13,5V  
oder 100% = 27V

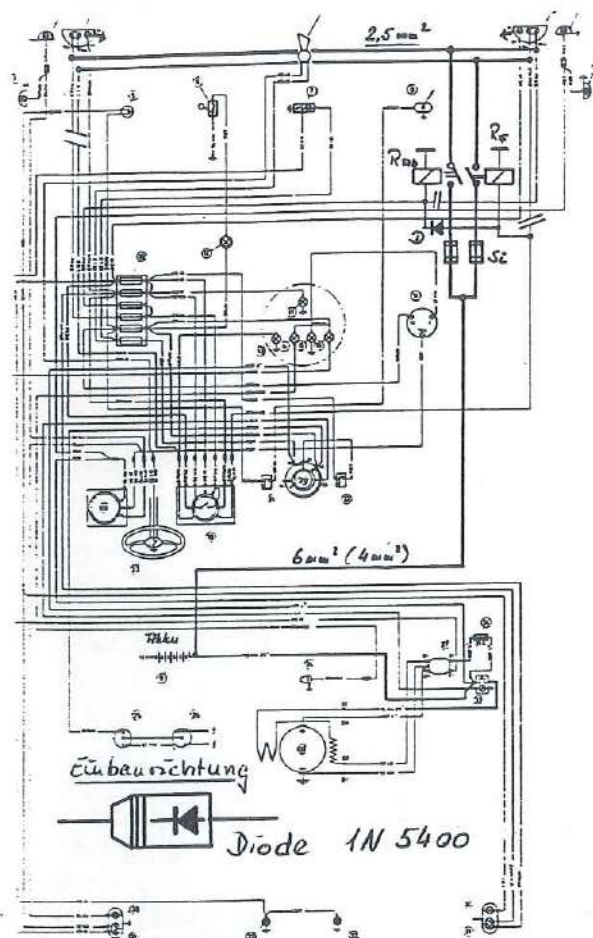
nebenstehende Liste deutlich/2/. Betrachtet man sich den Standard-Stromverlauf im Schaltplan, so erkennt man Schalter, lange Leitungswege und Steckverbindungen. Dies alles führt zu Spannungsverlusten, besonders wenn die Schalter und Verbindungen etwas älter und dadurch korrodiert sind.

Der Verbesserungsstrick ist ganz einfach: Das vorhandene Schaltungssystem dient lediglich der Ansteuerung zweier Relais, eins fürs Abblendlicht, das andere fürs Fernlicht. Die "Starkstrom"-Verdrahtung erfolgt komplett neu nach dem Grundsatz: so kurz und so dick wie möglich.

Zuerst wird ein dicker Brummer (6 mm<sup>2</sup>; zur Not 4 mm<sup>2</sup>) direkt vom Akku nach vorn in die Nähe, wo sich später die Relais befinden werden, gelegt. Von diesen geht es dann auf dem direkten Wege zu den Glühlampen. Für diese Leitungen wird 2,5 mm<sup>2</sup>-Kabel verwendet. Die Absicherung kann auf zwei verschiedene Weisen erfolgen. Zum einen kann man entweder einen Mehrfach-Sicherungshalter (z. B. HELLA 8 JD 002 294-031) verwenden, oder man greift zum anderen statt auf ein einfaches Relais auf die Variante mit einer Hucke-pack-Sicherung zurück (z.B. HELLA 4RA



003 510- 181 oder BOSCH 0 332 014 401), was die Installation vereinfacht und zusätzlich nochmals je zwei Steckverbindungen (nämlich die der Sicherungshalteranschlüsse) einspart. Angesteuert werden die Relais, wie bereits erwähnt, mit der vorhandenen Verdrahtung, d.h. die Anschlüsse vor oder nach dem alten Sicherungskasten gehen direkt auf die Relais. Die Funktion der Kontrolleuchten für Licht und Fernlicht bleibt voll erhalten. Nur die beiden Abblendlichtsicherungen im serienmäßigen Halter sind überflüssig geworden. Durch den gesamten Umbau fließt der kräftige Lichtstrom nun nur noch über einen Schaltkontakt direkt zu den Scheinwerfern.



### Das Abblendlicht brennt mit dem Fernlicht

Mit Hilfe des Einbaus eines einzigen elektronischen Bauteils, einer Diode, kann man eine zusätzliche Lichtausbeute erzielen, indem beim Aufblenden das Abblendlicht weiter mitbrennt. Diese Diode wird zwischen die Steueranschlüsse der beiden Relais geschaltet. Sie wirkt wie folgt: Bekommt das Fernlichtrelais Spannung vom Abblend-/Fernlicht-Umschalter, so leitet sie den Strom auch an das Abblendlicht-Relais weiter. Blendet der Fahrer das Licht wieder ab und legt damit die Spannung wieder auf das Abblendlichtrelais, wird nur dieses angezogen. Die Diode sperrt den Strom zurück zum Fernlichtrelais, da sie ja bekanntlich in eine Richtung leitet, aber in die umgekehrte Richtung sperrt. Dadurch verhindert sie, daß auch das Fernlichtrelais Strom erhält. Die Diode (1N 5400; Best.-Nr. 162361- 78) ist am einfachsten bei der Fa. Conrad oder anderen gut sortierten Elektronikshops erhältlich. Sie verkräftet bis zu 3 A bei 50V, und das ist ideal für diesen Zweck.

### Glühlampenfassungen

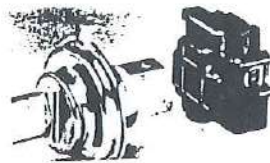
Für die Lampenfassungen kann man die alten verwenden. Die Klemmlaschen müssen dann aufgebogen werden, die alte Leitung entfernt und die neue eingeklemmt und verlötet werden. Da das Lötzinn auf dem alten Zeug meist eh nicht richtig hält, ist es schon besser, man verwendet gleich neue Anschlüsse. Hierfür bieten



sich zwei Lösungen an

### BOSCH- Anschlüsse

Die Bosch- Steckdose ist einfacher beim Glühbirnen- Wechsel zu handhaben, macht aber eine zusätzliche Steckverbindung im Stromkreis aus.



#### Dreipolige Steckdose

Zum Anschluß von Zweirahllampen H4 und H2 (A) in Fern-Abblendscheinwerfern mit Federklemmen

⊕ 1 304 485 004


⊕ 1 304 485 900 □

mit Flachstecker ⊕ 1 304 485 401

□ SB-Klarsichtverpackung

### Flachstecker- Anschluß

Der Anschluß erfolgt direkt von der Leitung über breite Flachstecker auf die Glühbirne. Der Nachteil ist halt das Gewurschtel beim Birnenwechsel.

Abbildung	Bezeichnung Leitungsquerschnitt in mm <sup>2</sup>	Erläuterung	Kenn- farbe der Isolation	Bestell-Nr. Klarsicht- packung	Stück je Klarsicht- packung
	Flachsteckhülse	für Scheinwerfer mit asymmetrischem Licht	blau	8KW 044 024-001	100

Der ganze Umbau ist fast ein Muß, wenn man ein Fahrzeug mit Drehstromlichtmaschine und H4- Einsätzen hat. Er läßt sich auch bei jedem anderen Fahrzeug verwirklichen. Bei meinem Fiat war der Umbau einfach, da bei diesem Fahrzeug der Akku vorn untergebracht ist, und ich daher mit sehr kurzen Leitungen auskam. Des weiteren habe ich auf Drehstromlichtmaschine umgestellt. Die Lichtausbeute ist durch diese ganzen Maßnahmen wesentlich besser geworden.

### Literatur

- /1/ Kraftfahrtechnisches Handbuch, BOSCH, 19. Auflage, 1984
- /2/ HELLA Hauptkatalog
- /3/ BOSCH Karosserieausrüstung (Katalog), 1984

### Lieferant der Diode

Fa. Conrad Elektronik  
Klaus- Conrad- Str. 1

8452 HIRSCHAU

*R. H. Diesner*

Rene- H. Diesner  
18. November '91





**EVERYONE** has his dream. From beating Jim Clark to maybe sailing round the world single-handed, we all enjoy the occasional retreat from reality. Let's say what follows is a dream, but it might be true.

As we cruised down M4 in what looked no more than a Fiat 500, a Rolls-Royce Silver Cloud slowly edged by in the outer lane. Tucking in behind we accelerated up to his 75 m.p.h. He responded by increasing to 80 m.p.h., looking puzzled in his mirror. We stayed there through 85 to 90 m.p.h. and then pulled by with a cheery wave on the inside as we took a slip road off the motorway. The Rolls driver turned and geared without hiding his annoyance.

Such a dream could easily become reality if the "Fiat 500" in question happened to be a Steyr-Puch 650 TRII. This machine is basically a licence-built Fiat from Austria with a remarkable 660 c.c. air-cooled flat-twin engine developing an amazing 36 b.h.p. net. We have tested two before, but this latest proved itself to be much the fastest yet. With all the extras on the test car it would cost about £775 in Great Britain.

Unfortunately our test was interrupted twice and the little car let us down once at night. To begin with, the Puch was delivered to us without any apparent means of silencing the exhaust. Trying not to cause a nuisance in London was extremely hard, because (as the figures show) the TRII engine is peaky to say the least. It was a case, as an American guest put it as we dropped him back in the front courtyard of the Savoy, of "I guess we're going to vibrate them a little."

So we sent the car back and four of the Volkswagen type pipe mufflers were added to the ends of the exhaust with considerable effect. Next, the clutch began to slip when we tried to take performance measurements, so this was replaced. Finally the dyna-start unit failed to keep up with all the extra lamps one night and we were struck with a flat battery.

This tale of troubles ends there, and it would be wrong to assume from it that all Steyr-Puchs are unreliable. We feel sure that our experience is unusual and it is

certainly contrary to the way the other two test cars behaved.

Compression ratio is 10.5 to 1 and the rev limit is marked at 7,000 r.p.m. After our test we worked out from the gear ratios and tyre data that the instrument must have been reading about 500 r.p.m. high at the top end, and maybe there is some more performance to be had. We stuck to the red mark and still obtained some pretty incredible figures. All the while the engine sounded sweet, very healthy and eager to go on being thrashed.

It is impossible to spin wheels when taking off, so we rode the clutch and kept the rev counter needle up above 5,000. The gears whine quite loudly and the engine throbs away with an exhaust racket that drowns all normal conversation. One girl friend thought we had run out of things to say.

**U.K. Concessionaires:** Ryders Autoservice (G.B.) Ltd., 215-217 Knowsley Road, Boode, Liverpool 20.

From idling at about 1,200 r.p.m. (it always sounds slower because the car is used to more cylinders firing) the Puch feels much like a Fiat 500 as the revs increase. Just at the point when the Fiat would be running out of breath (about 4,500 r.p.m.) and needing a higher gear, the whole character of the Puch changes completely. It is as if a switch has been thrown and an extra few cylinders brought in. As suddenly as that the little engine literally springs to life and races up to 7,000 r.p.m. and sometimes beyond. A careful eye must be kept on the rev counter, which is a £10 15s extra.

In the higher gears opening the throttles fully below 4,000 r.p.m. causes misfiring from an over-rich mixture, so it pays handsomely to keep the revs up and make full use of the gearbox. Ratios are closely spaced and the sturdy little remote control between the seats is easy to flick about although one gets a sweeter change by double declutching.

Special seats cost £14 each and the driver can sit at arm-stretch, but leaving no room for anyone in the back. The little 12in. dia. wheel is leather covered and costs almost £8 extra. The steering feels rather low geared and a couple of our testers thought it should be quicker for such a small car with the performance available.

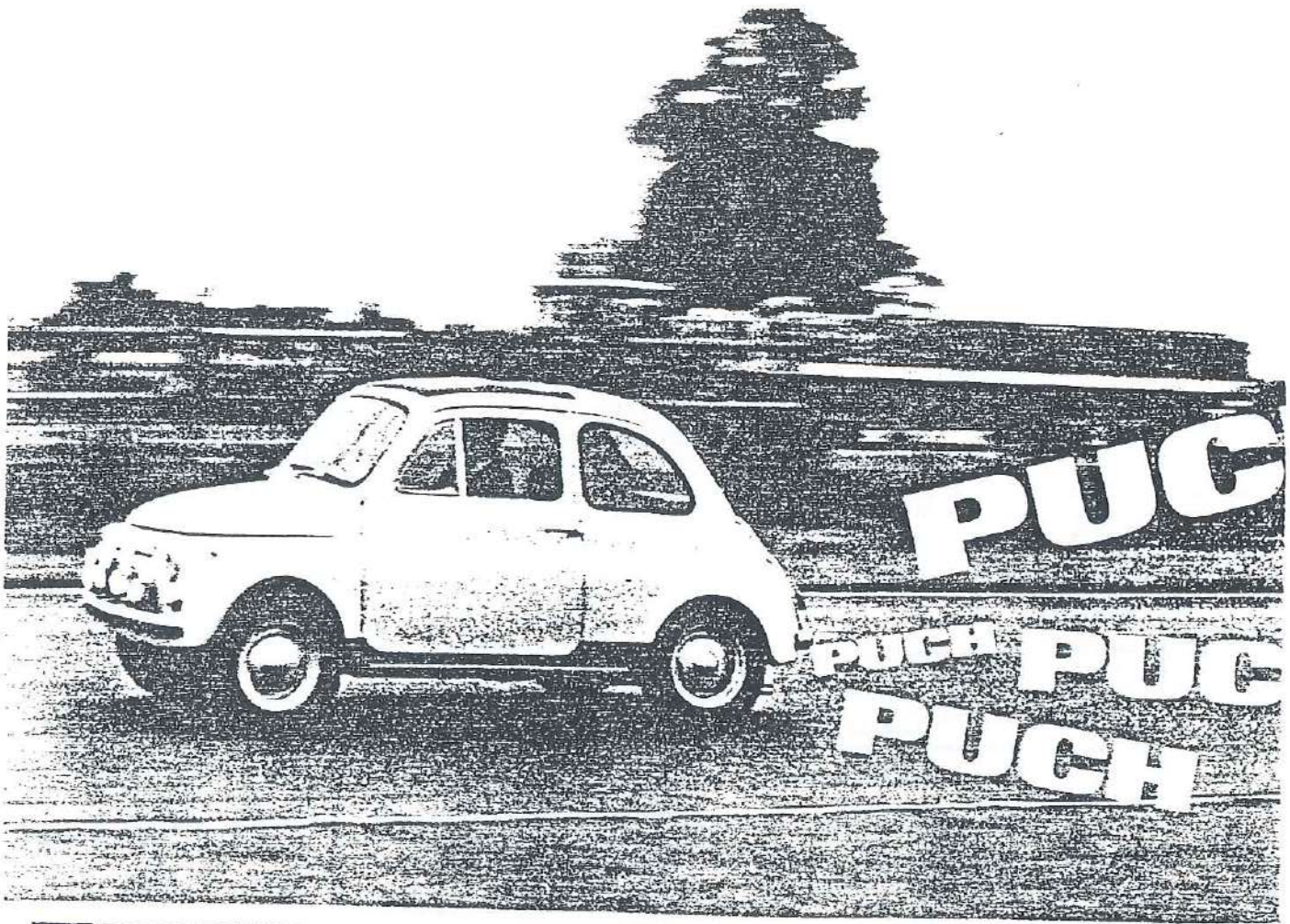
With big radial-ply tyres and ultra stiff suspension the ride of the Puch is firm and

# STEYR-PUCH 650 TRII 660 c.c.

BY GEOFREY HORN



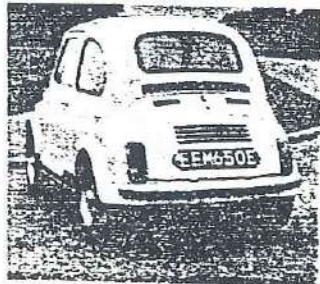




Left: The inside of the Steyr-Puch is revised with new seats, extra dials and a tiny leather-covered wheel

Right: Under the back there are four exhaust pipes

Far right: Cooling fan and a dynamo-starter are on a common shaft above the engine driven by twin vee-belts



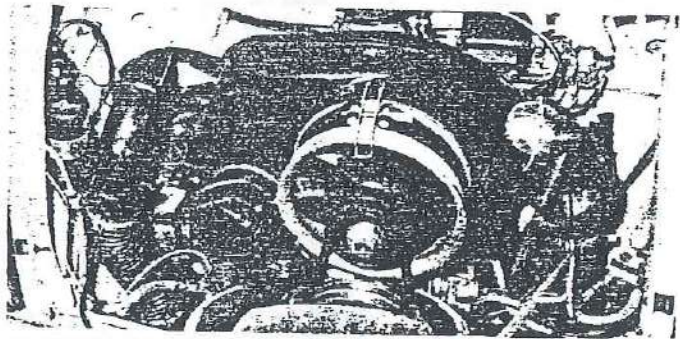
choppy on all but the smoothest roads. In return for this the cornering power is considerable and the car can be flung about without any roll and with the expected oversteer only beginning to intrude long after the rational limit. Lateral g forces must be very high before the tail will flick out slightly with a protesting "yoink" from the outside rear Dunlop SP3.

In traffic the Puch is a veritable bomb, streaking away from the front of a queue well ahead of the mob, or nipping smartly through tiny gaps with a foot or two to spare and a big margin of performance in hand to make the manoeuvre quick and safe. On the open road the noise hammers round the basic box of the body, despite the stand-

ard sunroof, and gets rather tiring on the ears after the first few hours.

Petrol consumption should be evaluated more in the light of the way the car performs than its engine size, and overall we managed only 23.2 m.p.g. To double the range an additional tank can be squeezed in under the front hood for an extra £8 and this was on the test car with a contents gauge (£5 extra) supplementary to the normal low-level warning lamp.

As a town car the compact size and vivid performance give the Puch useful advantages. The price and high noise level are against it, but judged overall it is a car we liked. It is full of unusual character and gave us much entertainment.



Figures in brackets are for the Austin Mini-Cooper tested in AUTOCAR of 10 September, 1965.

Acceleration times (mean): Speed range, gear ratios and time in seconds.

M.p.h.	Top	3rd	2nd	1st
10-30	(4.34)	(3.77)	(6.34)	(5.11)
20-40	—	(11.7)	10.1	(7.0)
30-50	26.6	(11.3)	8.0	(7.5)
40-60	24.9	(12.1)	7.9	(9.1)
50-70	18.5	(15.1)	—	—
60-80	19.8	(22.2)	—	—

From rest through gears to:

30 m.p.h.	4.3 sec	(5.1 sec)
40 "	7.3 "	(8.0 "
50 "	10.6 "	(11.9 "
60 "	15.0 "	(16.8 "
70 "	22.7 "	(24.0 "
80 "	34.8 "	(38.2 "

Standing quarter-mile 19.5 sec (20.1 sec)

Maximum speeds in gears:

	m.p.h.	k.p.h.	r.p.m.
Top (mean)	90 (90)	145 (145)	6,520 (6,080)
(best)	90 (90)	145 (145)	6,520 (6,080)
3rd	61 (68)	98 (109)	6,460 (6,250)
2nd	44 (48)	71 (77)	6,420 (6,230)
1st	26 (29)	42 (47)	6,540 (6,270)

Overall fuel consumption for 503 miles 23.2 m.p.g. 12.2 litres/100kms (32.5 m.p.g. 9.0 litres/100kms)

A Meila = 1609,3 m



## Verbesserte Leistung

Jeder Mensch träumt seinen Traum. Vom Sieg über Jim Clark bis zur einhändigen Weltumseglung genießen wir alle den gelegentlichen Rückzug aus der Realität. Nehmen wir an, das folgende ist ein Traum, aber es könnte genausogut wahr sein.

Als wir die M 4 entlangrollten in einem Auto, das nicht mehr zu sein schien als ein 500er Fiat, schnitt ein Rolls-Royce Silver Cloud recht knapp aus der Überholspur herein. Wir klemmten uns hinter ihn und beschleunigten auf seine Geschwindigkeit von 75 m.p.h. . Er reagierte indem er auf 80 erhöhte, wobei er etwas verwirrt aussah in seinem Rückspiegel. Wir blieben dran, auch bei 85 und dann 90 und dann überholten wir mit einem kleinen Schlenker auf ihn zu innerhalb sehr kurzer Distanz. Der Rolls Fahrer drehte sich zu uns herüber, und man kann nur sagen er glotzte, ohne auch nur den Versuch zu unternehmen, seine Verblüffung zu verbergen.

Ein Traum dieser Art könnte leicht Wirklichkeit werden, wenn der angesprochene Fiat 500 zufällig ein Steyr-Puch 650 TR II ist. Dieses Fahrzeug ist im wesentlichen ein Fiat Lizenzbau aus Österreich mit einer bemerkenswerten 660 cc Maschine, luftgekühlter Zweizylinderboxer der erstaunliche 36 PS an der Hinterachse entwickelt. Wir haben früher bereits zwei Puchs getestet, aber dieser jüngste erwies sich als der bei weitem Schnellste. Mit allen Extras, die im Testfahrzeug eingebaut waren, würde er in Großbritannien etwa 775 £ kosten.

Unglücklicherweise wurde unser Test zweimal unterbrochen und das kleine Auto ließ uns auch einmal nachts stehen.

Am Anfang muß bemerkt werden, daß uns der Puch gebracht wurde, ohne das irgendwer auch nur den leisesten Versuch unternommen hätte, das Auspuffgeräusch zu dämpfen. Es war ein hartes Stück Arbeit, in London keinen Auflauf zu verursachen, denn die TR II Maschine ist, gelinde gesagt, recht spitz. (siehe auch Diagramm). Es lief nach dem Motto, wie ein amerikanischer Freund es ausdrückte, als wir ihn in der Savoy Auffahrt abladen: "Ich vermute, wir lassen sie jetzt ein bißchen vibrieren."

Wir schickten also das Auto zurück und vier VW Endrohre wurden montiert, was beträchtliche Verbesserung brachte. Als nächstes begann die Kupplung zu rutschen, als wir Leistungsmessungen vornehmen wollten. Sie wurde ausgetauscht. Schließlich war auch noch die Dyna Start Anlage überfordert von den vielen Zusatzscheinwerfern und eines nachts blieben wir stehen mit leerer Batterie.

Diese Leidensgeschichte endet hier und es wäre falsch, zu vermuten, daß Steyr-Puch Autos unzuverlässig seien. Wir sind sicher, daß unser Experiment ungewöhnlich ist und es ist sicher das genaue Gegenteil zu dem Testverfahren, dem die beiden früheren Puchs unterzogen worden waren.

Das Verdichtungsverhältnis ist 10,5 zu 1 und die Drehzahlgrenze liegt bei 7000 u/min auf dem Drehzahlmesser. Nach unserem Test stellten wir anhand der Getriebe Übersetzungen und der Reifendaten fest, das das Instrument eine Voreilung von etwa 500 Touren hatte, so daß vielleicht sogar noch mehr Leistung zu holen gewesen wäre. Wir hielten uns an den roten Bereich und erzielten dennoch schier unglaubliche Ergebnisse. Die ganze Zeit hindurch klang die Maschine rund, sehr gesund und durchaus bereit, weiter geprügelt zu werden.

Es ist unmöglich, die Räder beim Start zum Durchdrehen zu bringen, deshalb hielten wir die Kupplung oben und ließen die Drehzahlmesser-nadel praktisch nicht unter 5000 fallen. Das Getriebe wimmert jämmerlich und der Motor hämmert drauflos mit einem Auspuffschlag, der jede Unterhaltung unmöglich macht. Eine Freundin meinte, uns wäre der Gesprächsstoff ausgegangen.



Aus Leerlaufdrehzahlen heraus etwa um 1200 Touren (es hört sich immer etwas langsamer an, da das Ohr an mehrzylindrige Motoren gewöhnt ist) fühlt sich der Fuch mit steigender Drehzahl sehr wie ein Fiat 500 an. Genau an dem Punkt, wo der Fiat außer Atem geraten würde (etwa bei 4500) und geschaltet werden müßte, verändert sich der ganze Charakter des Fuchs völlig. Es ist, als ob ein Schalter betätigt würde, der ein paar weitere Zylinder einschaltet. Urplötzlich erwacht der kleine Motor zum Leben und dreht behende bis auf 7000 und manchmal darüber. Man sollte den Drehzahlmesser immer im Auge behalten. Er sit übrigens ein 10.15 £ Extra.

In den oberen Gängen verursacht Vollgasgeben unter 4000 Umdrehungen Fehlzündungen durch überfettetes Gemisch, so daß es sich schon lohnt, das Drehzahlniveau immer hübsch hoch zu halten und vollen Gebrauch vom Getriebe zu machen. Die Stufen liegen eng beieinander und der kleine stämmige Schalthebel zwischen den Sitzen läßt sich leicht herumrühren, obwohl Zwischenkuppeln einen leichteren Gangwechsel bringt.

Spezialsitze kosten 14.00 £ das Stück und der Fahrer kann mit ausgestreckten Armen sitzen, wobei dann allerdings kein Platz mehr bleibt für Leute auf der Rücksitzbank. Das kleine 12 inches Lenkrad ist lederüberzogen und kostet fast 8.00 £ extra. Die Lenkung fühlt sich ziemlich indirekt an und eine Reihe unserer Tester meinte, bei einem solch kleinen Auto mit dieser Leistung sollte sie schon etwas direkter sein. Mit den großen Radialreifen und einer ultrasteifen Radaufhängung ist das Fahrverhalten bis auf ganz glattem Belag doch recht hart und unbeständig. Dafür ist das Kurvenverhalten jedoch ausgezeichnet und das Auto kann herumgeworfen werden ohne jede Neigung wegzugehen und das erwartete Übersteuern beginnt erst lange nach einer von persönlichem Mut diktierten Grenze. Die Querschleunigungskräfte müssen schon sehr hoch sein bevor das Heck leicht ausbricht begleitet von einem protestierenden "yoink" des äußeren Dunlop SP 3.

Im Verkehrsgewühl ist der Fuch eine wahre Bombe. Er saust wie ein geölter Blitz dem Mob voraus bei der Beschleunigung an der Ampel oder schlängelt sich smart durch kleinste Lücken, jedoch immer noch mit ein paar Zentimetern "Reserve" und einem gewaltigen Leistungsüberschuß, der alle Manöver schnell und sicher beenden läßt.

Auf offener Strecke hämmert der Lärm um die Karosserie und trotz des serienmäßigen Schiebedachs ermüden die Ohren leicht nach den ersten paar Stunden.

Der Benzinverbrauch sollte mehr vom Standpunkt der Leistung des Autos als von dessen Größe her betrachtet werden. Wir brachten im Durchschnitt nur einen Wert von 23,2 miles per gallon zusammen. Um die Reichweite zu verdoppeln, kann ein Zusatztank für weitere 8.00 £ unter die Fronthaube gequetscht werden. Einen solchen hatte unser Testfahrzeug und auch eine Benzinstandsanzeige, ( 5.00 £ extra) die die normale Warnlampe für sinkenden Benzinstand ersetzte.

Als Stadtfahrzeug verleihen seine kompakten Außenmaße und seine lebhaftige Leistung dem Fuch nützliche Vorteile. Der Preis und der hohe Geräuschpegel sprechen gegen ihn, aber in der Gesamtbeurteilung ist er ein Auto, das wir mochten. Er ist voller ungewöhnlicher Charaktereigenschaften und bescherte uns reichlich Unterhaltung und Spaß.

Übersetzung (so gut es ging) aus

AUTOCAR, 31 August 1967

Originaltitel: IMPROVED PERFORMANCE

Auch den Engländern gefiel der TR 2.



Der

# Steyr-Puch Freundeskreis

Hier ist auf vielfachen Wunsch einmal eine Adressenliste.  
Sie umfaßt die Steyr-Puch Freunde, die mit einer Veröffentlichung  
an dieser Stelle einverstanden waren. Soviel sei aber verraten:  
Ich verschicke jedes Jahr doppelt so viele "Thondorf" als hier  
Namen auftauchen.

Arau Xavier	Tarpenbeckstr.46	2000 Hamburg 20	040/4808580	
Behring Jörg	Alardusstr. 11	2000 Hamburg 20	040/495896	500 D Bj.1959
Bohlmann Hans-Dieter	Auf der Gasse 1	5450 Neuwied (Niederbieber)		700 C und zwei Ex-Rennpuchs (viele Teile vorrätig)
Brutschin Oskar	Freiburger Str. 32	7825 Lenzkirch 1	07653/296	650 TR Bj. 12/66
Collas Heiner	Waldfriede 11	5190 Stolberg	02402/6975	
Diesner René	150 A Leicester Road	Oadby,Leicester LEZ 4AA England	0044533/710676	Fiat 500 R-Steyr Bj. 1973 mit spez. Umbauten
Eckert Martin	Paulengrundstr. 19	6794 Brücken	06386/5458	Fiat-Puch, Bj.1969
Dr.Frerichs Dieter	Pommernweg 27	2073 Lütjensee	04154/7221	500 D,Bj.61 (TR Motor)
Fruhmann Georg	Wimmstr. 29	8358 Vilshofen 4 (Seestetten)	08548/522	Puch 500, Bj.1970 650 T, viele Teile
Geisbüsch Thomas	Koblenzer Str. 3	5440 Mayen	02651/48292 48297	rechts gelenkter 650 TR II Bj. 15.2.67
Glombeck Günter	Im Sternberg 4	7100 Heilbronn	07131/78616	500 D , Bj.60 Umbau aufTR
Grohs Johannes	Stimbergstr. 278a	4353 Oer- Erkschwick	02368/52660	650 T ,65 und 650 TR,65 baut gelegentlich Montes
Grün Thomas	Bergstr. 26	5521 Peffingen	06523/602	650 T , 61 , 50 PS
Hahn Martin	Karl-Weber-Str.38	7320 Göppingen Holzheim	07161/82324	126, Steyr-Puch , 76 (4 1/2 Borrans, AHK !)
Heiml Hartwig	Fornacherstr.6	A-4870 Vöckla- markt	0043/7682/2216	650 TR II Europa 7/68 Steyr-Puch Adria TS (Unfall)
Heller R.F.	Am Herzel 55	6730 Neustadt 13	06321/6294	650 TR , 65 /500 D , 61
Henkel Norbert	Im Bungert 21	7891 Dogern	07751/6041	500 D ,64
Heydner Michael	Neumarkter Str.28	8503 Altdorf	09187/5876	500 D , 64 / 700 C (leicht defekt)
Hiltrop Johannes	Stuckenbuschstr.165	4350 Reckling- hausen	02361/15854	650 T , 68 (besorgt Federn,Stabis, Anlenkungen)
Hilz Rudolf	Forstweg 1	8051 Marzling (bei Freising)	08161/64016	500 D , 58 umgebaut auf TR
Hübsch Rainer	Ochsenfurter Str.8 a	8500 Nürnberg 90	0911/303897	500 D , 63 , zerlegt
Jordans Horst	Hubertusstr.38	5165 Hürtgen- wald-Gey	02429/7971	500 D ,61 650 T, 68 beide Autos "aufgerüstet"
Kahl Lothar	Fichtestr. 15	5238 Hofheim	05192/25520	650 TR 1 , 69
Knobloch Winfried	Werner-Hilpert-Str. 17	3500 Kassel	0561/102966/67	einige Puchs, 695 SS, Bianchina Gabrio er besorgt Schriftzüge, Steyr-Zeichen, Spezial Nockenwellen,Kopfbearbeitung



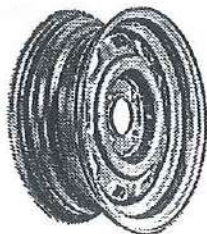
Steyr-Puch-  
Freundeskreits



Knoll Jürgen	Adolf-Kolping-Str.2	3200 Hildesheim	05121/265581	500 D,59
Köhler Claus-Michael	Gut Steeg 13	5100 Aachen	0241/73492	650 TR II , 65
Kroeber Peter	Lindenweg 20	5441 Thuer	02652/3061	650 TR , 66 /650 TR ,65 Ex-Monte-Carlo Weksauto, 650 Rennpuch besorgt Sicherheitstanks,Fusina-Sitze und das ISA-Racing Programm
Lederer Claus	Bruckmannstr.4	7012 Fellbach 4	0711/511604	650 TR auf 73 Fiat Basis
Lülsdorf Horst	Akazienweg 2	5202 Hennef 1	02242/82533	
Melkis Jochen	Marienforster Steinweg 37	5300 Bonn Bad Godesberg		650 T , 64
Müller-Hausser Andreas	Otto-Heilmann-Str. 3A	8022 Grünwald	089/6417411	650 TRN/1 , 500 , Bj.59 650 TR II Monte-Carlo Auto und österr. Staatsmeister
Nork Stefan	Kirchweg 4	8081 Unterschweinsbach		Puch verkauft
Peter Harald	Peterbergstr.28	6696 Braunshausen	06873/6235	
Pippon Thomas	Kleine Lolt 7	3002 Wedemark 8	05130/4266 0511/7303374	650 TR , 65 seit 1970 in Besitz und immer Racing!
Saszyk Manfred	Hacketäuerstr.112	5650 Solingen 1	0212/45438	500 D , 58
Schaath Thomas	Gräfenberger Weg 15	W-1000 Berlin 45	030/700001-11 priv. 8114709	650 TR ,72 500 D, 63 126 Puch kann Tanks verzinken u. Druckgußteile machen
Schrankl Siegfried	Berhamer Str.3	8201 Obing	08624/2054	650 TR 1 , 71 Slalom
Schroer Lothar	Rennstieg 15	4150 Krefeld	02151/639126	650 TR ,63 u.67 (Shell-Pokal) fertigt Gußkrümmer für Monte (90,-DM das Paar !gut!!)
Schwarzenbeck Mike	Riemerstr.307	8000 München 82	089/9212905 906311	500 D , 58
Sentner Lutz	Bergedorfer Str. 10d	2050 Hamburg 80	040/7301834	500 S , 10/69
Splanemann Karl-Heinz	Köpenicker Str. 83 A	W-1000 Berlin 47	030/6637168	650 TR, 64 , 88 rest.
Stöcker Manfred	Barkhof 1a	2724 Sottrum	04264/2083	650 TR, 64 (bis 89 Shell-Pokal) bereitet Nachfertigung der hinteren Bremstrommeln vor
Stößel Michael	An den 3 Eichen 4	5205 St.Augustin 1	02241/21324	500 s ,73 u. 650 T, 63 besorgt Sachs-LUK-Hella-Bosch
Treittinger Josef	Münzbergtor 21	8070 Ingolstadt	0841/34113	
Tröltzsch Hans-Georg	Kichenweg 14	8521 Uttenreuth	09131/58915	500 D, 650 TR, 126 er Puch
Volle Henning	Pöstitfach 1613	7800 Freiburg	0761/22262	650 TR II, 69
Zangi Frank	Oetzendorf 8	3119 Weste	05805/1261	500 D, 66
Dr.Zeidler Holger	Albert-Schweitzer-Str. 10	3400 Göttingen	0551/24571	650 TR 1 /67 Kunststoffhardtop

**ALFONS MANN**  
Inh. Erika Mann  
**Mechanische Werkstatt**  
**Spezialbetrieb für Felgen**

Sellerbeckstraße 55  
4330 Mülheim (Ruhr)-Dümpten  
Telefon (02 08) 7 31 81



**Steyr-Puch-**  
**Freundeskreis**

Fast wie bei Wüstenrot. Nur ist hier Stichtag im Juni.  
Die Firma Mann schließt dann nach Auskunft der Inhaberin. Felgenrohlinge in 12 Zoll gibt es auch keine mehr. Ihr müßt also, wenn ihr noch breite Felgen haben wollt, Puchfelgen u n d andere Felgen anliefern. Gestern habe ich Escort-Felgen gekauft ...



Das waren noch Zeiten.

Ich höre jetzt schon viele sagen: "Mensch, und ich Depp habe nicht gekauft und gemeint es sei zu teuer."

## STEYR-PUCH

Verkaufe schnellen 650 TR-Motor, 40 PS, wenig gelaufen, für DM 950.-. Telefon 0 23 06 - 64 53. 34 362

Steyr-Puch 650 TR, rennfertig, auf letztem Stand (ehem. Eichhammer), Schleppgabel. W. Wiedekind, 3501 Baunatal 4, Heinrichstr. 6, Tel. 0 56 01 - 634. 34 542

Steyr-Puch 660 TR, rennfertig, zu verkaufen, DM 4000.-. Wolfgang Wintergerst, 8971 Thal Kirchdorf, Salmas 2. 34 541

Suche 500 Steyr-Puch, Karosserie mit oder ohne defektem Motor. B. Garth, Siegen, Albert-Richartz-Str. 21. 34 516

1 Steyr-Puch, rennfertig, u. 1 zerlegt, mit sämtl. Zubehör, DM 2800.-, verk. Tel. Düsseldorf 33 92 82. 34 401

Verk. 500er-Rennmotor, ca. 40 PS, 580.-, Tel. Ennepetal 6 28 41. 34 356

Suche Steyr-Puch 500, zahle DM 500.- bar, W. Krüger, 338 Goslar, Ortelsburger Str. 10. 34 486

## Steyr Puch

**Aus Unfall-Puch**  
günstig zu verkaufen: 1 Rennmotor, Getriebe etc. Liste anfordern bei Tel. 02 21 / 60 33 96

**Autocross am Kontinent**  
von Günter Ledl. 88 Seiten, 36 Abbildungen, kartonierter Einband, Preis 6,80 DM. Bestellen Sie bei: autobuch - 322 Alfeld - Postfach 1450

Steyr-Puch  
1 Hi-Achse kompl. 37-15/34-19/28-25/27-27 u. mehrere Übersetzungen zu verk. H.-J. Grewe, Hamm 0 23 81 / 49 71

# ASKA-

## Steyr Puch

Verk. Internallisch schnellen 650 TR II (ex-Karl-Kuhn), Spitzenfahrzeug Gr. 2 f. 1970, gen.-überh., m. 2 Getrieben, Ein- u. Zweivergasenanlage etc. aus beruflichen Gründen, nur 4500.- DM. Bernd Becker, Schalensitze, 658 Idar-Oberst. 2, Pappelstr. 3, (0 67 81) 22 85.

Verkaufe rallyefertigen Steyr Puch, Bj. Dez. 69, ca. 47 PS, Liedl-Getunt, viel Zubehör, für 6800.- DM. Harald Braicks, 6101 Welterstadt, Waldstraße 5.

## STEYR-PUCH

Steyr-Puch, Rundstreckengerät., Schleppstange, versch. Ersatzteile, z. B. versch. Trieblinge. F. P. Schäuble, 75 Karlsruhe, Weingartener Str. 1, Tel. 4 21 44. 69 410

Neuere Karosserie gesucht. D. Beikirch, Minden, Reiherweg 5. 69 092

Verkaufe 1 Motor 650 TR, 38 PS, DM 800.-, 1 Getriebe, Rundstrecke, DM 500.-, 1 Getriebe, DM 250.-, 1 Motor 500, DM 300.-, 4 Felgen und Bereifung, Drehzahlmesser usw. Tel. Essen 77 71 98 nach 18.00 Uhr. 69 182

STEYR-PUCH 500 D, zugel. 9. 63, DM 1000.- V.H.-Basis. Tel. Duisburg 28 16 / 70 77. 69 579 A

## TRABANT

**Ersatzteile-Versand täglich.**  
Karl Heinz Meller, 2 Hamburg 22, Winterhuder Weg 62, Telefon 2 20 69 53-55

## Steyr Puch

**Fast zu verschenken**  
Rennpuch, alte Kaross., sämtl. Armat., 2 Schalen, Stromkreisunterbr., offene Flammrohre, 4 neue Bilstein-Renn-dämpfer, Lederlenkrod u. Schleppstange, komplett für 1500 DM, oder einzeln. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 536 an „rallye racing“, 322 Alfeld (Leine), Postfach 1450

## Steyr-Puch

Rennmotor zu verk., 1100.- DM. L. Fritzing, 675 Kaiserslautern, Kaiserstr. 34, Tel. 06 31 / 5 69 84. 62 353

Steyr-Puch gesucht. Tel. 0 23 06 / 5 41 30. 62 263

Suche Bing-Verg.-Anl. f. Steyr-Puch. Tel. 0 56 32 / 74 56. 62 415

Geir. R8. 2 verk. T. 09 11 / 63 00 85. 62 043

TR II, 50 PS, alle Verb., Straßenzul., komplett 2500.- DM od. Teile. Angeb. unt. Nr. 352. 62 314

## Steyr Puch

Steyr Puch 650 TR Europa (neues Modell), rennfertiger Gruppe-II-Tourenwagen, u. a. 4. Platz in der TW Staatsmeisterschaft, schnellstes und erfolgreichstes Fahrzeug in Österreich. Das Fahrzeug ist in einwandfreiem Zustand und wird mit sämtl. Zubehör verkauft. Motor (2 Weber-Doppelv.) und Fahrgestell am letzten Stand.

Hans Fink, A-6850 Dornbirn/Osterr., Postfach 146, Tel. 00 43 55 72 / 27 49

Steyr-Puch  
rennfertig ca. 54 PS, mit Berggetriebe u. Schleppgabel, für DM 3000.- zu verkaufen.

Max Zeller, 8390 Passau, bei Fa. Loher, Kapuzinerstraße 38

1 TR 2  
60 PS, 2 Verg., Mot. 0 km, optimales Slalomauto. Gruppe 2 1970, TOV 2/72, mit Hänger oder einzeln - auch Teile zu verkaufen. Sechs 1. und vier 2. Plätze. Tel. 0 61 92 / 3 77 42

Das waren noch Zeiten !!!!

## ERGEBNISSE

### Tourenwagen bis 700 ccm

1. Franz Eichhammer, Steyr Puch, 27.16,7 = 119,3 km/h - 2. Lothar Wichert, Steyr Puch, 28.15,4 - 3. Hans Sauer, Steyr Puch, 28.32,5

### Tourenwagen 700 bis 850 ccm

1. Karl-Ludwig Weiss, Fiat Abarth 850 TC, 26.47,1 = 121,5 km/h - 2. Dieter Schulz, Fiat Abarth 850 TC, 27.18,5 - 3. Rolf Krenzler, Fiat Abarth 850 TC, 28.13,1

### Tourenwagen 850 bis 1000 ccm

1. Peter Ernst, Fiat Abarth 1000 TC 2, 25.44,7 = 126,4 km/h - 2. Willi Bergmeister, NSU TTS, 25.55,8 - 3. Peter Wisskirchen, NSU TTS, 26.14,3

### Tourenwagen 1000 bis 1150 ccm

1. Werner Horner, NSU 1000 TT, 26.13,0 = 124,1 km/h - 2. Hans-Dieter Brüssele, NSU 1000 TT, 26.40,0 - 3. Hagen Art, NSU 1000 TT, 23.55,7

## resultate

### Ulm-Laupheim (18./19. 7. 1970)

Spezial-Touren-Wagen bis 700 ccm: (12 Runden = 55,4 km)

1. Eichhammer, Steyr-Puch 30.35,4  
2. Schmidt, Steyr-Puch 30.45,0  
3. Capretz, Steyr-Puch 30.55,4

bis 850 ccm:  
1. Weiss, Fiat Abarth 29.51,9

bis 1000 ccm:  
1. Benzinger, Fiat-Abarth-TCR 28.32,4  
2. Casteel, Fiat-Abarth-TCR 29.58,0  
3. Lampe, Fiat-Abarth-TCR 30.09,8

bis 1150 ccm:  
1. Ammerschläger, NSU TT 29.07,3  
2. Maier, NSU TT 30.08,7  
3. Söhnge, NSU TT 11 Rd.

## Ergebnisse

### Serien- und Spezialtourenwagen

bis 700 ccm:  
1. H. Schmidt, Steyr-Puch, 33.30,0 min; 2. C. Freese, Steyr-Puch; 3. J. Fiand, Steyr-Puch.

bis 850 ccm:  
1. H. v. Oetelshoven, Abarth 850, 33.50,0 min; 2. W. Rische, BLMC-850; 3. K.-H. Trettau, Abarth 850.

bis 1000 ccm:  
1. B. McGovern, Bevan-Imp, 27.55,2 min; 2. K.-L. Weiss, Abarth 1000; 3. H. Sauer, Sunbeam-Imp.

bis 1150 ccm:  
1. M. Franz, Fiat 128, 32.04,0 min; 2. G. Stuckenbrock, Fiat 128; 3. H. Böhm, Simca 1000.

bis 1300 ccm:  
1. W. v. Oorschot, NSU TT, 26.23,8 min; 2. D. Meyer, Alfa GTA; 3. Dr. Bischoff, NSU TT.

bis 1600 ccm:  
1. B. Ringshausen, Ford Zakspeed, 26.45,5 min; 2. H. Rösser, BMW 1602; 3. H. Reeb, BMW 1602.

bis 2000 ccm:  
1. A. Berg, Ford Escort BDA, 26.38,0 min; 2. B. Dickmann, BMW 2002; 3. F. Zeuner, BMW 2002.

über 2000 ccm:  
1. W. Chiotakis, Ford Capri RS, 25.36,8 min; 2. H. Ogradowoczyk, Ford Capri RS; 3. H.-W. Ridder, Opel Commodore.

Serien- und Spezial-GT-Wagen bis 2000 ccm:  
1. P. Brand, Renault Alpine, 28.13,0 min; 2. F. Hübl, Alfa Romeo; 3. B. Krasser, Renault Alpine.

über 2000 ccm:  
1. F. Kannacher, Porsche 911, 26.46,0 min; 2. H. Dören, Porsche 911; 3. F. Schulte, Porsche 911.



Eine gute Adresse, auch für Deutschland.

Erstens fliegt Ihr ja doch andauernd in Österreich herum.

Zweitens liefert das Autoquariat auch nach Deutschland.

# AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsges.m.b.H.

Ersatzteile für klassische Fahrzeuge  
von Steyr-Puch, Fiat und Abarth

Sind Ihre Sitze durchgessen?  
Dann verwenden Sie neue ...



... **SITZBANDGUMMIS**  
für Pkw, Combi (bis 1968)  
und alle Haflinger

pro Einzelstück S 45,-  
Satz für 1 Sitz (11 Stk.) S 480,-

Speziell für Haflinger:



**SCHALTHEBELBALG**  
auch für Combi

- Manschette für nicht gekapseltes Gleichlaufgelenk
- Blinker vorne
- Schlußleuchten
- Repsatz für Mittelenkbolzen
- Lagerbüchse für Lenkstockhebel

A-1090 Wien, Fuchsthallergasse 6  
Telefon 0222 - 310 78 65  
Telefax 0222 - 310 73 78

Öffnungszeiten:  
Montag-Mittwoch 13-18 Uhr  
Donnerstag 12-20 Uhr  
Freitag 13-18 Uhr



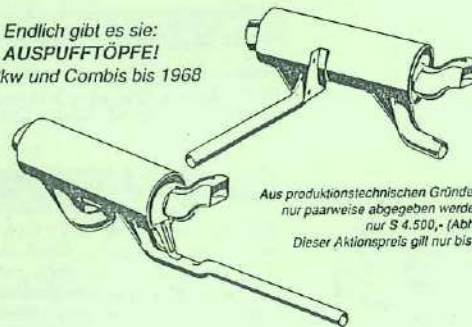
- Speziell für Pkw bis 1968:
- Originalgummi für Hardtop
  - Lenkstockschalter ab 1962 verchromt (auch für Combi)
  - Gläser für Innenspiegel in Kürze auch:
  - Innenschweller bis 1966
  - Rückleuchten 1957 - 1962

**SCHALTHEBELBALG**

zum Preis von nur S 84,-



Endlich gibt es sie:  
**AUSPUFFTÖPFE!**  
für Pkw und Combis bis 1968



Aus produktionstechnischen Gründen können die Auspufftöpfe nur paarweise abgegeben werden und kosten pro Paar nur S 4.500,- (Abholpreis).  
Dieser Aktionspreis gilt nur bis 31. Dezember 1991!

LOTHY -  
aber 0043 / 222 ....



**ORIGINAL KABELTÜLLE**  
für Seilzüge und  
Bremsleitungen,...



**AUSSTELL-FENSTERRAHMEN**  
verchromt



- Speziell für Combi:
- Bodenmatten
  - Seitenfenstergummi
  - Heckfenstergummi
  - Hecktürgummi

- Speziell für 500 und 500S ab 1968:
- Kabelbaum
  - 5-teiliger Bodenmattensatz
  - neue Literatur

Restbestand:  
**HEIZUNGSKLAPPE**  
für Pkw und Combi



Wenn Ihre Heizungshebel geschlossen sind und es heizt trotzdem, dann ist der Gummi dieser Klappe kaputt.

Die angeführten Preise sind, sofern nicht anders angeführt, Versandpreise!  
Es gelten unsere derzeitigen Versandbestimmungen.  
Neue Gesamtpreislisten erscheinen erst wieder 1992!

## AUTOQUARIAT

Oldtimer- und -teile Handelsges.m.b.H.  
Sofortversand und Direktverkauf

A-1090 Wien, Fuchsthallergasse 6  
Tel. 0222 - 310 78 65, Fax 0222 - 310 73 78  
Öffnungszeiten: Mo-Mi 13-18, Do 12-20, Fr 13-18

**GETEILTE HALBACHSMANSCHETTE**  
für Pkw und Combi bis 1968  
sowie alle Haflinger.

... erspart den Ausbau  
des Getriebes!



kompletter Satz mit Schellen aus Messing,  
Nirostschrauben und Distanzstücken  
pro Seite S 263,-