

Ausgabe Nr.22

THONDORF

Steyr Puch Freundeskreis



ISA-RACING

MOTORSPORTZUBEHÖR



Offizieller Sponsor
der Coppa Mille Serie



KÄFIG
STEYR PUCH



GURTPOLSTER

SICHERHEITSGURTE



LENKRÄDER



KLASSISCHE RENNSPORTSITZE



DREHZAHLMESSER



SICHERHEITS TANKS



LÖSCHER UND
LÖSCHANLAGEN



ALU-
ABSPERRVENTIL



ÖLKÜHLER
UND LEITUNGEN



BENZINPUMPEN

Schutzgebühr
€ 5,-

Kostenlos
für Steyr Puch
Freundeskreis-Mitglieder



August-Horch-Straße 11
56736 Kottenheim
Telefon: 0 26 51/96 25-0
Telefax: 0 26 51/96 25-10
eMail: info@isa-racing.de
Internet: www.isa-racing.de



BREMSLEITUNGSKITS



INHALT 2008

TITEL

Rot-weiß-rote Rakete 6-9

EDITORIAL

Kleine Autos... 4

LEUTE

Düsis drollige Dreitürer 19
Kein Leben ohne... 38-39

START UND ZIEL

Der Berg ruft 5
Vor 20 Jahren 14-15
Volle 20
Schauinsland 21
Schnelle Steyr Puch 22-27
Alte Neueinsteiger 28-29
Neues vom Alten 30
Gleichmäßigkeit 31

SERVICE

Preisspiegel 43
Jumble Goodies 44
Termine 46

TEST/BERICHTE

Ein Freund... 10-11
50 Jahre Puch 12-13
Oldtimer-Parade 18
Kultobjekt 32-35
Allrounder 36
Teilemarkt 40-41

TECHNIK

Schaltgestänge 17
Anzugsdrehmomente 45

Impressum 3



Wir sind dabei!
Steyr Puch
Clubstand.
Halle 6.1.

IMPRESSUM

-Thondorf-

Thondorf ist das offizielle Organ
des Steyr Puch Freundeskreises
Deutschland. Gegründet 1983
eingetragene Mitglieder 220.
Erstmaliges Erscheinen des
Hefes 1984. Jahresbeitrag,
inkl. "THONDORF" 30,- €. www.steyr-puch.de

**Redaktionelle Gesamtleitung,
Öffentlichkeitsarbeit:**
Georg Hummel
Bismarckstr. 18
76133 Karlsruhe
Tel. u. Fax: 07 21 / 2 38 67
steyr-puch-hummel@online.de

**Sekretariat,
Mitgliederbetreuung:**
Ulla Kahl
Fichtestr. 15
65719 Hofheim
Tel.: 0 61 92 / 2 55 20 Fax: / 2 75 72
lothar-ulla@t-online.de

Internetpräsentation:
Bernd Fuhrmann
Hertzstr. 74
76287 Rheinstetten
Tel.: 0 72 42 / 70 17 88
webmaster@steyr-puch.de

Messestand Essen:
Johannes Hiltrop
Stuckenbuschstr. 165
45659 Recklinghausen
Tel.: 0 23 61 / 1 58 54

Messestand Stuttgart:
Michael Stöbel
Querstr. 10
71287 Weissach
Tel.: 0 70 44 / 93 05 29

Finanzen u. Controlling:
Jutta Duesterberg
Hauptstraße 10
14823 Klein-Marzehns
Tel. u. Fax: 0 33 84 / 89 00 55

**DTP-Bearbeitung,
Satz und Druck:**
artmedia
Matthias Kelber
Steinweg 11
96050 Bamberg
Tel.: 09 51 / 2 08 72 97 Fax: 2 08 72 98
www.art-media.de
matthias@kelber.net

Hinweise:
Nachdruck nur mit Genehmigung
der Redaktion. Einsender von
Zuschriften u. Bildern erklären sich
mit redaktioneller Bearbeitung
einverstanden. Alle Angaben ohne
Gewähr. Einzelbeiträge geben
nicht unbedingt die Meinung der
Redaktion wieder.

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





„Meistens sind sie auch leicht – die kleinen Autos“ Große Wirkung hatten sie die kleinen Autos, damals in den „Sechzigern“. Das war einmal – damals, als der Umstieg vom motorisierten

vor Leuten in kleinen Autos? Leider Fehl-anzeige. Viele schauen einfach nur weg! So etwas nennt man gesellschaftliche Ächtung. Kleine Autos sind heutzutage erst wieder interessant oder lustig, wenn sie steinalt sind, mit einem 07er- oder H-Kennzeichen versehen und mit Insassen an Bord, die alte, kleine Autos zu ihrem Hobby gemacht haben. Dann ist das natürlich etwas anderes. Die sitzen ja nicht etwa zwangsweise drin, denn sie müssen ja auch nicht unbedingt damit fahren – dann mag das schon wieder spaßig, kultig oder „in“ sein.

Zweirad vollzogen wurde, als sich mehrköpfige Familien in einem 600er BMW, einem Steyr Puch, einem Lloyd Alexander oder einem futuristisch anmutenden Messerschmidt Kabinenroller, in Richtung Italien, in ihren ersten Urlaub nach dem Krieg, schlepten. Kein Weg war zu weit, kein Berg (damals noch über den Brenner) zu hoch und überall gab es große Hochachtung für jene, die nicht nur den weiten Weg an die Adria, sondern auch den Umstieg vom Zweirad auf ein nicht gerade großes Automobil geschafft hatten.

Und kleine Autos heute? Kleine Leute? Na ja, entweder Führerscheinneuling oder vielleicht minderbemittelt. Respekt vor Leuten in kleinen Autos? Leider Fehl-anzeige. Viele schauen einfach nur weg! So etwas nennt man gesellschaftliche Ächtung. Kleine Autos sind heutzutage erst wieder interessant oder lustig, wenn sie steinalt sind, mit einem 07er- oder H-Kennzeichen versehen und mit Insassen an Bord, die alte, kleine Autos zu ihrem Hobby gemacht haben. Dann ist das natürlich etwas anderes. Die sitzen ja nicht etwa zwangsweise drin, denn sie müssen ja auch nicht unbedingt damit fahren – dann mag das schon wieder spaßig, kultig oder „in“ sein.

Wir müssen raus aus dieser dümmlichen Ecke! Es ist in unserem Autoland Deutschland ein echtes Umdenken gefragt. Die heutigen Autos haben klassenübergreifend eh schon ein Maximum an Gewicht und Größe erreicht. Wo soll denn ein weiteres Größenwachstum hin führen?

Sympathisch und praktisch, originell und pfiffig, ein geringes Gewicht, kompakte Ausmaße und ein niedriger Spritverbrauch. Das Alles sind Attribute für einen Autotyp mit großen Zukunftschancen. Nur halt alles nichts Neues. Auch ein Steyr Puch ist ein solcher Protagonist, der sowohl im Alltag als auch auf bekannten

Rennstrecken seine Vorzüge immer noch unter Beweis stellt. Der auf eindrucksvolle Weise auch heute noch klar macht, was man wirklich braucht, um Spaß zu haben.

Nicht horrenden PS-Zahlen und gewaltige Drehmomentberge sind es, die für ein breites Grinsen bei der Besetzung eines Puch's sorgen, sondern ein überzeugendes Konzept mit „Potenz“ an der Hinterachse und einem beherrschbaren Fahrverhalten.

Ja, ich bin vom Steyr Puch-Virus befallen und befürchte fast, dass es in diesem Leben keine Heilung mehr für mich gibt. Ähnlich ergeht es vielen anderen Steyr Puch-Fahrern auch, die die radikalen Gesetze des Rennsports schon öfters auf die Straße transferiert haben und denen dabei Tränen der Begeisterung schon einmal die Wangen herunter geflossen sind.

Womit sich einmal mehr konstatieren lässt: kleine Autos – große Wirkung.

Georg Hummel



DER BERG RUFT!

HUNSRÜCK-BERG-REVIVAL AM 17 UND 18. MAI 2008



Dort, wo man sich in den 60iger und 70iger Jahren heiße Kämpfe um die Deutsche Bergmeisterschaft lieferte, findet am Wochenende des 17 und 18. Mai 2008 das Hunsrück-Berg-Revival statt. Die 3,6 km lange Strecke führt von Veldenz an der Mosel auf die Höhen des Hunsrücks hinauf. Die Mitglieder des Steyr Puch-Freundeskreises und alle Steyr Puch-Fahrer sind herzlichst zu dieser Veranstaltung eingeladen. Es besteht die Möglichkeit an einer Berg-Gleichmäßigkeitsprüfung teilzunehmen. Tagesausweise sind nicht erforderlich. Alle anderen Puch-Fahrer treffen sich an diesem Wochenende in Veldenz, es liegt 6 km von Bernkastell entfernt, zu einem geselligen, touristischen Event. Darüber hinaus, treffen sich alle Fahrer, Helfer und Freunde des legendären Steyr Puch von Dr. Hans Musäus. Der Kontakt hierzu läuft über Hans Georg Tröltzsch.

Die Anmeldung zur Bergprüfung bzw. zum touristischen Treffen erfolgt über Rainer Lang, Tel.: 06761-4419.



Roter Kugelblitz. Auf Kopfstein-Pflaster wie hier kommt das kurze Puch-Wagerl ins Nicken und Schwingen. Gefühl und Geschick sind gefragt, sonst wird das Pucherl rollig



Steyr-Puch 650 TR

Rot-weiß-rote Rakete

Eine Wostok-Rakete schoss den Satelliten Sputnik im Herbst 1957 von Bajkonur aus in seine Umlaufbahn. Die erste Gemini-Sonde feuerten die Amis mit einer Titan-Rakete von Cape Canaveral im Süden Floridas in den Weltraum. In Thondorf, im Süden des Großraums Graz, startete zur selben Zeit der Steyr-Puch 500 zu seiner bodennahen Laufbahn. Sieben Jahre später war ein Sportmodell herangereift, mit angemessener Ehrfurcht deutete man den 650 TR als „Thondorfer Rakete“.

Krawumm! Den Rückstoß von 27 PS aus 660 Kubik steigerte das Werk gegen Aufgeld gerne über 30 bis auf 42 PS. Genug, um bei den damals sehr beliebten Bergrennen und auf Ral-

Ein knallroter **Austro-Carrera** in vollreifer Blüte. Das erste Auto vieler Väter von heute und eines Rallye-Staatsmeisters von gestern. **Zum 50. Jubiläum** kommen alle drei zusammen.

lyes den BMW 700, NSU Sport-Prinzen, Fiat-Abarth, Saab 93 und Mini Cooper ein Feuer un-

ter dem Heck zu entfachen. Der Boxer aus Thondorf war, so wie jener aus München, robuster



Ein Linksdreher ist der Puch-Tacho der frühen Jahre. Dazu Drehzahlmesser, Öldruck-Manometer und Ölthermometer, dieses Trio zeichnet die 650 TR aus

und drehzahlfester als die Reihen-Motoren der Konkurrenz. Seine flache Bauweise brachte nicht nur mehr Sitzhöhe im Fond, sondern auch einen tieferen Schwerpunkt als beim Turiner Karosserie-Spender Fiat 500.

Zwei der schnellsten Puch-Astronauten waren die Villacher Hans Ortner und Gert König. Bei der Rallye Monte Carlo galten Walter „Speedy“ Pöltinger/Ernst Merinsky und Walter Roser/Horst Frener 1963 für Stunden als Sieger und

Zweite ihrer Klasse, doch in Thondorf hatte man es verschlafen, die Rakete zu homologieren. Zur Rache fuhr Roser 1964 mit Gerhard Tusch den Sieg der GT bis 1000 Kubik heraus, worauf das Werk den 650 TR als Serien-Tourenwagen deklarierete.

Der Pole Sobieslaw Zasada holte 1965 den Monte-Klassensieg, 1966 gewann er dann in der Gruppe 2 gar die Rallye-EM, vor Austin-Cooper und Volvo. Die große Rallye-Karriere des kleinen Puch war schon vorbei, als ein junger Mann namens Georg Fischer damit seine Karriere anstieß. Wir werden später von ihm lesen.

Im Premieren-Jahr 1957 rollten 1087 „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“ vom Band, mit 16 PS und Faltdach. Eines davon erwarb im Oktober der Führerschein-Neuling Werner Florian. In Postkastl-Gelb um umgerechnet 1670 Euro, abzustottern in monatlichen Raten an

die Ava-Bank. Die Abholung vom Lager in Wien-Favoriten hatte der Herr Papa besorgt, mit angezogener Handbremse. Daraus sollte sich im Dezember der erste Blechschaden ergeben. Auf der Höhenstraße rollte das Pucherl trotz arretiertem Hebel weg, das Nachlaufen und Reinspringen war mit den hinten angeschlagenen Türen nicht ganz einfach.

Drei Jahre und 90.000 Kilometer später hatte das „Postkastl“ ganz Österreich gesehen. Werner lieferte damit die von seinem Vater gebrauten Gesundheits-Säfte an Apotheken und Reformhäuser bis Innsbruck. Bei Urlaubsfahrten durch die Schweiz, Südtirol und Südfrankreich wurde dem Pucherl von Autokennern immer wieder Applaus zuteil. Seine Stärken hatten sich bereits ins Land der Fiat herum gesprochen, wohin Steyr-Puch als österreichischer Fiat-Importeur aus Rücksicht auf seinen

Karosserie-Lieferanten offiziell nicht verkaufen durfte.

Der zweite Puch des Werner Florian, ein 500 D mit langem Blechdach, wurde keinen Monat alt. Bei Vöcklabruck überholte ein Volkswagen trotz Gegenverkehrs den Postbus, da kam nicht einmal das Pucherl unzerknittert durch. Der Käfer büßte nur sein linkes Trittbrett ein. Werner stieg der Sicherheit halber zum VW-Fahrer auf, über die Jahre verschliss er drei Käfer und einen Karmann Ghia. Anfang der Siebziger war er nach einem Alfa 1750 beim 2000 GTV angelangt.

Georg Fischer hatte sich da gerade um 11.000 Schilling einen sechs Jahre alten Puch 650 T mit dem 643-Kubik-Motor vom Kombi 700 C gekauft. Zum 21. Geburtstag bog sich der Gabentisch dank Teilen von Moser Tuning um 19.000 Schilling, die zwischen 27 und 42 PS versprochen. Ein Rallye-Auto um umgerechnet 2200 Euro.

Beste Rücksicht.

Faltverdeck zurückgeschlagen, „Monte Carlo“-Auspuff unterm Popsch. Den runden Chromdeckel links oben auf der Motorhaube hat kein anderes Pucherl. Der Tank ist vorne, was mag da wohl dahinter stecken?



Kraftwerk mit Krawall, davor ein Kühlgebläse wie eine Saftpresse (li.). Oben links zu erkennen der Luftfilter auf der Gemischfabrik von Weber. Zwei Tanks statt einem (Mitte) bringen mehr Gewicht auf die leichte Vorderachse. Tiefer unten hilft etwas Bleigewicht nach. Das kam in den besten Heckmotor-Familien vor, Porsche verhalf so dem frühen Neunelf zu besserer Richtungs-Stabilität. Zwölf Zoll. Chromkappen mit den Marken-Emblemen zählten beim Steyr-Puch zur Luxus-Ausstattung (re.). Viele Puch fahren heute mit Fiat-Radkappen

Technik

Steyr-Puch 650 TR

B2, 4V, 660 ccm, 30 kW (42 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 54 Nm bei 4700/min, Viergang-Getriebe; vorne: Dreiecksquerlenker, Querblattfeder; hinten: Pendelachsen, Schraubenfedern; v/h Teleskopdämpfer, Trommelbremsen; L/B/H 2965/1320/1354 mm, Radstand 1840 mm, 4 Sitze, Wendekreis 8,95 m, Reifendimension 145/70 R 12 (v), 155/70 R 12 (h), Tank 2 mal 24 l, Leergewicht 520 kg, zul. Gesamtgewicht 840 kg, 0-100 km/h 18,6 sec, Spitze 140 km/h, Verbrauch 9,5 bis 11,0 l/100 km ROZ 98

- **Bauzeit:** 1962 bis '68 (650 T & TR)
- **Stückzahlen:** etwa 5088 T, 309 TR, 177 TR2
- **Neupreis:** € 2480,- (650 TR Europa, 1967)
- **Marktwerte 2007** (Zustand 2, gut): 650 T bis Bj. 1966 € 8000,-, ab 1967 € 9500,-, 650 TR € 12.000,-, TR2 € 15.500,-



Bei der ARBÖ-Nachwertung blitzte im April 1970 erstmals ein Talent auf, das sich nach dem Klassen-Sieg und neuntem Gesamtrang bei der Badener Herbstallie noch zu drei Staatsmeister-Titeln steigern sollte, auf Audi Quattro und Talbot-Lotus allerdings.

Seit 2002 ist Georg Fischer Testchef von ALLES AUTO. Werner Florian kaufte sich 1992, im Magazin-Gründungsjahr, einen Porsche 964 Targa 4, was alte Gefühle an die Heckmotor-Lehrjahre auf Puch wecken sollte. Seit ihm ein bei Magna-Steyr in Graz gebauter BMW X3 im Alltag dient und neben dem 50. Führerschein-Jubiläum auch jenes des Fünfhunderterers naht, wurde es unvermeidbar: Ein Pucherl gehört wieder ins Haus! Eines, wie man es sich vor 50 Jahren nicht leisten konnte. Eine Thondorfer Rakete in höchster Vollendung, aber für den zivilen Gebrauch an hohen Tagen verfeinert.



MODELL-GESCHICHTE

- **1954:** Versuchswagen „U1“ mit Halbtüren und Stoffdach. Zweizylinder-Zweitakter vom Motorrad im Heck.
- **1955:** „U2“ mit richtigen Türen und Glaskuppeldach. Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor.
- **1956:** „U3“ als Basis für eine geplante Modellfamilie.
- **1957:** Steyr-Puch 500 mit Fiat-Karosserie, langem Faltdach und Schiebefenstern. 493 ccm, 16 PS. 460 kg, 100 km/h. Rund 9000 Stück gebaut.
- **1959:** 500 D mit langem Blechdach, Kurbelfenstern und größeren Heckleuchten. 480 kg. DL („Dach Luxus“) mit 19,8 PS für 105 km/h. Zusammen etwa 30.000 Stück.
- **1959:** 500 DH mit Motor vom Geländehupferl Haflinger: 643 Kubik, 23 PS. Nur 260 Exemplare für Polizei und Gendarmerie.
- **1960:** Kombi 700 C mit längerem Radstand und Rolldach. 643 ccm, 25 PS, im E („Economy“) 19,8 PS. 560 kg, 112 km/h. 8566 plus 511 Stück.
- **1962:** 650 T („Thondorf“) mit 643 ccm, 19,8 PS. 500 kg, 105 km/h. Wohl 5088 Stück.
- **1964:** 650 TR (R für „Rallye“). 660 ccm, 27 PS, 120 km/h. 309 Exemplare.
- **1965:** 650 TR2 mit „Monte Carlo“-Auspuff und 30, 40 oder 42 PS, je nach Brieftasche. 177 Exemplare, plus viele Umbauten.
- **1967:** Türen öffnen nach vorne wie beim Fiat 500. Größere Frontscheibe, kürzeres Rolldach. 650 TR „Europa“.
- **1969:** Getriebe und Hinterachse vom Fiat 500. 520 kg. 500 mit 16 PS für 95 km/h. 500 S („Sport“) mit 19,8 PS für 105 km/h. 1816 plus 2359 Stück.
- **1973:** Fiat 126 mit Puch-Motor. 643 ccm, 19,8 PS. 585 kg, 110 km/h. 2069 Wagerln bis 1976.
- **2007:** Von insgesamt 59.950 Steyr-Puch sind heute noch 1453 in Österreich angemeldet.



Lebhafter Kleinwagen, 1957 im Toten Gebirge. Der erste 500-nerer Puch-Freundes unter der „Polsterlucke“ bei Hinterstoder. Winzige Heckleuchten nur bis 1959, langes Faltdach aber bis 1966



Bald nach dem Start zur Nachtwertung blitzte am 18. April 1970 ein junges Talent auf. Georg Fischer in seinem Rallye-Puch 650 T



Neues TR-Pleuel, noch mit originalem Fettpapier verpackt. Ein alter Restbestand aus einem englischen Lager, heute lieferbar aus der Steiermark

Neben dem Pucherl wirkt sogar der Original-Mini wie ein sehr erwachsenes Auto, nahezu wenigstens. Der kurze Fuhrpark von Familie Florian

►►► Vom Versuch, einen 650 TR zu kaufen. Die 486 Originale wurden im Sport dezimiert, etwa hundert überleben. Wer einen hat, gibt ihn nicht her. In Amerika reich gewordene Auswanderer sind gerne bereit, für ihren Jugendtraum 20.000 Dollar oder auch Euro zu bezahlen. Trotzdem wollte sich ein Besitzer nicht von seinem Schatz trennen, weil er das Geld dann seiner Frau zuliebe in den Hausanbau stecken müsste und dabei nur die Arbeit am Hals hätte. Da behielt er lieber seine Thondorfer Rakete.

„**PUCH 3**“ fand sich im Zillertal. Ein roter 500 D von 1962 mit dem markanten Langdach, wie es kein Fiat 500 hat. Der fünfte Besitzer hatte sich damit 1994 einen Jugendtraum erfüllt. Zugunsten einer Harley ging der Puch für 6800 Euro nach Wien. Auf der Fahrt zum Reisezug nach Innsbruck lief er munter Tacho 100. Guter Zustand, ungeschweißt und rostfrei, mit den originalen Stoßstangen und Wischerarmen. Viele frühe Puch tragen heute Fiat-Teile. Man hätte den Roten so belassen können.

Vier Monate später. Der brave 500 D ist nach allen Regeln der hohen Frisierkunst zum rassigen Kugelblitz nach dem Muster eines 650 TR2 umgebaut, aber mit dreilagigem Rolldach in Sonnenland-Qualität und Echtleder auf den Sitzen. Werner Florian will kein Original vortäuschen, also prangt auf der Motorhaube das selbst gefertigte Typenschild „660“ TR, was ohnehin dem tatsächlichen Hubraum entspricht.

Teile für einen TR aufzutreiben ist ähnlich schwierig wie



Von „Selbstmörder-Türen“ sprach man bis zum Puch-Jahrgang 1966. Danach kam der Minirock in Mode, und diese Art von Türen wurde tatsächlich saugefährlich

einen Besitzer von seiner Rakete zu befreien. Die Pleuel, noch in originales Ölpapier gewickelt, kamen aus dem Steirischen, die neue Kurbelwelle aus England. Im Rheinland fand sich ein Vergaser des Typs Weber 36 DCNFA, wie er auch für gewisse Porsche 356, Sauer-Käfer, Abarth-Simca, BMW V8 und sogar Unimog passen soll. Dieser Vergaser hat keinen Choke, beim Kaltstart hilft ein Äther-Spray aus der Apotheke.

Ein kleines Auto zum Preis eines großen Wagens: Werner Florian hat, was er sich lange wünschte. Zu seinem Glück wird heute mehr Natural-Elixier getrunken als je zuvor. Den „660“ TR fährt er an schönen Tagen 200 Kilometer weit mit Drehzahlen von 3500 bis 4000 ein. Was dem roten Kugelblitz noch fehlte, war der Zuritt durch den ehemaligen Rallye-Novizen von 1970.

Also Auftritt Georg Fischer. Das Kopfstein-Pflaster der Hö-



Beide Helden fingen mit einem Puch an: Georg Fischer (li.) und Werner Florian. Außerdem sehen wir: ein Äther-Spray für den Kaltstart und einen Feuerlöscher gegen überhitzte Momente

henstraße von Klosterneuburg nach Wien bringt das Pucherl ins Nicken und Schwingen. Zwei Tanks plus Bleigewicht im Bug (wie bei den ersten Porsche 911) mildern diese typische Unart ein wenig, das liegt an der vorderen Querblattfeder und dem kurzen Radstand. Vorsicht ist der Vater dieser Rallye-Kiste. So ein Pucherl rollt sonst schneller über seinen Bug, als übermütige Fahrer folgen können. Beide Herren, Georg und Werner, haben das irgendwann erlebt. Nur halt bitte nicht mit „PUCH 3“!

Werner Florian ist erstaunt, wie gut sein dritter Puch in Georg Fischers Händen geht. Der wiederum bezweifelt, dass die anvisierten 42 Pferdestärken bereits vollzählig unter dem Heckdeckel versammelt sind. Da muss noch eingefahren und abgestimmt werden.

Zum Schluss lüftet dieser Puch auch noch das Geheimnis des runden Chromdeckels hinten links oben auf seiner Motorhaube. Ein Hybrid-Versuch, begonnen vor 50 Jahren in Graz-Thondorf. Diese Steirer... ◀



Das letzte Geheimnis der Thondorfer Rakete ist gelüftet! Hybrid-Antrieb haben die findigen Steirer wie man sieht bereits 1957 erprobt. Wo war Toyota damals?

Willkommen im Club!

- Niederösterreich: www.steyr-puch-club.com
- Salzburg: www.steyrpuchclub.at
- Kärnten: www.steyr-puch.at
- Frankfurt: www.steyr-puch-freundeskreis.de
- Karlsruhe: www.steyr-puch.de

Steyr-Puch 650 TR

Typische Puch-Probleme

- **Faltverdeck rissig**
 - **Lenkungsspiel**
 - **Vorderachse: Spurstangen-Köpfe, Buchsen & Gummis**
 - **Achsschenkel alle 1000 km schmieren, sonst jährlich erneuern**
 - **Hinterachs-Führung prüfen, Bolzen der Halbachs-Blechkörper tauschen**
 - **Motor/Getriebe meist problemlos, aber undicht**
- ### Wo der Rost nagt:
- **Türscharniere sacken ab, bei Scharnieren vorne (ab 1966) ist dann die A-Säule durchgerostet**
 - **Türunterkanten (von innen)**
 - **Türschweller**
 - **Radläufe**
 - **Tank (Benzingeruch unter der Fronthaube)**
 - **Kofferraum-Boden und Reserverrad-Mulde**
 - **Stoßdämpfer-Aufnahmen**
 - **Haltebleche der Radaufhängungen**
 - **Unter den Sitzen v/h**
 - **Pedalaufhängung am Schottblech**

Fachärzte & Apotheken

- **Müller Josef, Technik & Spenglerei**, 2253 Dörfles, Protteserstraße, Parzelle 125/7, Tel. 02282/8247, www.mueller-kfz.at
- **Vasulka Robert, Karosserie**, 1180 Wien, Gymnasiumstraße 22, Tel. 01/479 54 12
- **Autoquariat, Teile**, 1180 Wien, Antonigasse 44-46, Tel. 01/409 51 91, www.autoquariat.at
- **Prokschi Robert, Teile & ganze Autos**, 2752 Wöllersdorf, Römerweg 17, Tel. 0699/17 500 650, www.prokschi.at
- **Peroutka Michael, Teile**, 8502 Lannach, Mooskirchner Straße 49, Tel. 0676/610 40 69, www.strada.at
- **Pachtreu Jürgen, Teile**, 8605 Kapfenberg, Ebner-Eschenbach-Straße 9, Tel. 0664/335 15 65 & 171 62 22
- **Verwüster W. J., Ersatzteil-Kataloge**, 8055 Graz, Am Leopoldsgrund 106, Tel. 0316/293 32 53, www.verwuester-verlag.at

TOYDROM

Mehrere 1000 Modellautos ständig auf Lager



Lagerverkauf Mittwoch 15 bis 20 Uhr

oder sie rufen kurz an und können dann von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr vorbeikommen.

Vorbestellte Modelle liefern wir im Raum Karlsruhe auf Wunsch kostenfrei nach Hause.

Toydom

Badener Str. 56
76227 Karlsruhe
Tel 0721/496430 Fax 9823430
e-mail: toydom@web.de

STEYR PUCH TACHO-UHR

mit Automatikwerk

- in einer Auflage von 99 Exemplaren
- Die Zahlen sind nachleuchtend (Fluoreszierend)
- Grosses Gehäuse/36 mm
- schwarzes Lederarmband
- Schweizer Automatikwerk ETA 2824-2
- beidseitiges Mineralglas
- 1 Jahr Garantie
- Preis 210.- €

Design Watches
Liebigstr. 40
65428 Rüsselsheim
Tel.: 06142 / 95 03 01
Fax: 06142 / 95 03 02
www.michael-accessori.de



Thondorf 2008



Thondorf 2008



Ein Freund, ein guter Freund

Das Auto, das mein Herz bewegte...

Auch 50 Jahre nach der Geburt des Steyr Puch 500 gilt immer noch:

Mehr Auto muss eigentlich gar nicht sein. Es gab immer wieder Diskussionen zwischen meinen Eltern und mir, die eigentlich gar nicht geführt werden mussten. Einfach deshalb, weil das Ergebnis schon vorher feststand. Was meine Eltern aber nicht merkten und getrieben von der Verantwortung und Sorge auf ihrem

flüssige Diskussion zwischen meinem Vater und mir. Wollte ich doch nur, dass mein Vater nach seiner Heimkehr, den Puch 500 oben an der Straße abstellt und den Rest zu Fuß geht und mich den Rest des Weges vor die Haustür' fahren lässt. **Trennung mussten** Tagen des Zögerns gab er schließlich nach – und ich auch mal richtig Gas. 50 Meter!! Echte, ja die pure Freiheit. Vor unserem Haus angekommen, immer wieder und damit immer gekonnter den schnellen Dreher auf dem

men Steyr Puch 500 und wurde mit FIAT-Lizenz hergestellt. Der Kleinwagen hatte im Hause Fiat schon immer Tradition („Il Senatore“ Giovanni Agnelli, **Klammer nach Agnelli** die Entwicklung des Topolino 1933 in Auftrag gegeben). Der Steyr Puch 500 hatte damals nicht nur den 500er Fiat als Konkurrenten, sondern traf auch auf Klassenkameraden wie die BMW Isetta, das Glas Goggomobil oder den Lloyd Alexander - genannt „Leukoplastbomber“. Nicht nur Italien staunte über das,

schnell hin?“ Und auch nach 50 Jahren ist der Steyr Puch ein Auto, das nicht nur mein Herz bewegt. Denn rollt man heute mit einem 500er durch die Stadt, gibt es niemanden, der sich nicht nach dem liebenswerten Gefährt umschaute und keinen, der nicht lächelt oder winkt. Was kein Wunder ist, verströmt er doch auf gerade mal 3 Metern Länge mehr Charme als manche aufgeregt-neuzeitliche Karosse und stellt sie problemlos auch in anderen Disziplinen in den Schatten. Wer von uns hat nicht schon die verklärten Augen von Menschen beim Beschleunigen eines Steyr Puch gesehen? Dieses Auto hat alles um von A nach B zu kommen – und noch einiges mehr... deshalb ist es auch nach 5 Jahrzehnten immer noch **der** Kommunikator – Erinnerungen werden selbst bei kürzesten Stops ungefragt durch die kleine Seitenscheibe gereicht und will man es den Kontakt suchenden Passanten leichter machen, öffnet man einfach mit einem schnellen Handgriff das kleine Stoffaltdach. Dann müssen sie sich wenigstens nicht so weit bücken – unser Puch misst schließlich (tiefergelegt!!) gerade mal 1,27 Meter in der Höhe.

Meine Zeitreise, fast 40 Jahre nach den leidigen Diskussionen an der elterlichen Haustür', machte ein Steyr Puch 650 TR II möglich – die schärfste Variante, die damals die steigenden Bedürfnisse befriedigen sollte und sich deshalb bei der ersten Begegnung mit Schalensitzen, Monte-Carlo und 40 PS bereits als sehr erwachsener Kleinwagen vorstellte. Allein das Starten des Motors ist schon ein Erlebnis – das Geräusch könnte auch von einem der ersten Porsche stammen. Und kaum läuft der Zweizylinder so richtig rund, läuft auch das „Kopfkino“. Hatte es doch Anfang der Siebziger der Fahrer eines mächtigen M.A.N.-Lasters an

einer Tankstelle gewagt, beim Blick von oben herunter in den Motorraum meines Steyr Puchs, festzustellen: „Das da ist so groß wie mein Scheibenwischermotor“. Er meinte es wahrscheinlich nett, aber empörend war es damals für mich dennoch. Wusste er nicht, was man mit 40 PS in einem Steyr Puch alles anstellen kann? Irgendwie nagen solche und ähnliche Erlebnisse auch heute noch an mir – vor allem, weil die zwei Zylinder auf meiner Fahrt nach Österreich noch immer unermüdlich und sehr selbstbewusst wirklich jede Strecke und auch jeden Berg mit Leichtigkeit stemmen. Gut 130 km/h sind auch am Berg drin und beim Herunterschalten macht sich dann die Erfahrung aus der lange vergangenen Zeit bezahlt, als ich endlich einen Führerschein hatte und meine Eltern mir ihren „500er“ mit 19,8 PS überließen. Wer heute meint, in weniger als der Golf-Klasse nicht zu Recht zu kommen, der irrt gewaltig. Auf den Vordersitzen, deren Lehnen bis knapp unter die Schulterblätter reichen, haben auch meine 1,83 Meter tatsächlich bequem Platz; und weil sich der Sitz nicht nach Hinten schieben lässt – wohin auch? – liegt das kleine Lederlenkrad genau richtig in der Hand.

Immerhin fuhren mein Vater, meine Schwester und ich, zusätzlich das ganze Gepäck, für 4 Wochen (von Karlsruhe aus), an den Chiemsee und wieder zurück. Wie er das gemacht hat, gehört zu den vielen Familienrätseln in Sachen Puch 500. Es beweist aber, dass dieses kleine Auto tatsächlich ein ganz Großer war.

Und so ist auch eine kleine Zeichnung, die lange in meinem aller ersten eigenen Steyr Puch klebte, im Wortsinne nur ein Witz. Zu sehen ist dort ein Hotelgast bei der Ankunft neben seinem „500er“. Der vorlaute Page fragt: „Wollen Sie den mit auf Ihr Zimmer nehmen?“

Ganz ehrlich: Als ich letztes Jahr mit meinem Steyr Puch am Nordkap war, hätte ich es am liebsten jeden Abend getan – als Dank für die 7.000 problemlosen Kilometer...

Georg Hummel

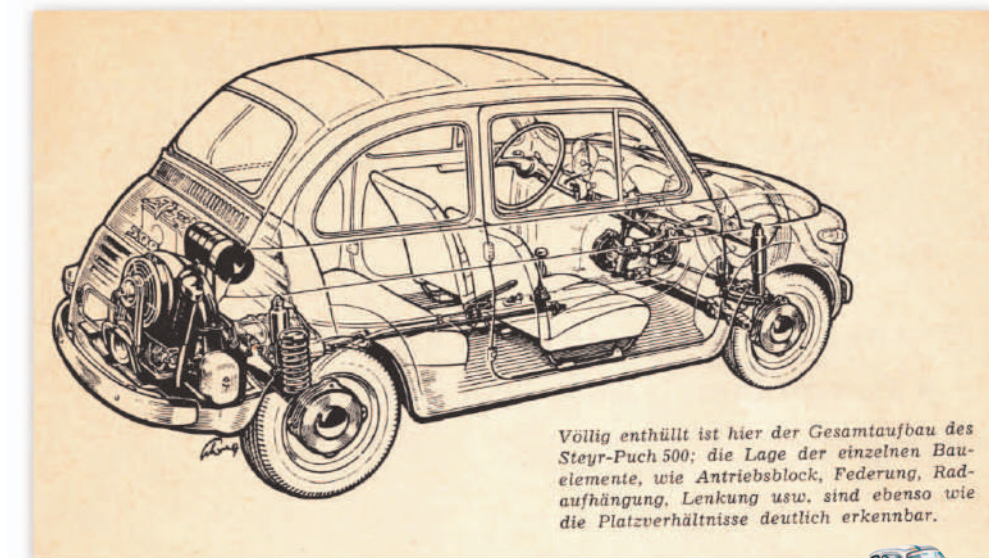


Standpunkt beharrten. Als Kind wusste ich schon in jungen Jahren, es muss vor allem mit Taktik und Geduld gearbeitet werden – später verläuft die Aufregung dann im Sande und es kommt so, wie ich es von Beginn an schon wusste. Es war Mitte der 60ziger Jahre, ich glaube ich war 16, da gab es solch' eine über-

Gras und mit dem Handbremstrick. Dass bei solch' einem schnellen und nicht immer perfekten Manöver die hintere Stoßstange an unserem Baum vor dem Haus hängen blieb, ist eigentlich nicht weiter Erwähnenswert.

Die Erfolgsgeschichte dieser automobilen Legende begann 1957 unter dem Na-

was da in Österreich vom Band rollte, war es doch von Beginn an schneller und spritziger als das Exponat aus eigenem Hause. Der Rest der Welt war überrascht worden von einem winzigen Auto, das alles hatte, was der Mensch brauchte. Ein Auto, das ständig unternehmungslustig zu fragen schien: „Wo düsen wir mal



Völlig enthüllt ist hier der Gesamtaufbau des Steyr-Puch 500; die Lage der einzelnen Bauelemente, wie Antriebsblock, Federung, Rad-aufhängung, Lenkung usw. sind ebenso wie die Platzverhältnisse deutlich erkennbar.



Foto: ALSCHNER (8), ÖAMTC (2)



Hallo, Kleiner!

Außer Dienst fuhr dieses Auto der ÖAMTC-Pannenhilfe bei der Jubiläumsfahrt für den Puch 500 mit.

Der Steyr-Puch 500 feierte Geburtstag. Den fünfzigsten. Am 30. 9. 1957 begannen in Graz-Thondorf die kultigen Knutschkugeln mit der italienischen (Fiat-) Karosserie und dem steirischen Herzen vom Fließband zu rollen. Der anfangs 16 PS starke Zweizylinder-Boxermotor war eine Steyr-Puch-Eigenentwicklung. Kurz nach Produktionsbeginn testete der ÖAMTC drei

Puch 500 auf ihre Eignung als Einsatzfahrzeug, 1959 stellte der Club 61 Stück davon in den Dienst der „Straßenwacht“. Der Kleine war eine willkommene Ergänzung der damals eingesetzten Beiwagen-Motorräder. Ende September 2007 fand zum 50. Geburtstag des Puchers eine Sternfahrt nach Graz statt. Die Werkshallen, in denen die Autos seinerzeit montiert wor-

den waren, existieren nicht mehr, Ziel war stattdessen das Johann-Puch-Museum im Magna-Steyr-Werks Gelände. 249 Fahrzeuge nahmen laut Veranstalter an dem Ausflug teil, darunter einige aus Deutschland, Ungarn und Belgien. Sieben Stück rollten gar aus Finnland in die Steiermark – und ein gelbes vom ÖAMTC-Stützpunkt Wien/Donaustadt. Peter.Pisecker@autotouring.at

Die Liebe der Teilnehmer zum „Pucheri!“ war treibende Kraft des Jubiläumstreffens



Manni Spiegel, Georg Hummel, Johann Puch, Heinz Liedl und Willy Sommer – immer im Dienste für für die Marke Steyr Puch

Appuntamento A Graz

Am 29./30. September 2007 waren wir gemeinsam mit FIAT-Freunden zum 50-jährigen Jubiläumstreffen von Steyr-Puch in Graz gewesen. Samstags machten wir einen Abstecher in die österreichische Hauptstadt Wien. Nach der obligatorischen Stadtrundfahrt ging die Fahrt wieder zurück nach Graz, wo wir in der alten Fabrik, dem einstigen Firmensitz, über eine Großbildleinwand die einstige Produktion der Autos (die Karosserie wurde damals von FIAT/Italien großzügig zur Verfügung gestellt) verfolgen konnten. In der für das gemeinsame Abendessen umgebauten Halle, wo es österreichische Spezialitäten und Unmengen von Bier gab, war eine Bühne aufgebaut, wo eine Band zur Unterhaltung aufspielte und wir uns bis spät in die Nacht amüsierten. Sonntags der Besuch des Steyr-Puch-Museums in der alten Fabrik, wo wir Motorräder, Autos, Traktoren, Fahrräder bewundern konnten. Der Besichtigung folgte ein spektakuläres Beschleunigungsrennen mit Steyr Puch-Autos, die uns wie Raketen erschienen. Danach stiegen wir in unsere kleinen, großen Autos um im Autokorso unter dem Beifall der Anwohner ins Zentrum von Graz zu fahren. Wieder zurück auf dem Werks Gelände wurde das gemeinsame Mittagessen eingenommen. Zum Abschluss die Verabschiedung und der Dank für das zahlreiche Erscheinen der Teilnehmer. Auf dem Foto, von rechts: Renato Valbusa mit Gattin Franca, die Freunde Nino, Magda und die kleine Giorgia, die Sekretärin vom Museum, Gertraud Kofler, der wir ganz besonders für ihre Bemühungen und der Verfügbarkeit uns gegenüber danken, sowie die Freunde Matthias und Elena mit ihrem Puch. *Renato Valbusa*



In unzerbrechlicher Treue zu Steyr Puch übersetzt: *cordialmente Wally*



Vor 20 Jahren...

1987 gewinnt Albert Girstl aus Dachau auf Steyr Puch 650 TR die int. Historische Tourenwagenmeisterschaft (Shell Pokal) Div.1. Zur Titelgeschichte lassen wir Albert selbst zu Wort kommen:



Ja, eigentlich ging die Saison 1987 schon 1986 für mich los. Denn mein Freund und Helfer, Josef Treitinger, half mir, meinen Steyr-Puch 650 TR bereits für ein Bergrennen für Testzwecke fertigzustellen. Bei diesem ersten Einsatz merkte ich, dass ich das Puch-Fahren nicht so verlernt hatte, wie ich befürchtet hatte. Die Wertung bei dieser Veranstaltung ging zwar nach Gleichmäßigkeit, was mir aber ziemlich egal war, da ich nur sehen wollte, ob ich noch schnelle Zeiten fahren konnte. Der zweite Einsatz, noch im Oktober 1986, war dann bereits der letzte Lauf des Shell-Pokals bei trockenem Wetter am Hockenheimring. Ich kam mit der Strecke sehr

gut zurecht und fuhr dann einige Runden hinter dem Führenden Andreas Müller-Hausser her, bis der Keilriemen meines Autos der Sache nicht mehr standhielt. Über die Wintermonate haben wir noch verschiedene Kinderkrankheiten ausgemerzt, verschiedene Tests mit Auspuffanlagen absolviert und somit sind wir im ersten Lauf der Saison 1987 am Hockenheimring mit einer leisen Auspuffanlage (100 Phon-Monte Carlo) angetreten. Guten Mutes ging ich zum ersten Trainingslauf und musste bereits in der ersten Runde beim Anbremsen in der Querspange feststellen, dass mein Auto bei nasser Fahrbahn so gut wie unfahrbar war. Es schob über die Vorderachse und ging immer nur geradeaus. Einige meiner Klassenkameraden fuhren in dieser Kurve an mir vorbei und ich hatte das Gefühl, ich würde zum ersten Mal in einem Puch sitzen. Noch während dieses Trainings wurde mir klar, dass mein Auto erstens auf eine offene Auspuffanlage und zweitens auf trockene Fahrbahnen abgestimmt war. Nach diesem Training schraubten wir erst einmal mächtig und hofften, dass es am nächsten Tag beim Rennen besser laufen würde. Am Sonntag ging ich mit Zuversicht aber dennoch etwas gemischten Gefühlen an den ersten Start des Jahres. Es lief dann einigermaßen und ich konnte nach dem Fallen der Zielflagge noch den zweiten Platz belegen. Das nächste Rennen war im Mai 1987 am Flugplatz in Kassel/Calden. Diesen Flugplatz kannte ich bereits, dort hatte ich nämlich '86 mit meinem BMW 700 Coupé den dritten Platz belegt. Mein Puch war wiederum vom Treitinger Sepp gut vorbereitet und wir hofften, dass der Motor im zweiten Rennen noch besser laufen würde als im ersten. Die Fahrbahn war trocken, was meinem Fahrwerk sehr

wir erst einmal mächtig und hofften, dass es am nächsten Tag beim Rennen besser laufen würde. Am Sonntag ging ich mit Zuversicht aber dennoch etwas gemischten Gefühlen an den ersten Start des Jahres. Es lief dann einigermaßen und ich konnte nach dem Fallen der Zielflagge noch den zweiten Platz belegen. Das nächste Rennen war im Mai 1987 am Flugplatz in Kassel/Calden. Diesen Flugplatz kannte ich bereits, dort hatte ich nämlich '86 mit meinem BMW 700 Coupé den dritten Platz belegt. Mein Puch war wiederum vom Treitinger Sepp gut vorbereitet und wir hofften, dass der Motor im zweiten Rennen noch besser laufen würde als im ersten. Die Fahrbahn war trocken, was meinem Fahrwerk sehr

entgegen kam. Meine Vermutung bestätigte sich dann auch und ich fuhr vor Sigi Sengel die schnellste Trainingszeit. Der Sigi erklärte mir nach dem Training, dass er falsch übersetzt sei und so half Sepp Treitinger dem Sigi das Getriebe richtig auszustatten. Ich wusste für meinen Teil, dass ich am anderen Tag kräftig Gas geben musste, wenn ich gewinnen wollte. Beim Rennen standen wir dann auch nebeneinander. Ich erwischte einen etwas besseren Start und konnte vor Sigi die erste Schikane passieren. Ich fuhr auf der letzten Rille und konnte Sigi, der etwa 10 Meter hinter mir lag, einfach



nicht richtig abschütteln und dieser Abstand blieb bis über die Mitte des Rennens, als ich Sigi plötzlich nicht mehr formatfüllend im Rückspiegel hatte. Sepp zeigte mir von den Boxen, dass Sigi nicht mehr im Rennen

war und ich bereits eine halbe Runde Vorsprung zu den anderen Konkurrenten herausgefahren hatte. Den Rest dieses Rennens konnte ich also motorschonend zum ersten Sieg in dieser Saison fahren. Nach dem Rennen erzählte mir Sigi, dass er plötzlich den Schalthebel in der Hand gehabt hatte, was ihm nicht zum ersten Mal passiert war. (Das wär doch ein Weihnachtsgeschenk für Sigi: Einen Schalthebel vom Magirus-Deutz.)

Das nächste Rennen war nur einige Wochen später in Mainz-Finthen. Wir fuhren zuversichtlich dorthin, mussten aber schon nach einigen Trainingsrunden feststellen, dass es auch anders kommen konnte. So riss mir eine Pleuelschraube ab und ich zerlegte meinen Motor total, so dass ich außer den Zylinderköpfen nichts mehr gebrauchen konnte. Wir schraubten bis um 2.00 Uhr Sonntagmorgen und bauten einen relativ schwachen Reservemotor total um. Somit konnte ich am Sonntag zum Rennen wieder mit antreten. Ich wollte diesen Motor nur soweit beanspru-

chen, wie ich es für unbedingt erforderlich hielt, aber wenn der Wurm einmal drin ist, dann soll es halt nicht sein. Bereits nach einem Drittel des Rennens ging der Öldruck immer weiter zurück und ich fuhr mit einem Druck



von 3,5 Bar die Strecke rauf und runter. Beim Zerlegen des Motors stellte sich heraus, dass bereits ein Lagerschaden eingetreten war. Nun drängte die Zeit, denn zwei defekte Motoren innerhalb von zwei Wochen wieder flott zu machen war schon eine Sache, die viel Begeisterung erforderte. Sepp Treitinger machte es möglich, und ich möchte die Gelegenheit nutzen und mich an dieser Stelle bei ihm

„UND BIST DU AM SCHRAUBEN, DANN BLEIB AUCH DABEI, DEINE FRAU SCHIMPFT UM 10 WIE AUCH IN DER FRÜH UM 2. UND BIST DU AM SCHRAUBEN, DANN BLEIB AUCH DABEI, DEINE FRAU SCHIMPFT UM 10 WIE AUCH IN DER FRÜH UM 2.“

Text ist im Kasten doppelt

und auch bei Heinz Liedtke in Puch auf den vorderen Plätzen zu finden. Sonntagmorgen traute ich meinen Augen nicht: das Wetter war herrlich. So wollte ich meinen relativ schlechten Startplatz in den ersten Runden wieder gut machen. Doch schon in der ersten Runde überschlug sich Ekkehard Spelsberg 5 Meter vor mir mit dem BMW 700. Ich hoffte ungeschoren aus dieser kitzigen Situation herauszukommen. Es ging dann auch gut weiter und nach wenigen Runden konnte ich die Führung vor Sigi Sengel übernehmen. Wenige Runden vor Schluss ließ ich fairerweise einen 1300er Fahrer vor mir rein, bedachte aber nicht, dass er mich in den Kurven aufhalten würde. Sigi sah seine Chance und wollte mich in einer Kurve auf recht riskante Art aussteigen lassen. Um eine Karambolage zu vermeiden, musste ich stark abbremsen und so hatte ich Sigi vor mir. Nach weiteren zwei Runden war das Rennen zu Ende und ich musste mich mit einem Meter Abstand mit dem zweiten Platz begnügen. Auf der Heimreise rechne-

kämpfte mich Platz für Platz nach vorne. Einige Runden vor Schluss platzte einem Minifahrer, der vor mir fuhr der Ölkühler. Ich bekam das erst mit, als ich mich beim Anbremsen in einer Kurve drehte. Ich musste viele Fahrer passieren lassen, bis ich wieder zur Strecke zurück konnte. Nach der Zieldurchfahrt hatte ich das Rennen auf dem 5. Platz beendet. Zu diesem Zeitpunkt war ich in der Gesamtwertung des Shell-Pokals in der Division 1 bereits an erster Stelle. Beim Nachhausefahren rechneten wir, ob mir dieser Ausrutscher nicht die Führung gekostet hatte, denn die Mitbewerber in der 1300er Klasse rückten mir immer näher auf den Pelz. Als nächster Lauf stand Dijon in Frankreich auf dem Programm. Bereits die

Anfahrt war ab Freiburg verregnet und auch am nächsten Tag beim Training hörte der Regen nicht auf. Im Training

ten wir wieder den Stand der Meisterschaft durch und ich stellte mit Freude fest, dass ich bereits einen großen Vorsprung hatte, nachdem es bei meinen Konkurrenten in der 1300er-Klasse nicht so recht lief. Ich musste also beim letzten Rennen am Nürburgring nur noch starten, um die 20 Zusatzpunkte gutgeschrieben zu bekommen für die Teilnahme an allen Rennläufen der Saison. Ab diesem Zeitpunkt war ich von dem Druck befreit. Ich hatte ja nichts mehr zu verlieren. Als es dann soweit war, wollte ich zwar eine schnelle Trainingszeit fahren, durfte aber kein Risiko eingehen, durfte also keinesfalls mein Auto zerstören, denn ich musste starten um die 20 Punkte zu bekommen. Ich fuhr die drittschnellste Trainingszeit. Im ersten Lauf war ich bereits nach zwei Runden auf den Trainingsschnellsten, auf Sigi, aufgelaufen, wollte in den nächsten Kurven an ihm vorbei, aber er machte sich so breit, dass ich wieder mit einem halben Meter Abstand als Zweiter über die Ziellinie ging. Im zweiten Lauf überlistete ich Sigi in der Dunlop-Kehre, übernahm die Führung und baute meinen Vorsprung bis zur Ziellinie aus. Somit gewann ich dieses Rennen und wurde Gesamtsieger der Division



1, vor Sigi Sengel und Dr. Jansen als Drittem. Wie lange werden wir warten müssen, bis wieder einmal drei Steyr Puch die ersten Plätze belegen? Mit den Übersetzungen habe ich keinen Kult getrieben und fuhr stets mit dem 7er Triebbling und dem 4.Gang zu 27:27. Rückblickend möchte ich sagen, dass es immer harte aber faire Kämpfe gab. Unsere Klasse war immer voll besetzt, aber es wäre schön, wenn wieder neue Puch-"Treter" dazu kommen würden. Es wird auch hier nichts so heiß gegessen, wie es gekocht wird.

Albert Girstl





Albert Michelic
Bierbaum 126
8093 St. Peter a.O.
Austria

www.am-motorcycles.com

Tel/ Fax: 0043 3477 3321
Mobil: 0043 664 5068740

Josef Hlavek, Sattlermeister, bietet für Steyr Puch Fahrzeuge:

Verdeckstoffe in 3 Qualitäten:

langes Fetzendach: Sonneland (wie Mercedes)	340,-
Everflex (wie Käfer)	230,-
Kunststoff (nur Beige)	160,-
Orig. Dachgestänge mit Verdeck lg.	1.180,-
Orig. Dachgestänge	550,-
kompl. Innenassteftung im Tausch (einschl. Tür-u. Seitenverkleidungen u. Radmulde, Sitze, Bank, Rücklehne)	1.780,-
Sitz Roberto Fusina Modell 1964 (Orig. Italien)	850,-

auf Anfrage

Sattlerarbeiten aller Art
A-1050 Wien
Stolberggasse 55
0676-68 08 150



„STEINI-KTZ“ Kontaktlose Zündungen, Ersatzteile, und Zubehör für Kleinwagen, Motorräder u. Motorroller aus der „Wirtschaftswunderzeit“

Tel. 06181- 507 889 Fax. 280 73 Internet <http://www.steini-ktz.de/>
Harald Steinhauser, Landstr. 52 D-63454 Hanau Mail: steini-ktz@gmx.de

Abarth, AERO, AWO, BMW-Isetta, 630,700, DKW, FIAT 500, FMR TG 500, Goggomobil, Heinkel-Roller und Kabine, Horch V8, Junak, Messerschmitt KR, 200,201, MZ, NSU Prinz, Steyr-Puch, Tempo, Trabant, Viktoria-Spatz, Zündapp-Janus. Konstruktionen für fast alle Oktimer
Drehzahlmesser für Flieger

Bitte beachten Sie aber, dass eine kontaktlose Zündung nur dann einwandfrei arbeiten kann wenn das Fahrzeug auch technisch in Ordnung ist

Zufrieden?? Ja! Dann bitte einen Eintrag in mein Gästebuch meiner Homepage

Nicht zufrieden?? Dann sagen Sie es mir

INTROPA SPEDITIONSGESELLSCHAFT mbh

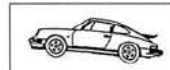


Wir befördern, von der kleinsten Schraube bis zum schönsten Oltimer, innerhalb Europas, sowie von und nach allen wichtigsten Plätzen der Erde.



TESTEN SIE UNS!

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



Tel.: 069-692725
Fax: 069-693099



Schaltgestängeumbau Puch 500/650 auf ZF-Getriebe 700 C

Bitte Überschrift in grün

Vorbereitung

Kugelpfanne vom Schaltstock abschneiden, sodass ein Ring von 7 mm verbleibt. Ring um ca. 4 mm verschieben und mit dem Stock verschweißen.

Schaltgestänge wie abgebildet trennen, Kugel wird nicht mehr gebraucht. Endstück auf 180 mm abschneiden.

Neuanfertigung

1. Stift anfertigen. \varnothing 13,3, 60 mm lang. Rohr kreuzweise versetzt anbohren (ca. 8 mm). Stift zur Hälfte einschieben und verschweißen
2. Mittleres Rohrstück des Schaltgestänges auf 8 mm quetschen (ca. 40 mm). Gabel mit 2 Stück Flacheisen anfertigen (20 x 60 x 4 mm). Mit Stange verschweißen. 8 mm Loch bohren. Ablängen auf 485 mm ab Lochmitte. Offenes Rohrende aufschlitzen. Klemmschelle von Spurstange verwenden. (Offene Hülse aus Blech 1 mm anfertigen, da Schelle im \varnothing 2 mm größer ist.) Um 90 Grad vorsetzt montieren.
3. Flacheisen 35 x 25 x 8 mm auf Stange anschweißen. Bohrung \varnothing 13 mm vom Bund bis Lochmitte zwischen 25 mm – max. 28 mm.
4. Distanzhülse anfertigen 12,8 x 8,2 x 8 mm anfertigen (gebrauchte Saugventilführung).

Rückwärtsgang- sperre

8 bis 10 mm aufschweißen abhängig vom Bohrungsmaß im Schaltstock, mit montierter Schraube zueinander anpassen. Überdeckung ca. 4 mm.

Neues Schaltgestänge

– zusammengebaut
Zur einfacheren Handhabung der Einstellung, Schraubenmuttern, Klemmschelle und Hülse mit Gestänge verschweißen.

Gutes Gelingen und gute Fahrt wünscht
Erwin

Fertiger Umbau



Ausgangssituation



Schaltstock

Schaltgestänge



180



25 bis max.
28 mm



Inbusschraube M8 x 35,
Mutter verschweißen

Thondorf 2008



Lieber Schorsch!
 Viele Grüße aus dem Bergischen Land, ich hoffe, Du bist bei guter Gesundheit und Deinem Fahrzeugpark geht es gut; unsere Aktivitäten sind insgesamt etwas begrenzt, Ute und ich erwarten im August noch einmal Nachwuchs (einen Burschen und potentiellen Puch-Fan). Trotzdem haben wir es uns nicht nehmen lassen an einer lokalen Rallye mit unserem Puchert teilzunehmen. Der Kleine ist bestens gelaufen, Ute hat prima navigiert und ich habe auf die Baumaffen aufgepasst, so haben wir dann in unserer Klasse mit über 30 Fahrzeugen den dritten Platz belegt. Der Bohlmann-Motor läuft bestens und auch die restliche Technik ist sehr zuverlässig. Und bei der planmäßigen Rast auf dem historischen Bahnhof in Wuppertal-Cronenberg (dort war gerade ein großes Volksfest in vollem Gange und wir mit dem Puch durch die Menschenmassen hindurch) hat uns dann der Redakteur der „Cronenberger Woche“ (Auflage etwa 17000) gesehen und diese kleine Story nebst Bild gemacht. Ich halte das für eine sehr gelungene Werbung für die Puch-Szene; zudem wurden wir während der Rallye unterwegs fotografiert ohne Ende. Ich hoffe, Du kannst die Story als kleinen Beitrag für die nächste Thondorf verwenden, das würde mich sehr freuen. Ob wir zum diesjährigen Abschlußtreffen kommen können müssen wir abwarten, immerhin dann mit zwei kleinen Chaoten reisen ist schon eine logistische Herausforderung. Hannah ist jedenfalls ein bekennender Puch-Enthusiast und wir tun alles um dieses Feuer zu schüren. Weiterhin alles Gute, vielleicht hören wir ja mal was von Dir und diversen Rennerfolgen.
 Hans und Anhang

„Bahnhofstrubel“ bei Schnauferl-Parade

Cronenberg. Jazz, Bier, Feuerwehrrwürste und vor allem Oldtimer, das waren die Zutaten, die am vergangenen Samstag wieder für einen riesigen Menschen-Auflauf am Stammsitz der Firma DIGASS sorgten: Auf Einladung des Cronenberger Unternehmens machte die Oldtimer-Rallye „Hasten Historic“ zum zweiten Mal Station am ehemaligen Dörper Bahnhof.

Wie im vergangenen Jahr steuerten wieder über 90 Relikte der Automobil-Geschichte den DIGASS-Stammsitz an. Nachdem kurz zuvor ein kräftiger Schauer für Sorgenfalten gesorgt hatte, erwies sich Petrus als ein Oldtimer-Fan: Während die automobilen Schmuckstücke durch eine Gasse aus Menschen auf das DIGASS-Gelände einfuhren, blieb es trocken. So konnten die Cabrio-Verdecks geöffnet werden und die Besucher auch das Innere so manchen Oldtimers ausgiebigst unter die Lupe nehmen.

Und das taten die Oldtimer-Fans mit allen Mitteln: Ob mit Handy, Digital- und Spiegelreflexkamera oder Videokamera - wohl kaum je waren in Cronenberg so viele „Knipser“ „auf einen Haufen“ zu sehen, mit allem, was sich dazu eignet, wurden die „Schnauferl“ fürs Album festgehalten. Und wer nicht mit der Kamera unterwegs war, schlenderte gemächlich ent-



„Klein, aber oho“, unter dieser Überschrift lief dieser Steyr Puch 650 T aus dem Jahre 1965 bei der Oldtimer-Parade auf dem DIGASS-Gelände. Ute und Dr. Hans Sikorsky glänzten zwar nicht mit vielen PS, üppigen Formen und tollen Kühlerfiguren. Das auf 50 PS „aufgemotzte“ Kultauto war aber in der Kategorie der Kleinsten dennoch ein Hingucker. Zumal die Remscheider die Rallye ohne Probleme und in ihrer Klasse auf Platz 3 absolvierten, während mancher „Großer“ Pannenhilfe brauchte.

lang der Oldtimer-Meile, auf der auf Hochglanz polierte Kühlerfiguren und Chromleisten die Blickfänge waren.

Der Oldtimer-Leckerbissen wurde durch ein Jazz-Schmankerl abgerundet: Die Firma DIGASS hatte

wieder „Rod Mason's Hot Five“ engagiert, die mit New Orleans-Jazz den passenden musikalischen Rahmen zu der Parade bot. Alles in allem also ein außergewöhnlicher Samstag, und zwar nicht nur für Autofans.

Düsis drollige Dreitürer

Mathias Duesterberg lud 50 Fiat-Fans zu einem Treffen in den Fläming ein

YVETTE VON GIERKE

KLEIN MARZEHNS ■ Knuffig sei der Kleine mit den Knopfaugen – das behaupten Männer wie Frauen. Sie stehen auf den italienischen Wirtschaftswundertyp, den Fiat 500. So auch Mathias Duesterberg. Am Wochenende trommelte der Kfz-Meister mehr als 50 Autofans in Klein Marzehns zusammen für ein Fest und ein Fiat-Fahrvergnügen im Fläming.

In ihrem Wägelchen rollten die Liebhaber mit Partnern, Kindern und Hunden an. Piet von Poppel kam extra aus den Niederlanden und gehörte mit seinen 75 Jahren zu den Veteranen dieser Motor-Gemeinde. Der jüngste unter den Ausflüglern sei „gerade frisch geschlüpft“, wie der Freundeskreis verkündete, und sechs Monate alt. Neben den drolligen Dreitürern haben sie alle noch etwas gemeinsam, wie Rainer Bohm bescheinigt: „Das sind alles unheimlich nette Leute“.

Der Berliner ist mit seiner Frau Kerstin seit vier Jahren im Fiat-500-Club. Seine Leidenschaft für die Oldtimer wirkte auf die Gattin ansteckend. „Inzwischen hat sie mich überholt und ist noch verrückter“, findet Bohm. Das ist kein Einzelfall. Eine junge Mutter berichtet von Entzugerscheinungen, wenn die „Knutschkugel“ mal in die Werkstatt muss. Ihren „Elefantenrollschuh“, wie Anja Freyer ihr Mobil nennt, wolle sie für nichts in der Welt tauschen. „Von wegen Zweitwagen“, schnaubt sie. Als Leiterin des Kieler Fiat-500-Clubs führt sie mit gutem Beispiel voran. Die Kilometeranzeige hat sie schon dreimal umrundet und wieder auf Null gebracht.

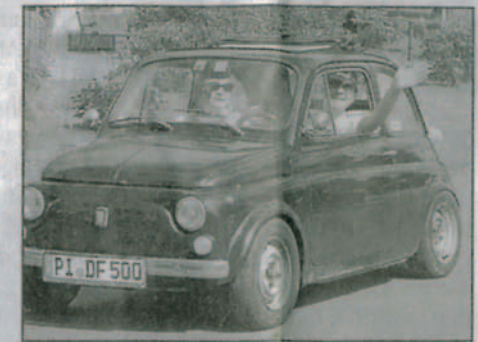


Große Gemeinschaft: Mehr als 50 Liebhaber des kleinen Fiat 500 kamen am Wochenende bei Mathias Duesterberg in Klein Marzehns zusammen. Gemeinsam ging es auf eine Rundfahrt.

Manche wagen in dem Mini sogar eine Weltreise. Europatouren sind für die Fiat-Fans keine Seltenheit. Zur rauschenden Fiat-Comeback-Party im Juli ist Francesco Distaso nach Turin gereist. Der gebürtige Italiener wohnt bei Hamburg und nahm die Anfahrt von 1600 Kilometern im Kleinstwagen gern in Kauf. „Ehrensache“, begründet er.

Für seine Landsleute gehört der Fiat Cinquecento zur Heimat wie Pasta und Pinot Grigio. Eine Panne habe es jedoch auf der Rücktour gegeben: „Wir mussten den Zylinderkolben auswechseln – halb so schlimm“, erzählt Distaso. Die umstehenden Fans nicken. „Man kann das Auto leicht und ohne Computer reparieren“, erklärt Mathias Duesterberg. Der Ken-

ner zählt weitere Vorzüge auf: „Er ist klein, wendig, sparsam und macht Spaß.“ Der italienische Volkswagen ist ein Publikumsrenner, der Lebensfreude verkörpert. Der Klassiker wird schließlich seit einem halben Jahrhundert geliebt und nicht erst seit dem Auftritt von „Luigi“ im amerikani-



Fiatfahrer wie der Italiener Francesco Distaso sind freundliche Menschen.

seinen Kinofilm „Cars“. Seine besonderen Kennzeichen: Faltdach für das Cabrio-Gefühl und so genannte Selbst-

mördertüren. Sie sind hinten an den Fahrzeugseiten angeschlagen. Diese Bauweise sei wegen des größeren Platzangebots beim Ein- und Aussteigen bequemer, so die Fachleute.

Die Fiat-Damen und Herren sind sich einig: So ein Auto lässt die Aggressionen im Straßenverkehr schwinden. „Man erntet stets ein Lächeln“, weiß Mathias Duesterberg. Nur bewegt ihn gar kein Fiat 500, sondern lediglich seine Blechgestalt. Das Innenleben der Lifestyle-Kugel stammt nämlich aus der Steiermark. Die Österreicher wollten einen eigenen Kleinwagen bauen. Nach einem Vereinbarungsvertrag mit Fiat konnten sie sich die Produktion der Karosserie sparen. Lediglich Motorhaube sowie später das feste Dach wurden neu hergestellt. Die offizielle Marke heißt „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“. In ihr waren Motor, Getriebe, Hinterachse, Bremsen und Innenausstattung Eigenentwicklungen der Alpenrepublikler.

Mit dem Kombi „Steyr-Puch 700“ verbindet Mathias Duesterberg eine besondere Geschichte. Er besaß diesen Wagen als 22-Jähriger und ist mit seiner Familie darin verreiselt: „Wir hatten sogar Dachgepäckträger“. Auf das einst orangefarbene Fahrzeug ist er durch Zufall in Berlin gestoßen, obwohl es nun rot und blau lackiert war. „Ich habe es sofort wiedererkannt“, sagt Duesterberg. Ein Blick in die Papiere bestätigte die Vermutung. Der Liebhaber kaufte sein erstes Auto zurück. „Jetzt ist es beige und bleibt bei mir“, schwört der Bastler. Mit dem Oldtimer bestreitet er regelmäßig Rennen und fährt in der Spitze mit. Die Szene rechnet fest mit „Düsi“ Duesterberg.



MAG

Werkstatt für Automobile
 Mathias Duesterberg
 Spezialist für Steyr Puch

Leistungsprüfstand für Motorenoptimierung

TÜV-Abnahmen im Hause

14823 Klein-Marzehns

Hauptstraße 10

☎ 03384890055



Günther Volle

Im Giftzwerg voll(e)gas zum Rekordsieger



In einem alten englischen "Who-is-who"-Buch der berühmten Persönlichkeiten ist die Person Günther Volle aufgeführt. Die Lexikondokumentaristen bezeichnen darin den Freiburger als "Famous German Racing-Driver", als berühmten deutschen Rennfahrer. Obwohl Volle nie in Silberpfeilen oder F1-Rennwagen triumphierte, führten seine motorsportlichen Erfolge - die nicht zuletzt auch bei seinem Heimrennen am Schauinsland errungen wurden - in die Enzyklopädie. Die 12 Kilometer lange Schauinslandrennstrecke mit je nach Definition 176 Kurven galt bei vielen Rennfahrern als noch schwieriger als die legendäre Nürburgring-Nordschleife, welche in etwa gleich viele Biegungen aufweist. Meisterfahrer wie Rudolf Caracciola, Hans Stuck und Bernd Rosemeyer trugen sich am Freiburger Hausberg in die Siegerlisten ein. Doch prominente Namen hin oder her: Mit insgesamt 21 Klassensiegen ist der heute 63-jährige Günther Volle erfolgreichster Rennfahrer der Schauinslandrennen. Auf einem kleinen NSU-Sport Prinz begann Volle im Jahre 1961 seine Motorsportkarriere, als eine große andere zu Ende ging. Volle debütierte mit dem 600-ccm-Autole gegen den alten Bergkönig Hans Stuck und fuhr gleich mal auf den tollen vierten Platz.

Händen ein quirliger, zorniger Giftzwerg. Als Basis für den "Alpen-Carrera" lieferten die österreichischen Autobauer ein Wägelchen, das gerade 27 PS abgab. Um die 100 Kilogramm leichter und nach diversen Tuningmaßnahmen in Klägers PS-Küche gab der kleine Boxer-Bolide stramme 65 PS ab. Viele Jahre agierte Volle nach dem einfachen Leitsatz: Ein Start, ein Sieg. Nach fünf Jahren mit dem "Hustenguzzle" wechselte Volle in die nächst höhere Klasse auf einen 112 PS starken Ex-Ortner-Fiat Abarth. Mit BMW-Tourenwagen von GS-Tuning und Luggi Linder sowie einem Spiess-VW Scirocco bestritt Volle erfolgreich weitere Bergrennen. Beim Flugplatzrennen in Bremgarten 1982 wagte Volle für einmal einen Abstecher in die Monoposto-Szene als er einen Renault-F3 steuerte. Sein renommierter Kühler-, Karosseriebau- und Lackierbetrieb in der Freiburger Rehlingstraße hatte größere Motorsportambitionen von ihm schon ab 1963 eingebremst. Mittlerweile hat sein Sohn Michael das Traditionsunternehmen übernommen. Auch der alte Steyr-Puch kommt wieder zu Rennehren: Im Rahmen der Historischen Tourenwagen-Trophy gelang Volle jr. damit der Klassensieg. Zusammen triumphierten die Volles beim 500-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring.

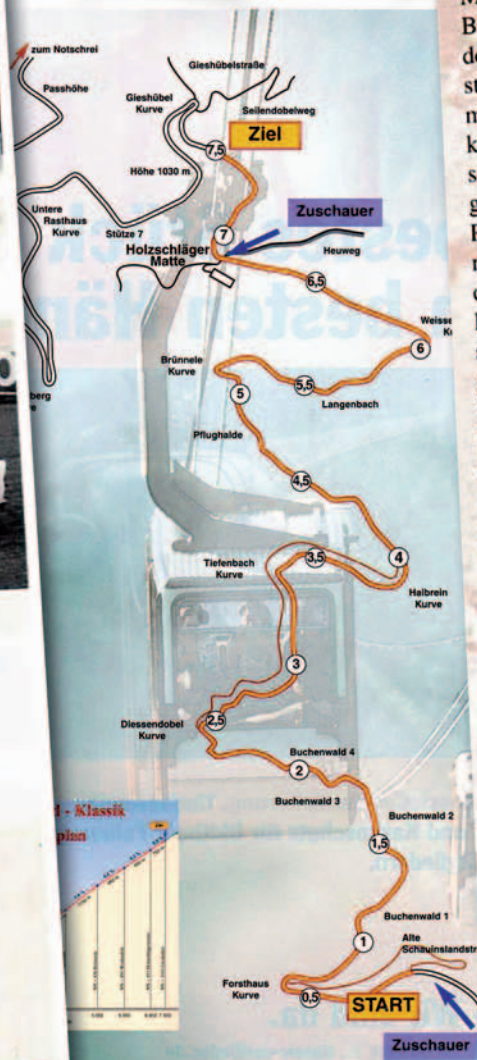


Sieger beim 12-Stunden-Rennen in Hockenheim

Mit dem ehemaligen NSU-Werksauto gewann Volle im Folgejahr im Wagenfeld von 28 Autos auf dem Ur-Hockenheimring, der als Hochgeschwindigkeitskurs noch in die Stadt hinein führte, das 12 Stunden-Rennen. Fortan waren es dann die Bergstrecken auf denen er die meisten seiner 290 Siegetrophäen gewann. An einem verkappten Werksprojekt war Volle dann in 1963 beteiligt. BMW-Motorsport-Entscheidungsträger Alex von Falkenhausen hatte dem Motorrad-Tausendsassa Fritz Kläger ein BMW 700er-Coupe mit Tuning-Auftrag hinterlassen. Der "Daniel Düsentrieb" aus der Schwarzwaldstraße bekam dafür von BMW "tonnenweise" Material zur Verfügung gestellt. Der legendäre Apfelbeck-Zylinderkopf sollte im Pulverdampf des Motorsports unter den Händen von Kläger reifen. Als seinen Fahrer für das Semi-Werksprojekt setzte Kläger auf Günther Volle. "Vom Fritz Kläger bekam ich das Rennsport-1x1 beigebracht", bekennt Volle. Zusammen agierten die beiden ziemlich erfolgreich, so beispielsweise am Rossfeld. Auch neben der Piste stimmte die Chemie. Nach dem BMW-Projekt folgte das Auto, mit welchem der Name Günther Volle synonym werden sollte: Der orangene Steyr-Puch TR, unter Volles

Auch neben der Piste Meisterstücke

Nicht nur mit dem Gasfuß weiß Günther Volle umzugehen, sondern auch schöpferisch wie ein Künstler. Sein handwerkliches "Meisterstück" gelang ihm als Abschlussarbeit der Meisterschule, als er 1961 einem Porsche Super 90 eine neue Karosserie schneiderte. Das Auto steht heute im urigen Tübinger "Boxenstopp"-Museum. Ein von ihm in filigraner Arbeit erstellter Tank für ein DKW-Rennmotorrad des Meisterfahrers Siegfried Wünsche beweist: Kunst kommt von Können. Dem Automobilsport ist der heute 63-Jährige aktuell bei den Porsche-GTP-Weekends in der Clubsport-Szene verbunden.

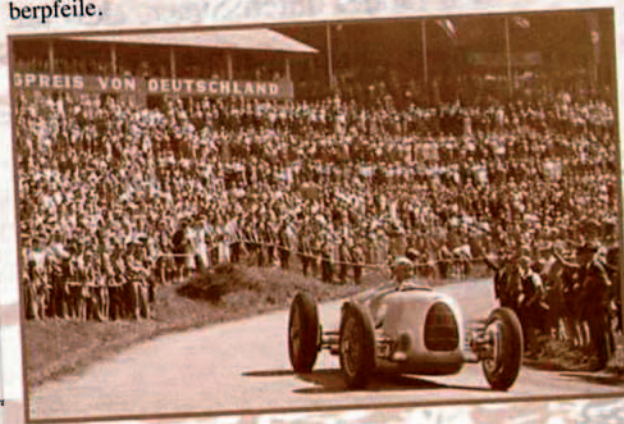


ADAC Bergpreis

Freiburg Schauinsland

Weltklasse auf anspruchsvollem Terrain

Das erste Rennen am Freiburger Hausberg wurde am 1. August 1925 noch auf einem besseren Wald- und Forstweg ausgefahren. Am Start waren, wie bis Ende der sechziger Jahre neben Renn- und Sportwagen auch Motorräder. Der Mercedes-Pilot Christian Werner gewann den ersten ADAC-Bergpreis, was er im 172-Kurvenlabyrinth im darauffolgenden Jahr gleich wiederholen konnte. Der Endersbacher steuerte einen 2-Liter-Mercedes mit einer Zeit von 11.31.4 min und einem Schnitt von 62,388 km/h zum ersten Sieg, kaum langsamer der Münchner Eugen Bussinger der auf seiner BMW 500 (11.55.6 min) bei den Motorrädern gewann. Im Jahre 1927 knabberte der Pforzheimer Adolf Rosenberger (Mercedes) schon an der Zehnminuten-Schallmauer, die der Bugatti-Pilot Huldreich Heusser ein Jahr darauf mit einer Zeit von 9.44.2 min durchbrach. Die Markenkollegen Hans Stuber und Heinrich von Morgen siegten in 1930 und 31. Der große Rudolf Caracciola gewann als Werksfahrer im 7,1 Liter-Mercedes SSK die 31er-Auflage und knackte dabei gleichzeitig die Neun-Minuten-Grenze. Im Jahr darauf wiederholte der Remagener den Erfolg auf Alfa Romeo. Die Schauinslandrennen gestalteten sich hernach zum Bestandteil einer der faszinierendsten Epochen des Automobilrennsports - der Ära der Silberpfeile.



Lokalmatador Hans Stuck vier Mal vorne

Mit dem mächtigen Auto Union-16-Zylinder-Rennwagen siegte „Lokalmatador“ Hans Stuck 1934 und 35 am 1284 Meter hohen Schwarzwaldberg. Der Publikumsliebbling Bernd Rosemeyer triumphierte 1936 und durchbrach mit 7.59,3 min wiederum eine Minutenschallmauer, die zwanzig Jahre lang Bestand haben sollte. Für die Auto-Union konnte Hans Stuck 1937 das vierte Mal in Folge den ADAC-Bergrekord gewinnen. Nach der langen Zwangspause knüpfte 1949 Lokalmatador Hans Stuck gleich an seine alte Form an und gewann im AFM. Der später sehr erfolgreiche Verleger Paul Pietsch aus Titisee-Neustadt siegte 1950 im Maserati bei seinem Heimspiel. Parallel gewann bei den ersten Nachkriegsrennen Motorradlegende Georg Meier (München) auf seiner 500er-Kompressor-BMW. Der Engländer

der Ken Wharton (ERA) durfte sich 1951 als Sieger feiern lassen. 1953 holte mit Hans Herrmann erstmals ein Porsche den Gesamtsieg, der damit eine lange erfolgreiche Epoche für die Zuffenhausener Marke am Schauinsland einläutete. Gleich vier Mal wurde für den Stuttgarter Edgar Barth in den Jahren 1957, 59, 63 und 65 auf Porsche die schnellsten Zeiten gestoppt. Dabei fuhr er 1963 als erster Fahrer mit einem Stundenmittel von über 100 km/h. Der Schwede Joakim Bonnier gewann 1958 auf einem Borgward.

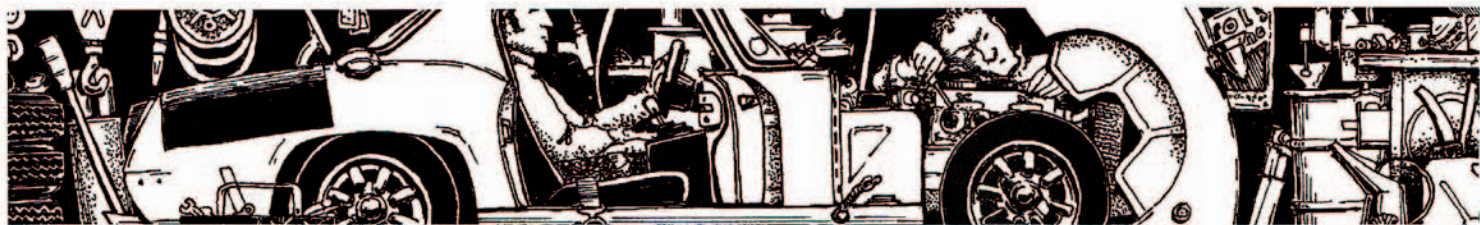
Porsche dominiert

Wiederum auf einem Porsche erfolgreich war Heini Walter aus Aesch bei Basel im Jahr darauf. Nach zehn Jahren Pause triumphierte 1961 erstmals wieder ein Monoposto, als Gerhard Mitter mit seinem Lotus-DKW vorne lag. Im Jahr darauf holte der Mailänder Ludovico Scarfiotti den Siegerpokal nach Maranello, wobei der populäre Ferrari-Werksfahrer mit 6.47.7 min die Sieben-Minuten-Mauer durchbrach. Nochmals 1965 konnte Ludovico Scarfiotti auf Ferrari Dino in die Porsche-Dominanz einbrechen, die von 1966-68 mit einem Hattrick von Gerhard Mitter fortgesetzt wurde. Mit seiner 67er-Fahrt (5.49.33 min) war dem Leonberger der Durchbruch der Sechs-Minuten-Marke gelungen. Der Basler Peter Schetty toppte in der 69er-Auflage im Werks-Ferrari 212 E die Zeitenlisten. Im Folgejahr trug sich die deutsche Grand-Prix-Hoffnung Rolf Stommelen (Braham-Ford F2) in die Siegerliste ein. Die 70-iger Jahre wurden vor allem von Schweizer Piloten geprägt, so siegten Xavier Perrot, Freddy Amweg und Markus Hotz mit ihren March-F2-Rennwagen. Lokalheld Mario Ketterer (Toj) gewann in 1978. Am 22. Juli 1984 fand das bisher letzte internationale Bergrennen statt, in seiner 38. Auflage auf einer auf 8,6 Kilometer verkürzten Rennstrecke, die den Österreicher Walter Pedrazza als Sieger sah.



107	Rolf Homann	Jaguar XK 150S FHC	1960	D
108	Günther Volle	Lotus Elite MK 14	1961	D
109	Walter Proebst	Steyr-Puch 650 TR II	1962	D
110	Gerhard Hitt	Jaguar E Competition	1962	D
111	Pit Lindner	Ford GT 40	1964	D/CH
112	Peter Steng	Porsche 904	1964	D
113	Ulrich Bissner	Brabham Formel 1/2	1965	D
114	Ulrich Bissner	Porsche 356 C	1965	D





Schnelle Steyr-Puchs: Einst und Jetzt

Firestream Foundation im Interview mit Christian Bauer, Paisling und Abu Dhabi

Firestream Foundation: Nach Ihrem Klassensieg in Abu Dhabi möchten wir gerne mehr über das Heißmachen von kleinen Puchs erfahren. Gibt es da eine Ausdifferenzierung nach dem Verwendungszweck, z. B. Schnelle Straße, Bergrennen, Rallye und Rundstrecke?

Christian Bauer: In der ersten Hälfte der 60er Jahre, als der Puch sich im Herz der heimischen Motorsportler festfuhr, gab es das sicher nicht. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir hier vom kostengünstigsten Einstieg ins Geschehen sprechen. Weder waren ausreichend Geld bei den Besitzern, noch hoch spezialisierte Teile bei den Händlern vorhanden. Motorsport war einigen Auserwählten vorbehalten. Erst gegen Ende der 60er Jahre konnte ein Wagen artgerecht aufgebaut werden zumal die Anforderungen am Berg (hochdrehender Motor, minimales Gewicht, ganz kurze Übersetzung) ganz anders ist als z. B. beim Rallyeauto (starkes Drehmoment der Maschine, mittlere Übersetzung, Zeiterfassungs- und Wegstreckenmessungsgeräte).

Wo hat dann das klassische Puch-Tuning seinen Ausgang genommen?

Zuallererst wurde das Familienauto für Orientierungs- und Wertungsfahrten am Wochenende verwendet, an richtige Motorsportausrüstung wurde noch selten gedacht. Mit steigender Konjunktur leisteten sich die Besitzer jedoch bald auch diverse Eingriffe. Da Puchs auf Langlebigkeit ausgelegt waren, konnte selbst mit einfachen Maßnahmen dem „Drosselmotor“ auf die Sprünge geholfen werden. 1964 wurde dann vom Puchwerk selbst der leistungsgesteigerte 650TR und TR2 (660 ccm, 27-40 PS, auf Wunsch spezielle Getriebe, Instrumente und Felgen) und ab 1966 der TR1 und TR2 Europa mit vorne angeschlagenen Türen in den Markt gesetzt. Das Zauberwort zum weiteren Frisieren hieß:

„Moser-Tuning“ in der Jörgerstraße in Wien 17. Die deutsche Szene wurde durch die Firmen Liedl in Graßlfing und Haering bespielt.

Hat es die Firma Moser damals geschafft diesen Markt zu monopolisieren?

Größten Teils ja, denn außer einigen kleinen Buden in der Nähe von Graz lieferte niemand relevante Beiträge. Obwohl viele Teile des Moserangebots nicht in house gefertigt sondern zugekauft wurden, entstand durch sehr cleveres Marketing und einen umfassenden Katalog (O-Ton im Vorspann: „Wir beehren uns Ihnen diese Broschüre überreichen zu können“; - dieses Elaborat ist heute Kult!) ein sehr positives Image.

Wie müssen wir uns die einzelnen Frisierschritte vorstellen?

Erster Angriffspunkt war der Motor. Da beim 500er bei ca. 35 PS der Plafond erreicht war, erschien der 650er als Basis der Wahl. Mit ihm wurden Leistungen bis jenseits der 50 PS Realität. Dabei ging es in jeweils 3 Tuningstufen zur Sache. Während die erste sich auf Doppelvergaser (Pallas Zenith 32 NDIX), passendes Saugrohr und Filter beschränkte, musste für #2 zum Einbau von anderen Kolben, Zylindern, polierten Pleueln und der Nockenwelle P94 der Motor zerlegt werden. Weiters gab es noch verstärkte Ventilfedern, Scheiben und Teller sowie eine gewuchtete und erleichterte Schwungmasse. In Stufe 3 wurde dann mit neuen Kolben und Köpfen auf 10,5:1 verdichtet. Größere Ventile und die P92er Nocke kamen dazu. Die richtige Auspuffanlage (mit Namen Aspern, Monza und Monte Carlo) war immer ein leistungskritisches Element. Natürlich wurde dann auch der Peripherie im Sinne Ölkühlung und Kupplung verbessert. Auch beim Fahrwerk wurde einiges angeboten. Vierzollfelgen (breitere entstanden oft in Heimarbeit) und Tieferlegung mit kürzeren Federn, Stabilisatoren (Motor-, Getriebe-, und Vorderachsstab) und Monroe, Koni- und Boge-



„Mittlerweile wird der Puch selbst von Fiat- und Abarth-Enthusiasten hoch geschätzt, denn auch die haben erkannt, dass ein 650TR einfach besser und schneller als ein 595, 695, Esse-Esse oder Asetto Corsa ist“

Stossdämpfern. Veränderungen der Getriebeübersetzungen kamen nur für wenige Kunden in Frage. Überhaupt sei hier gesagt, dass für viele sportliche Verbraucher schon nach aufgeklebten Monzastreifen, Sportlenkrad (Momo Prototipo), Sitze (Roberto Fusina) und Talbottsiegel Schluss mit Lustig war.

Welche Fahrwerte konnte man vom schnellen Puch dieser Zeit erwarten?

Eine Beschleunigung von 0-100 km/h in ca. 15sek. und eine Endspitze von ca. 145 km/h. Das war's damals.

Wie ist die Puchszene heute?

So vielfältig wie bei jeder anderen Automarke. Mit





Abu Dhabi Classic 2007

Die besten Tipps für Interessierte:

DIE BESTEN TEILEQUELLEN

AUTOQUARIAT:
http://www.autoquariat.at
Tel.: +43 / 1 / 4095191

OBERT PROKSCHI
http://puch500.at
Tel.: +43 699 17 500 650

DIE BESTEN MOTORE
JÜRGEN PACHTEU
Tel.: +43 664 / 1716222

DIE BESTE LITERATUR
Dokumentation über den Steyr
Puch 650 TR, Teil 1 und Teil 2
HORST MOROCUTTI
Tel.: +43 676 / 6071497

ÖSTERREICH'S 650TR
EXPERTE

CHRISTIAN BAUER
http://www.karosseriebauer.at.tf
karosseriebauer@gmx.at

Blick auf die schnellen TR jedoch sehr beschränkt. Von ca. 500 produzierten Exemplaren haben kaum 100 Stück überlebt. Ersatzteile im Normalbereich gibt es in ausreichender Zahl, jedoch ganz spezielle Teile müssen eventuell sogar angefertigt werden.

Und Puch tuning heute?

Am Highend der Motorfrisur wird gerne mit Fremdteilen (VW- oder Porsche Zylinder) operiert, - bis zu 1 Liter Hubraum ist keine Hexerei, setzt jedoch Langhub-Kurbelwellen, aufgefräste Motorblöcke, spezielle Nockenwellen (z. B.: SM2 von Haering Deutschland) und viel Detailarbeit mit Verdichtungen bis 12:1 voraus. Im metallurgisch orientierten Segment kommen sogar Titanteile zum Einsatz.

Wer jedoch ein FIA Auto für historischen Motorsport nach Anhang K aufbauen will, kann Extremteile vergessen, da diese nicht regelkonform sind.

Viele Getriebeübersetzungen und spezielle Trieb-linge (z. B.: bei Verwendung des legendären 9er Triebblings ist das Auto rechnerisch auf 188 km/h bei 8000 Upm übersetzt) gibt es im Nachbau, allerdings nicht den Radblock mit langem ersten und zweiten Gang. Differenzialsperren kommen auch heute nicht zum Einsatz.

Verstärkte Halbachsen und Bremstrommeln schon, denn da liegen ja die Achillesfersen des Puchs. Als Stoßdämpfer sind Bilstein oder Koni zu empfehlen. Für die Lenkung gibt es auch heute keine Spezialteile, - die ist sowieso Gokart-like.

Im Bereich der Felgen wird heute das gleiche wie gestern verwendet. Aufgrund der Bremstrommelkonstruktion bietet sich nix anderes an. Das gleiche gilt auch für die Bremsanlage und die Kupplung (auch früher nahm man schon das Rennteil von Fichtel & Sachs.). Aus Gewichtsgründen (der Puch wiegt ja kaum 500 Kg...) und wegen des Spaßfaktors ist ein Weichverdeck („Fetzendach“) zu empfehlen.

Mit welchen Preisen ist heute bei z. B. einem Rennmotor, einem Getriebe mit Hinterachse und einem originalen Puch 650TR im Bestzustand zu rechnen?

Ein guter Richtwert für den Motor liegt bei ca. EUR 5.000,- ein Getriebe mit 9er Triebbling kostet ca. EUR 4.000,- und ein authentisches Auto zwischen 20.000,- und 35.000,- Euro.

Eine Menge Holz, - warum greifen Leute für diese kleine Knallerbse so tief in den Sack?

Na ja, dieses Auto war noch nie was für nüchterne Rechner, aber emotional hat es schon was und nur sehr selten kommt überhaupt einer zum Verkauf. Die verwendeten Materialien sind top. Es ist selbst im Detail alles gut durchkonstruiert, langlebig, zäh und zuverlässig. Das Kindchenschema mögen die Leute auch. Da ich mich schon sehr lange mit dem TR befasse, überblicke ich den Markt weltweit ganz gut. Nur so ist es zu erklären, dass ich schon viele Teile und manches Auto an Sammler ins Ausland liefern konnte. Für diese stellt er eine Alternative zu Mini

Cooper, BMW 700, NSU TTS, Simca 1000 und Hillman Imp dar. Mittlerweile wird der Puch selbst von Fiat- und Abarth-Enthusiasten hoch geschätzt, denn auch die haben erkannt, dass ein 650 TR einfach besser und schneller als ein 595, 695, Esse-Esse oder Asetto Corsa ist. Sporterfolge wie 3-mal Deutscher Bergmeister bei den Tourenwagen 1964, 1965 und 1966 unter Heinz Liedl und Rallye-Europameister 1965 unter Sobieslav Zasada sein einfach beachtlich Er ist ein Meilenstein österreichischer Automobilgeschichte.

Bitte, verraten Sie und das Kochrezept für ihre tollen Erfolge bei so harten Veranstaltungen wie z. B. die Abu Dhabi Classic Rallye im totalen Wüstensand.

Die ideale Voraussetzung für Fahrer und Copilot ist sicher eine gehörige Portion Wahnsinn. Man sollte natürlich nur einen bekannt zuverlässigen Wagen einsetzen und diesen entsprechend vorbereiten. Ich denke hier besonders an Unterfahrschutz, Rutschbleche, breite Schotterreifen, erhöhte Auspuffanlage und verstärktes Fahrwerk. Die penible Abdichtung empfindlicher Teile (z.B.: Zündverteiler, Ölabscheider, usw.) gegen das Eindringen von Sand ist zum Überleben notwendig. Weiters ist ein spezielles Ersatzteilkpaket (wir haben 9 Luftfilter verbraucht ...) unerlässlich.

Ein beherztes Serviceteam, das das Auto bis zur letzten Schraube kennen sollte, kann schon mal über „make it“ or „break it“ eines Bewerbs entscheiden. Genetisch ist der Puch bestens geeignet.

Wie muss man sich das Fahren mit einem 650TR vorstellen?

Anders. Das beginnt bereits beim Einsteigen. Eigentlich zieht man ihn an.

An diese Direktheit, Unmittelbarkeit (auch zum Beifahrer) muss man sich erst mal gewöhnen. Man dreht den Schlüssel um, der Dyna-Starter wimmert los und im Leerlauf kann man fast jede Zündung der zwei Zylinder wahrnehmen. Überhaupt ist es im Innerraum recht LAUT. Ein von 2. bis 4. Gang gut synchronisiertes und ideal abgestuftes Getriebe macht es leicht den temperamentvollen, superelastischen Motor bei Laune zu halten. Drehzahl (3000 Upm aufwärts) ist das Geheimnis für gute Leistung. Die Hinterräder entwickeln durch das auf sie lastende Motorgewicht eine gute Traktion und lassen sich nur schwer zum Durchdrehen bringen. Trotzdem muss man konzentriert fahren um Seitenwindempfindlichkeit und instabilen Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten zu kompensieren. Auch in den Kurven verlangt er Respekt, denn Übertreibung kann ein Abrollen zur Seite bewirken. Ich glaube in einem schnellen Puch ist noch niemand eingeschlafen.

Famous last words, please.

Der Steyr - Puch 650TR ist KLEIN UND GEMEIN.

VOLL AM SAND

ABU DHABI CLASSIC.

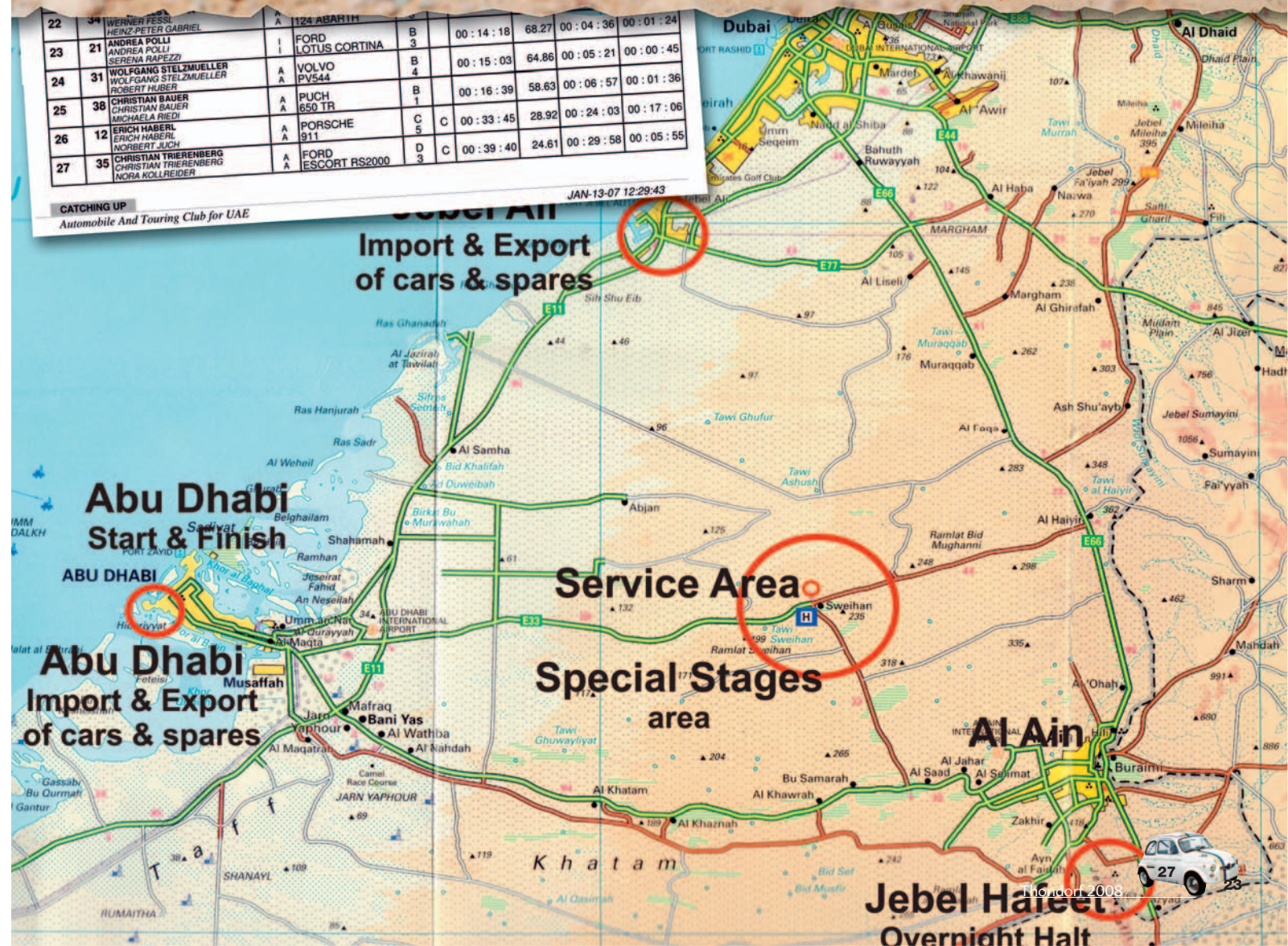
EIN BISSL DAKAR, EIN BISSL SAFARI UND DAS ALLES AUF 200 SP-KILOMETERN. RALLYEFAHREN ALS FORTGESCHRITTENES SURVIVAL-TRAINING IN DER GANZ GROSSEN SANDKISTE. WIR HABEN ÜBERLEBT!



Pos	Driver	Car	Class	Time	Group	Time	Time	Time
22	WERNER FESSI HEINZ PETER GABRIEL	FORD LOTUS CORTINA	B 3	00:14:18	68.27	00:04:36	00:01:24	
23	ANDREA POLI ANDREA POLI SERENA RAFFAZZI	VOLVO PV544	B 4	00:15:03	64.86	00:05:21	00:00:45	
24	WOLFGANG STELZMUELLER WOLFGANG STELZMUELLER ROBERT HUBER	PUCH 650 TR	B 1	00:16:39	58.83	00:06:57	00:01:36	
25	CHRISTIAN BAUER CHRISTIAN BAUER MICHAELA RIEDI	PORSCHE 911	C 5	00:33:45	28.92	00:24:03	00:17:06	
26	ERICH HABERL ERICH HABERL NORBERT JUCH	FORD ESCORT RS2000	D 3	00:39:40	24.61	00:29:58	00:05:55	
27	CHRISTIAN TRIERENBERG CHRISTIAN TRIERENBERG NORA KOLLREIDER							

CATCHING UP
Automobile And Touring Club for UAE

JAN-13-07 12:29:43



Thondorf 2008





Bericht eines alten Neueinsteigers



Seit 20 Jahren im Freundeskreis, aber neu in der Coppa Mille.

Seit 25 Jahren beschäftige ich mich mit dem Fiat 500. Erst war es nur das billigste Fahrzeug, dass sich ein Beamter leisten kann, wenn er in jungen Jahren einen Hausstand gründet. Aber mit dem Rennbazillus befallen, wurde jedoch sehr schnell klar, bei einem Fiat 500 kann es nicht bleiben. Ein anderer 500er muss her. Nein, kein Daimler. Ein Puch musste es sein. Also gesucht und schnell gefunden.

Ein 500 S mit Rennvergangenheit und Treitinger-Motor kam 1985 ins Haus oder besser gesagt in die Garage. Und ich war guter Dinge, denn er lebte nur 3 Jahre auf gestreuten und verschneiten Straßen, dann gab es nur noch Rennkilometer unter die Reifen. Rost?! Fehlanzeige. Ja gut, er war zerlegt, aber als versierter Schrauber war klar, nach dem Winter läuft er. Spätestens nächstes Jahr fahre ich damit zum Nürburgring und spule einige Rennkilometer ab. Doch es kommt immer anders als man denkt!

Plötzlich ging es beruflich bergauf. Na ja, Karriere und Geld sind auch wichtig. Dann fahre ich eben im nächsten Jahr! Plötzlich läuft einem die Richtige über den Weg und verspricht die ewige Treue. Dann fahre ich eben im nächsten Jahr! Plötzlich bin ich Hausbesitzer (Bauruine?) und das Nest wird gemacht.

Dann fahre ich eben im nächsten Jahr! Plötzlich ist noch mehr Leben in der Bude und Kids beanspruchen Zeit.

Dann fahre ich eben im nächsten Jahr! Plötzlich bin ich Mitte 40. Dann fahre ich eben im nächsten Jahr???

Huch, das Jahr 2007, der Puch steht immer noch zerlegt in der Garage.

Plötzlich wird mir bewusst, dass ich jedes Jahr am Nürburgring an den Oldtimer-Veranstaltung



gen teilnahm, aber nur als Zuschauer. Ich schlich immer durch das Puch- und Abarth-Lager und ergötzte mich an schönen Autos und spannenden Rennszenen. Was nun?

Zeit ist jetzt noch weniger vorhanden als in den zurückliegenden 20 (in Worten: zwanzig) Jahren. Also schauen wir mal und suchen etwas für die Coppa Mille. Schnell taucht ein A 112 mit al-

lem drum und dran auf. Ein paar Runden auf der Straße und plötzlich wurde mir klar, der ist es nicht. Doch den „500er S“ fertig machen? Und schau an, wie aus dem Nichts taucht ein Fiat-Puch mit Coppa-Mille-Vergangenheit auf und landet in einer der heimischen Garagen. Der mittlerweile pubertierende Sohn Lucas bekommt das Versprechen, „im nächsten Jahr fahren wir in der Coppa-Mille, denn im Winter nehme ich mir Zeit.“ Doch im Winter schaut der Sturm Kyrill vorbei und legt den hauseigenen Wald um. Ich lasse mehrere Monate das „Fichtenmoped“ laufen und der Puch-Motor bleibt stumm. Bei der Techno-Classica lasse ich mich einschreiben, sonst wird das ja nie etwas und es bleibt zur Durchsicht des Fahrzeugs noch etwas Zeit.

Jetzt ist nur noch eine Woche bis zum „Kampf der Zwerge“ am Nürburgring. Wieder nur Zuschauer? Nein, ab in die Garage. Ich muss vor meinem Junior doch das Gesicht wahren! Also ein paar Tage frei machen und auch die ein oder andere Nachtschicht einlegen und dann wird es. Wieder ist der Arbeitsaufwand größer als gedacht und es tun sich Untiefen auf. Entlüftung der Bremsen! 10 Minuten Arbeit! Dann an den Motor und der „Kleine“ ist rennfertig! Aber die Bremsen bauen keinen ausreichenden Druck auf. Nochmals alles auseinander bauen mit dem gleichen Ergebnis.

Jetzt auch noch das. Klaus Kleber meldet sich und teil mir mit, dass ich noch wegen eines Ausfalles ins Starterfeld gerutscht bin. Es kommen Zweifel auf und ich telefoniere viel mit den Fiat-Leuten. Doch keiner kann mir telefonisch weiterhelfen! Diesmal gebe ich nicht auf. Ich stehe doch so kurz vor dem Ziel. Es ist „der“ Mittwoch vor „dem“ Wochenende an „dem“ Nürburgring. Dem Sohnmann, den wir einen Tag vom Schulunterricht freigestellt haben, kommen die ersten Zweifel.

Ohne Bremsdruck schiebe ich den „Kleinen“ auf den Anhänger und fahre zum Bosch-Dienst meines Freundes, der eine 850 TC-Replika fährt. Bis 20.00 Uhr ist der TÜV-Mann im Haus und dann kann es losgehen. Mitten in der Nacht (nach vielen Zweifeln) kommt die Erlösung. Der Vorbesitzer baute zu starke Rückholfedern für die Bremsbacken ein, so dass die Backen nicht auseinander gehen. Den Kleinen, von meinem Sohn liebevoll „Speedy“ getauft auf den Anhänger und ab nach Hause. Ich schwöre Ulli noch ewige Freundschaft!! Wieso ist es eigentlich so hell draußen? Ich glaube die Sonne geht auf, als ich zu Hause ankomme. Kurz schlafen. Am gleichen Tag noch Werkzeuge und Ersatzteile ins Womo packen und mit Lucas zum Ring. Mit Herzklopfen fahre ich ins Fahrerlager. Viele Fragen und Gedanken gehen durch den Kopf: „Eigentlich kennst du keinen! Von vielen Hobbyfahrten kennst du nur die Nordschleife. Wie gehen „die“ mit einem Neuling um? Oh, Mann, du hast gar nicht den Motor geprüft! 10 Runden

reichen mir erst einmal. Egal, jetzt bist du hier!“ Aus jahrelanger Erfahrung weiß ich wo das Puch- und Abarth-Lager ist und steuere zielstrebig auf die Örtlichkeit zu und versuche mir einen Stellplatz zu suchen. Aber die Möglichkeit habe ich gar nicht! Als ich am kleinen, aber feinen Puch-Lager vorbeifahre, werden Lucas und



ich halb aus dem Womo gezogen und sehr, sehr nett wie alte Freunde begrüßt. Es ist kein Platz mehr da, denn man hat nicht mit einem weiteren Puch gerechnet. Aber sofort schmiedet man Pläne, wie alle Autos zusammen gestellt werden können, damit auch die Zuschauer etwas davon haben. Das „Womo“ muss an eine andere Stelle, aber der Puch muss hier stehen bleiben.

Im Laufe des Wochenendes gibt es insbesondere am Motor noch einiges zu optimieren, aber das mache ich nicht alleine, weil mir ständig jemand mit Rat und Tat über die Schulter schaut. Jeder hat hier mehr als 20 Jahre Puch-Erfahrung auf dem Buckel. Respekt! Hätte ich ja auch,

wenn...

Speedy fährt, bremst und alle Teilnehmer sehe ich während des Rennens im Spiegel kurz vor vorne und anschließend kann ich länger die Rückleuchten anschauen.

Ganz ehrlich! In der netten Gesellschaft sind die Rennen eher Nebensache und das Zwischenmenschliche steht im Vordergrund. Das Wochenende vergeht wie im Fluge und am Sonntagnachmittag laden wir Speedy wieder auf den Anhänger. Müde und um viele Erfahrungen reicher, treten wir überglücklich den Heimweg an. Auf der Rückfahrt beschließen wir, dass das nicht die letzte Veranstaltung in diesem Jahr war. Danke für dieses sehr schöne Wochenende (jetzt nur keinen vergessen) an Ulla und Lothar, Erika und Walter, die Bohlmänner und hier insbesondere an „meinen“ Papa Bohlmann, die Peters und an Rolf. In der Saison 2007 fuhren wir noch zwei weitere Veranstaltungen (die Zeit – gerne wären es mehr geworden!) und auch hier möchten wir uns bei „Düsi“ mit seiner Ruhe und beim ehrenwerten Präsident mit seinem schwarzen Humor bedanken. Ich kann nur jeden Puch-Besitzer ermuntern sein Fahrzeug entsprechend zu bewegen und zu dieser tollen Truppe zu stoßen.

Danke!

Lucas und Dieter Latzel

P.S. Im nächsten Jahr fang ich – wie oben beschrieben – mit dem zerlegten Puch an, denn Lucas will auch bald fahren.



NEUES VOM "ALTEN"

Hallo Puch-Treter,
der Alte meldet sich wie erwartet zum Saisonabschluss 2007.

Was für eine besch... Saison.

Mit Höhen und Tiefen kann das Team ja noch leben – ich auch –. Das Team: wie immer Thomas Hardy aus Koblenz, Klaus Edel aus Köln und Christoph Beuerle aus Koblenz. Sie gaben dem alten Teamchef noch Halt. Sowie meine Frau, und das muss hier mal erwähnt werden, was meine und alle anderen Frauen im Motorsport durchstehen. Danke Issi und sowieso: Ohne Frauen läuft im Motorsport nichts! (Bitte das auch drucken, Schorsch).

Zu den Einzelheiten und den Rennen 1:

Nach viel Arbeit und Investitionen über den Winter starten wir in die neue Saison 2007. Eingeschrieben in die ADAC-Classic-Trophy. Hockenheim steht an. Ein 3-Std.-Rennen und wir gehen locker an die Sache ran. Wir überstehen das Training und beenden das Rennen als Klassensieger. 50 gefahrene Runden von 78. Keine Vorkommnisse. Alles in Butter.

Rennen 2. – Zolder

Einer meiner speziellen Strecken, das gibt ein gutes Gefühl und Selbstvertrauen fürs Rennen. Erwin Derichs aus Mayen optimiert den Puch-Motor noch einmal. Sein Wissen und Können flossen in den neuen Motor mit ein und der Puch geht verdammt gut. Das Rennen geht über 3 Stunden. Wir verstärken uns mit Christoph Beuerle aus Koblenz. Fahren gute Zeiten in Training und Rennen, schaffen 65 von 90 Runden bei trockenem und heißem Wetter, gewinnen die Klasse und im Gesamttrng den 25. Platz von 35 Startern. Wir meinen „nicht schlecht“ und sind total happy.

Rennen 3 - N-Ring Chevy-Egons 500

Die Nennung ist raus, das Team voll motiviert und der Puch super geil. Was kann da noch passieren? Doppelbelastung für den Alten, der auf den Audi V8 im Derichs-Team die 24h mitfährt.



Devise: Training überstehen, und dann sehen wir weiter.

So weit so gut.

Thomas fährt den Start und fährt gute Zeiten in 3 Runden. Die 4. Runde dauert verdammt lange. Ich altere schon wieder um Jahre an der Box, bis endlich das Handy klingelt.

Abschluss in der Klosterthal-Kurve durch einen



Youngtimer-Audi. Thomas dreht sich, kippt auf die Fahrerseite, rutscht so über den Asphalt, schleudert gegen die Leitplanke, kippt zurück auf alle 4 Räder und schlägt noch mal in die Leitplanke ein.....

Thomas unverletzt! Gott sei Dank! Check im Ret-



tungswagen und zurück zur Box. Wir packen ein. Ich bin am Boden zerstört. Das Team schafft es, dass ich den Puch erst nach dem 24h Rennen (6. Platz von 17 in Kl. A8) sehen kann. Tolles Team, und meine Frau hat alles organisiert. Fast ein Neuaufbau in einer laufenden Saison steht an, ich brauche ein paar Tage, um alles zu verdauen. Die Zeit, die Kosten, die Arbeit, die Rennen und auch noch die Urlaubszeit. Aber dann lege ich los. Dank sei hier an dieser Stelle an

Robert Prokschi ausgesprochen. Das Team hält zusammen, alle packen mit an und wir stehen am Start bei der ADAC-Nürburgring-Classic.

Rennen 4 – Nürburgring ADAC-Classic

Der Puch (historisches Kulturgut gehört einfach dazu) und das war auch unsere Motivation und das Ziel zu diesem Rennen.

Training überstanden. Puch neu vermessen, Handling verbessert.

Wir stehen am Start.

Christoph fängt gut an, bleibt aber in der 3. Runde lange weg: Ausfall im Bergwerk, Zündkerze komplett rausgeflogen! Das war das Rennen 1. „Geht nicht“ gibt es bei mir nicht. Nach Kelberg... Ersatzmotor eingebaut (der noch nicht revidiert war), und der Puch läuft ordentlich.

Rennen 2.: Ich fahre den Start. Nach der Einführungsrunde, für einen Steyr-Puch fast eine Renn-Runde, überhitzt der Motor. Ich rolle im Pflanzgarten aus, und der Alte denkt jetzt sehr viel nach. Mein Enkel lässt mich die ganze Tragik ein wenig vergessen.

Fazit: Wertung in der ADAC-Classic-Trophy: 28. Platz von 47 im Gesamten (vor dem Crash Platz 10), 3. Platz in der Baujahr-Periode. Das stimmt das Team etwas versöhnlich.

Helmut Undorf, „Der Alte“



Wie funktioniert eine Gleichmäßigkeitsrallye?



Eine Frage, die von Außenstehenden immer wieder gestellt wird: ist eine Gleichmäßigkeitsrallye überhaupt ein sportlicher Wettkampf? Frei nach Radio Eriwan: Im Prinzip ja. Allerdings ein Wettkampf in Form einer Gleichmäßigkeitsrallye. Und dabei geht es im Gegensatz zu einem „richtigen“ Autorennen nicht um Geschwindigkeit, sondern eben um die Konstanz und Gleichmäßigkeit. Nicht jene Teams, die am schnellsten von A nach B kommen, gewinnen, sondern jene, die die Strecke am gleichmäßigsten in einer vorgegebenen Zeit bzw. einer festgelegten Durchschnittsgeschwindigkeit bewältigen. Eines ist klar: für Raser ist bei einem Gleichmäßigkeitsbewerb kein Platz, denn die vorgegebenen Schnitte bewegen sich in der Regel in einem Bereich zwischen 35 und 50 km/h.

Wie läuft nun so eine Rallye ab? Zunächst muß jedes Team, bestehend aus Fahrer und Beifahrer (früher voller Hochachtung Navigator genannt), sein Fahrzeug einer technischen Prüfung, der „Abnahme“ stellen. Klar, dass jedes teilnehmende Fahrzeug auch eine Straßenzulassung benötigt, denn der gesamte Bewerb wird auf öffentlichen Straßen und im Rahmen der Straßenverkehrsordnung abgewickelt. Jeder Starter bekommt dann eine Startnummer und damit eine bestimmte Startzeit zugeteilt, die Fahrzeuge werden im Minutentakt ins Rennen geschickt.

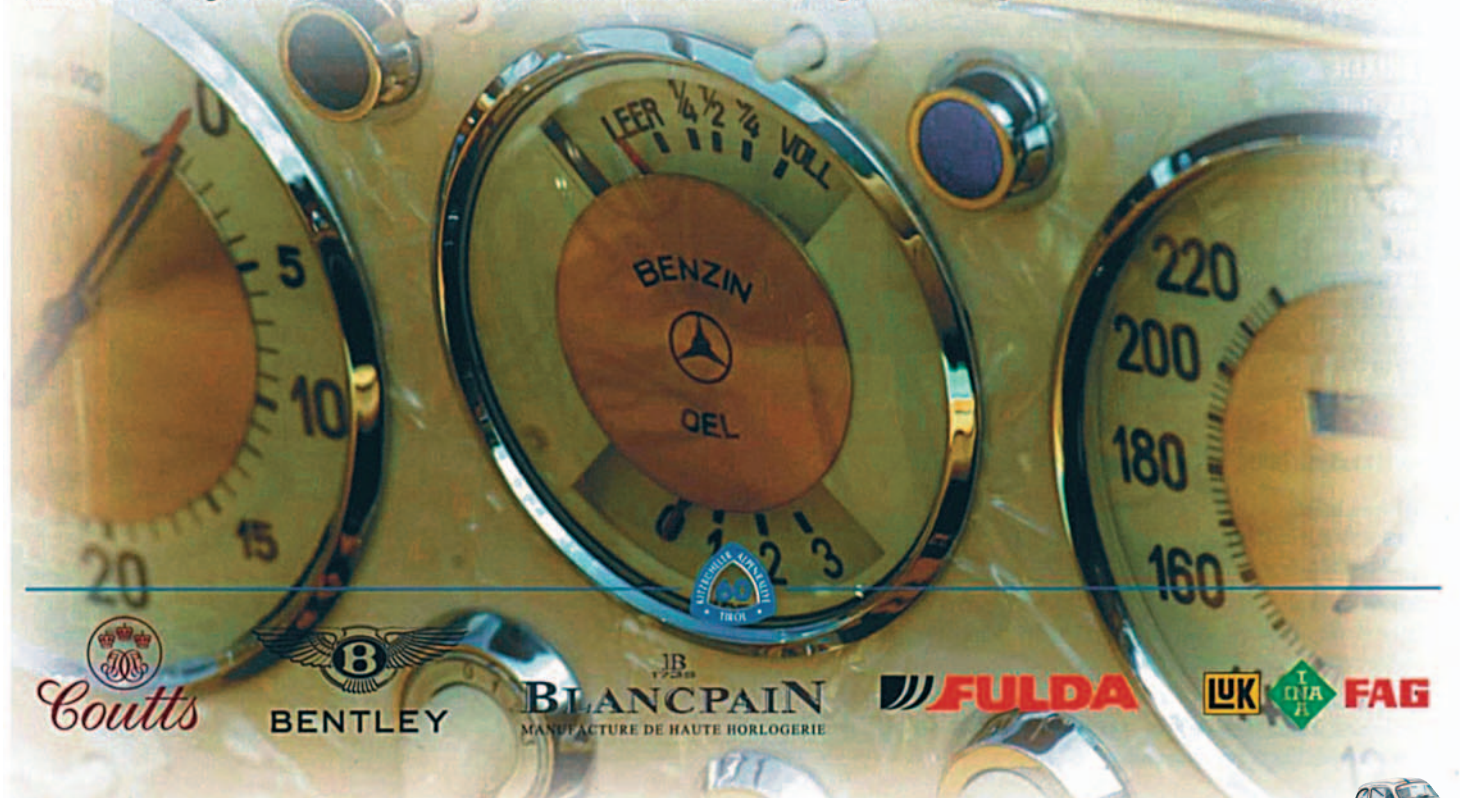
Alle Strecken sind auf den Meter genau vermessen, alle relevanten Abschnitte genauestens festgehalten und im „Roadbook“ niedergeschrieben. Dieses Roadbook dient den Teams als Strecken- und Orientierungsplan. Jeder Abschnitt der Etappen, jeder Weg, jede Kreuzung, jedes Verkehrszeichen ist darin in Symbolform festgehalten und es liegt nun am Beifahrer, den Piloten mit Hilfe des



Kar Oberndorfer auf Steyr Puch bei einer Zeitkontrolle

Roadbooks auf die richtige Fahrtrasse zu führen. Aber damit nicht genug: Denn zudem müssen die einzelnen Abschnitte der Rallye wie bereits erwähnt in bestimmten Zeitabschnitten bewältigt werden. Ob das gelingt, wird mit Hilfe von Zeitkontrollen an der Strecke überprüft.

Für jede Zeitüber- oder unterschreitung gibt es Strafpunkte – und wer am Schluss am wenigsten Strafen kassiert hat, gewinnt. So einfach ist die Sache. Möchte man meinen. Aber Irrtum – denn vielfältig sind die Tücken, die an der Strecke lauern. Einmal falsch abgebogen, eine Kreuzung übersehen oder dem selbst orientierungslos durch die Landschaft irrenden Vordermann gefolgt und schon wird die gemütliche Ausfahrt zur Odyssee und die vorgegebene Richtzeit ist außer Reichweite. Und wie in jedem Sport ist die Luft an der Spitze dünn. Denn die Zeitabweichungen bei den besten Teams bewegen sich im Zehntelsekundenbereich, über Sieg und Niederlage entscheiden oft wenige Punkte.



Coutts

BENTLEY

BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

FULDA

LUK FAG



Der Sechsrädige.
Technischer Stolz
von SFT-
Ingenieur Heinz
Ahlgrimm-Siess



Ein Kultobjekt

Nationen & Aktive	
Österreich	66
Italien	19
Schweiz	13
Deutschland	14
England	13
Schottland	1
Niederlande	1
Gesamt	127

Alles Liebe und Gute zum Geburtstag, Haflinger! Offiziell gaben sich 127 Fahrer aus sieben Nationen samt ihren Geländefahrzeugen zum 40. Geburtstag, der im Rahmen des 10. Internationalen Haflingertreffens im SFT-Werk gefeiert wurde, die Ehre. Inoffiziell wurden weit mehr als 200 Enthusiasten des Haflinger gezählt, von dem von 1959 bis 1974 exakt 16.647 Einheiten in Graz gebaut worden waren. Drei Tage voller großer und kleiner Abenteuer.



Aufsehenerregend. 94 Haflinger ratterten im Konvoi durch die Grazer Innenstadt. Ihre Route führte u. a. durch den Stadtpark, durchs Paulustor, am Dom vorbei, Hauptplatz...

Wir haben 14 Haflinger in Feldkirch auf den Auto-Reisezug verladen und sind in Graz vom Hauptbahnhof in unsere Quartiere gefahren. Für die Heimreise ins Zürcher Oberland nehmen wir uns drei Tage Zeit und fahren über ein paar Alpenpässe“, läßt der Schweizer Klaus Frick Abenteuerlust verspüren. In jedem jener 127 Haflinger-Besitzer, die sich offiziell zum 40. Geburtstagsfest des meistbegehrten historischen Geländefahrzeuges der Welt angemeldet haben, lodert ein ebensolches Feuer.

127 Haflinger samt Fahrer - diese Zahl bedeutet Weltrekord in der Haflinger-Szene. Peter Krumhaar, als Leiter der Interessensgemeinschaft der Haflinger-Fahrer in Österreich für die Organisation dieses 10. Internationalen Haflingertreffens zuständig: „Ein Traum, diese Kulisse. So viele aktive Teilnehmer wie heuer

hier im Areal der Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik gab's noch nie. Das ist Weltrekord - ein würdiges Geburtstagsgeschenk zum Vierziger.“

Welche schier grenzenlosen Möglichkeiten der Fortbewegung den Haflingern eigen sind, zeigte eine eigene Raritäten-Ausstellung am ersten dieses für drei Tage anberaumten Geburtstagsfestes. In einem eigens abgetrennten und bewachten Areal bei Tor 1 im Werksgelände zählten das „Schneewiesel“, die „Schildkröte“ sowie ein von Hand gebauter Haflinger der Type 600 AP Vorserie 1958 als auch der von SFT-Ingenieur Heinz Ahlgrimm-Siess in seiner Freizeit im Wochenendhaus am Schöckl selbst entwickelte und zusammengebaute Sechsrädige zu den Stars der mit 24 Raritäten bestückten Ausstellung.

Ahlgrimm-Siess: „Eines Nachts kam mir ein Gedanke: Wenn es



einen sechsrädigen Pinzgauer gibt, so sollte es auch einen Haflinger mit sechs Rädern geben. Es existieren von diesen auf der Welt nur zwei Exemplare: eines am Schöckl, das andere baute ich für einen Freund in den USA.“

Vor einer bunt gemischten Kulisse von Haflinger-Freunden verwies Engineering-Chef Herwig Leinfellner, vor Jahren selbst an der Entwicklung des Haflingers beteiligt, in seiner Festrede auf die glanzvolle technische Pionierarbeit - vor allem geleistet durch den Haflinger-Konstrukteur DI Erich Ledwinka - , die in diesem Kultobjekt steckt: „Vier unabhängig aufgehängte Räder, ein stabiles Fahrwerk und ein Tragrohr - das war das große Geheimnis der Geländetauglichkeit des Haflingers. Dieses Know how floß auch in den Pinzgauer und letztlich in den Geländewagen G hinein. Es war eine logische Weiterentwicklung.“

Werksführungen und Fahrten auf dem werkeigenen Testgelände rundeten einen trotz Regenschauer erfolgreichen Festaufakt ab. Rundum zufrieden stärkten sich die lebenslustigen Freunde der Haflinger im Festzelt und ließen den Tag in feierlicher Atmosphäre ausklingen.

Tag zwei war an die Abenteuer adressiert. Krumhaar, Besitzer von acht Haflingern: „Die Burschen sowie die Fahrzeuge brauchen eine Herausforderung.“

Was lag also näher, als ein Trip in ehemaliges Haflinger-Testgelände. Die Anfahrt auf die Seetaler Alpen zeigte, daß jeder einzelne Haflinger-Fahrer über Engelsgeduld verfügen mußte. Fünf Stunden in eine Richtung - von Graz bis zum Truppenübungsplatz bei Judenburg. Karl Michels aus Attendorf: „Wir haben ja Zeit. Haflinger-Fahrer sind nie in Eile. Sonst wären sie keine Haflinger-Fahrer.“

Die Haflinger-Abenteurer sind am Höhepunkt: Nach fünf Stunden Sightseeing durch die Nordwest-Steiermark Ankunft am Truppenübungsplatz Seetaler Alpe. 81 Fahrzeuge stellten sich zum Gruppenfoto auf - danach ging's ins Sperrgebiet zum Freeride über Stock und Stein.



Das Haflinger-Treffen im Werk ist eröffnet. Organisator Peter Krumhaar (re.) mit Herfried Teschl (M.) und Herwig Leinfellner (beide SFT) - die TV-Kamera filmte mit





Oben: Anfahrt auf die Grazer City. 94 Haflinger, eskortiert von fünf Polizisten auf Motorrädern, gehen auf Sightseeing-Tour. Rechts: Haflinger, -Freunde und -Raritäten, wohin das Auge reicht, bei der offiziellen Eröffnung auf dem Werksgelände. Unten: Der „Spion“, der aus den Bäumen kam: SFT-Fotograf Helmut Zach.

Den Höhepunkt am TÜPL Seetaler Alpe leitete Oberstleutnant Dieter Allesch ein: „Wir haben für Sie ausnahmsweise das absolute Sperrgebiet für Geländefahrten geöffnet. Ich selbst habe die Strecke ausgesucht. Ich hoffe, das österreichische Bundesheer bleibt Ihnen so in guter Erinnerung.“

Der dritte Tag gehörte Graz und Umgebung. Eskortiert von fünf Polizeistreifen auf Motorrädern bewegte sich ein Konvoi von 94 Haflingern auf den Plabutsch, um anschließend eine Sightseeing-Tour durch die Grazer City zu unternehmen. Die fünf Begleit-Polizisten hatten alle Hände voll zu tun, um den

aufsehenerregenden Konvoi-erpassierte u. a. Burgtor, Dom, Paulustor, Geidorfplatz, Schloßbergstiege, Hauptplatz, das Casino - ja nicht abreißen zu lassen.

Wieder im Werk eingetroffen, ging's ans Verabschieden: Tschüß, Servus, Grüezi, Arrividerci, See you - schweren



Uli Hartkopf aus Solingen (oben) ist seit 20 Jahren vom Haflinger besessen. Er baute die Karosserie naturgetreu aus Stahl nach

Kaum war die Gelände-Einführung verklungen, setzten sich 81 Motoren, mehr oder weniger schrill, in Gang. Danach tobten sich die Haflinger in ihrem ursprünglichen Einsatzbereich aus. Ein Feuerwehr-„Hafi“ wurde von einem Felsbrocken gestoppt. Kollegen leisteten „erste Hilfe“, aus dem Nichts tauchten Spitzhacke und Schaufel auf der tonnenschwere Fels war beseitigt.

Nach zwei Stunden intensiven „Fahrtechniktrainings“ erinnerte Allesch an die Sperrstunde um 16 Uhr. Kurz danach hatte Krumhaar sämtliche Haflinger, die wie emsige Bienen über Stock und Stein surrten, um sich versammelt: „Die Show ist zu Ende.“ Voll gefordert ratterten alle Grazer entgegen.



Fachsimeleien. Karl Nachbar (li.), ehemals Konstruktionsleiter bei VW - er reiste aus Wolfsburg mit Campingauto und Haflinger an, plauderte mit Egon Rudolf, SFT-Werksdirekter a. D. und Engineering-Chef Herwig Leinfellner (re.).

Herzens, aber mit vielen schönen Erinnerungen an ein gelungenes Geburtstagsfest und Souvenirs (SFT-Schirme mit Haflinger-Logo, Haflinger-Ansichtskarten, Bierdeckeln, Leiberl, Kapperl, Kaffeehäfel) brachen die Freunde der Haflinger zufrieden nach Hause auf. Mit dem Trost im Gepäck: das nächste Haflinger-Treffen kommt bestimmt..

PC



Haflinger-History

Die Idee. Die Haflinger-Idee wurde 1956 geboren. Das neu gegründete Österreichische Bundesheer und die Schweizer Armee benötigten einen leichten, geländegängigen Transporter für den Alpenraum.

Der Prototyp. 1957 erscheint der erste Prototyp. 1958 gehen drei Prototyp-Einheiten nach Chile, zwei in die Schweiz, drei bleiben in Österreich.

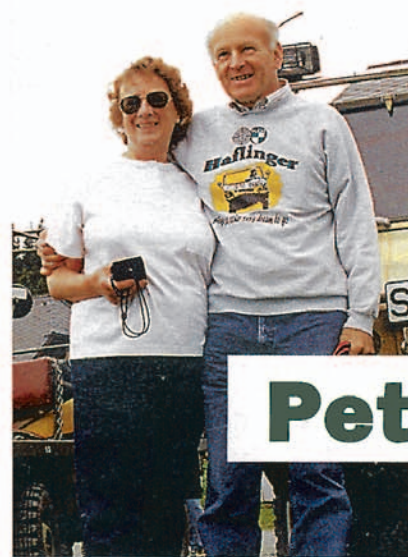
Der Serienanlauf. Im September 1959 wird mit der Serienfertigung im Puchwerk Graz begonnen. Zu den ersten Kunden zählen Australien, Siam, British Ostafrika, Chile, Südafrika, Belgien, Dänemark, Niederlande, Westdeutschland, Österreich.

Die ersten Aufträge. Größere Stückzahlen erhalten folgende Armeen: Tschad, Nigeria, Kuwait, Indonesien, Australien, Großbritannien, Schweiz, Westdeutschland, Österreich.

Die Privaten. Die meisten Haflinger für den privaten bzw. kommunalen Bereich gehen nach Australien, USA, Großbritannien, Südafrika, Frankreich, Italien, Westdeutschland, in die Schweiz, nach Österreich.

Produktionszeitraum & -Zahl. In der Zeit von 1958 bis 1974 werden 16.647 Einheiten produziert. Der letzte 700 AP (kurzer Radstand) wird am 21. April 1974 gebaut und geht nach Kärnten. Der letzte 703 AP (langer Radstand) wird am 27. November gebaut und geht in die Steiermark.

Das Ende. Die Produktion wird zu teuer. Der Bedarf für die Armeen geht zurück, der Zivilmarkt ist für kleine, geländegängige Fahrzeuge noch nicht reif - der Haflinger war seiner Zeit um Jahre voraus.



Unglaublich, daß es so etwas heutzutage noch gibt: Ein Brite lebt vom An- und Verkauf von Ersatzteilen des Puch-Haflingers - dabei wird dieser Gelände-„Oldie“ seit 25 Jahren nicht mehr produziert.

wroom, er muß möglichst im Gelände gefahren werden.“ Durch dieses Argument erhielt Ward seine Gebiets-Repräsentanz, allerdings war er einer von zwölf Steyr-Vertretungen im damaligen Great Britain.

Jahre später war Steyr geschäftsbedingt gezwungen, seine Generalvertretung in Nottingham aufzulassen. Die Gebietsvertreter schlugen sich weiterhin eher schlecht als recht durch's Leben. Vor zwei Jahren „erwischte“ es den vorletzten Steyr-Vertreter auf der britischen Insel, einen Schotten. Übrig blieb nur Peter Ward mit seiner Gattin Margret, wohnhaft in Lilleholm.

Peter lebt von Haflingern

Sein Name ist Peter Ward (im Bild mit Gattin Margret). Er lebt im winzigen Ort Lilleholm im mittelenglischen North Yorkshire. Zum ganz großen Haflinger-Glück kam Peter Ward per Zufall: „Zuerst wußte ich gar nicht, daß ein solches Fahrzeug überhaupt existiert - bis ich an einem Wintertag unseren Distriktsarzt zufällig an meinem Haus vorbeikommen sah. Natürlich in einem Haflinger. Ich war sofort von diesem Fahrzeug fasziniert.“

Nach diesem Erlebnis im Jahr 1972 fragte Peter Ward sofort in der britischen Steyr-General-Repräsentanz in Nottingham um eine Ortsrepräsentanz an. Diese wurde vom Generalvertreter Peter Bolton vorerst schlichtweg abgelehnt; mit der Begründung, Peter Ward habe in Lilleholm keinen Showroom. Wards Antwort war überzeugend: „Ein Haflinger benötigt keinen Sho-

Er verdient heute seinen Lebensunterhalt als 64-jähriger - von Beruf war der sympathische Brite die Jahre vor seinem Haflinger-Syndrom Mechaniker - ausschließlich mit dem Handel von Haflingern bzw. dessen Ersatzteilen. 1989 war er schließlich derjenige, der beim gesetzlichen Abverkauf von Haflinger-Ersatzteilen im Grazer Werk in Thondorf ordentlich zulange. Obendrein kaufte er noch Kontingente aus der Schweizer Armee und des österreichischen Bundesheeres.

Sein aktuelles Ersatzteillager ist dermaßen riesig, daß es Peter Ward auf einige Gebäude aufgeteilt und im Computer katalogisiert hat. Der Wert beträgt in etwa 2,5 Millionen Schilling. Ward: „Meine Kunden - es sind zwischen 400 und 500 aktuelle auf der ganzen Welt - schätzen die prompte Bedienung. Und die kann ich eigentlich garantieren.“ Insidern zufolge sind von den 16.647 jemals gebauten Haflingern weltweit noch rund 10.000 am Leben und bereit für's Gelände...



DER STEYR-PUCH HAFLINGER - EIN ALLROUNDER FÜR HAUS UND GARTEN

Der „Haflinger“, das Oldtimer-Geländefahrzeug aus dem Hause Steyr Puch, wurde ursprünglich für den militärischen Einsatz in der österreichischen Armee entwickelt, kam in seiner Blütezeit aber sowohl in der Forstwirtschaft, als auch zu kommunalen Zwecken zum Einsatz. Durch seine geringen Maße und Gewicht eignet er sich ideal für unwegsames Terrain. Mit ihm lassen sich Steigungen von bis zu 60% leicht überwinden. Das Fahrzeug, dessen Produktion 1975 eingestellt wurde, ist mittlerweile aus den Armeebeständen verschwunden und erfreut sich heutzutage großer Beliebtheit bei Sammlern in aller Welt. Doch der „mechanische Geisbock“ aus den Bergen kann mehr.

Tauglichkeit als Nutzfahrzeug

Zwar ist der Haflinger mit einer Motorleistung von nur 24 bis 27 PS und einer Maximalgeschwindigkeit von bis zu 75 km/h nur für kurze Strecken geeignet, jedoch bringt er dafür zahlreiche Qualitäten eines klassischen Nutzfahrzeugs mit sich: So verfügt er über eine Ladefläche von ca. 2 m² und einer Nutzlast von 600 kg. Mit dem Haflinger lassen sich so zahlreiche Transportfunktionen rund um Haus und Garten erfüllen. Der sogenannte „lange“ Haflinger, wie etwa die 703 APK-Serie, hat sogar eine 30 cm längere Ladefläche und ist in der Lage beachtliche 1200 kg Nutzlast zu transportieren. Durch die geringe Breite kann er sogar schmale Garteneinfahrten problemlos passieren, wo schwerere Transportfahrzeuge scheitern. Eine Anhängerkupplung ermöglicht zudem den Einsatz des Haflingers als Zugfahrzeug. Meinen Haflinger (ein 700 APL mit Nebenantrieb, Baujahr 1964) betreibe ich zusammen mit einem Anhänger mit einer Nutzlast von 500 kg.

Der Nebenantrieb des 700 APL

Wenn man von einem „Allrounder“ spricht, so handelt es sich bei diesem Haflinger schon um eine besondere Ausführung. Die Möglichkeit, auch Geräte über den Nebenantrieb des Haflingers anzutreiben, ist sicherlich einer der interessantesten Aspekte an diesem Fahrzeug. Im Sommer 2006 entschloss ich mich zur Umrüstung des Nebenantriebs. Der Umbau erfolgte durch ein Winkelgetriebe 2:1 mit einem seitliche Zapfwellenanschluss. Der Zapfwellenanschluss (540 U/min) ermöglicht es, stationär verschiedene Geräte anzutreiben, wie beispielsweise einen Stromerzeuger, eine Kreissäge oder auch einen Hydraulikholzsplatter, sowie eine Wasserpumpe zur Bewässerung des Gartens. Das „Kultfahrzeug“ – welches in den Bergen geboren wurde und sich in den Bergen bewährt hat – erfüllt auch im Flachland zahlreiche Aufgaben rund um Haus und Hof!

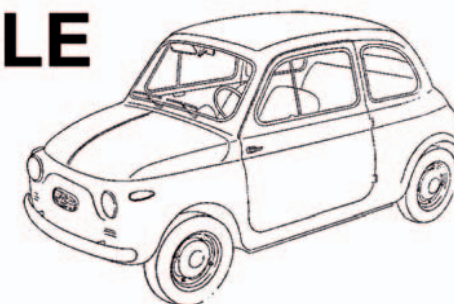
Weitere Informationen und zahlreiche Bilder zum Haflinger als Zug- und Transportfahrzeug sowie zum umgebauten Nebenantrieb sind im Internet unter <http://www.puch-haflinger.de> zu finden.

Willi Beul



ERSATZTEILE

seit 1991



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

Ersatzteile für klassische Fahrzeuge von Steyr-Puch, Fiat, Autobianchi und Lancia
Fertan Rostschutzprogramm

A-1180 Wien, Antonigasse 44 - 46
Telefon 0043 / 1 / 409 51 91
Telefax 0043 / 1 / 409 51 91 20
Internet www.autoquariat.at
e-mail verkauf@autoquariat.at

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag 10-12³⁰, 13-18³⁰

Wien, Frühjahr 2008

Liebe Puch - Freunde,

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

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

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

Dietmar Etzersdorfer und sein Autoquariat-Team wünschen eine ereignisreiche Oldtimersaison 2008!



**Austrian
Car
Collection**

Austrian Car Collection läßt österreichische Automobilgeschichte wieder aufleben. Als Modell. Als Sammlermodell. Im Maßstab 1:43. In perfekter Qualität. Jedes Modell detailgetreu nach Ihren Vorbildern. Neben dem Modell sind auch die Packungen liebevoll gestaltet. Mit Originalfotos von damals. Und erläuternden Texten. Hier unsere aktuellen Neuheiten und Teile aus unserem Programm.



Puch 700 ÖAMTC

Detailgetreue Nachbildung des Fahrzeuges im Maßstab 1:43. In Italien von unserem Partner produziert. Absolute Neuheit. Mit aufwendig gestalteter Packung mit Fotos und Beschreibung. Limitierte Auflage von nur 250 Stück.



Puch 700 Gendarmerie

Detailgetreue Nachbildung des Fahrzeuges im Maßstab 1:43. In Italien von unserem Partner produziert. Mit aufwendig gestalteter Packung mit Fotos und Beschreibung. Limitierte Auflage.

Bestellen
ist ganz
einfach

Einfach Bestellschein ausfüllen und an uns faxen +43(0)1/545 45 50 oder per Post an: Werbeagentur René Wachtel KG, Lainzer Straße 16/1, 1130 Wien, per Mail: rene@renewachtel.com oder per Telefon: +43(0)664/411 77 55.

Austrian
Car
Collection

Austrian Car Collection - René Wachtel, Telefon: +43/664/411 77 55
rene@renewachtel.com · www.austriancarcollection.at

Thondorf 2008



KEIN LEBEN OHNE PUCH...



Name: Hans-Georg Tröltzsch
 Umtriebig seit 1947
 Wohnort: Uttenreuth in
 Mittelfranken
 Beruf: Lehrer an
 einer Realschule
 Fahrzeuge:
 Neckar-Puch 500
 D, Steyr-Puch 650
 TR1, Steyr-Fiat
 Puch 126
 Interessen: sehr
 vielfältig



500 D. (1)
 Mein Vater übernahm vorerst die War-
 tung und ich fuhr
 damit. (2)
 Etwas zügiger
 hätte es dabei
 schon gehen
 können! Als
 „650T“ müs-
 ste ein Puch
 doch bessere
 Reiseschnit-
 te erlauben und meine be-
 scheidenen sportlichen Ambitio-
 nen unterstützen. (3)
 Ein solcher tat es dann auch: ein
 Neckar-Puch in Opel-horizontblau
 1960 wurde umgerüstet, 23 PS sollte er

mir selber helfen. Und so lernte ich
 „Schrauben“ am Puch: Nur Fehler brin-
 gen einen weiter. Aber der Steyr musste
 laufen im Winter wie im Sommer. Viele
 Kilo-



der Alpen. Aber irgendwann hat der
 Rost meinen „Blauen“ irreparabel ge-
 schädigt. Exitus (8). Ein anderer Puch
 sollte es schon wieder sein. Ein ganz

noch mehr Fahr-
 freude brachte bis
 zum heutigen Tag.
 Der TR ging mir
 dabei aber nicht
 mehr aus dem
 Sinn. Sehr bald
 verlor ich das Au-
 to aus dem Blick-

feld. Zudem brauchte
 ich zuverlässige Alltags-
 autos. Auch der 126er
 wurde abgemeldet, dem
 Neckar-Puch 1 zugesellt und gelegent-
 lich bewegt.

tagskilometern und die Verbindungen zu
 den „Ägsberdn“ bringen und erhalten
 die „Freude am Fahren“.



Seit 1966 fahre ich Steyr-Puch. Etwa
 450.000km sind mit den verschiedenen
 Fahrzeugen in diesen Jahren zusam-
 mengekommen. Wie ich dazu gekom-
 men bin?

1960 wurde umgerüstet, 23 PS sollte er

meter sind auf diese
 Weise zusammenge-
 kommen. (5) (6)
 Geschont habe ich
 das Auto seltener.
 Teile und Motoren
 gab es noch günstig
 auf den Schrottplät-
 zen, so dass mich ab-
 gerissene Pleuel
 und gespaltene Kol-
 ben weniger gestört
 haben. Die Reisen



moderner natürlich. Die Firma Liedl in
 Graßling lieferte einen Steyr-Fiat Puch
 126. Mein erstes neues Auto! Und selber
 gekauft und bezahlt. (9)
 Auch dieser Puch durfte die Kilometer
 fressen, wobei bald ein kräftiger Motor

Und dann tauchte der TR wieder auf: et-
 was verändert, aber unverkennbar. Dies-
 es „Rennauto von Geburt an“ ergänz-
 te nun trefflich meinen Fuhrpark
 und wird immer wieder artge-
 recht bewegt. (11)

Und nach wie vor gilt: „Steyr-Puch! Tech-
 nik die begeistert!“



Ganz einfach! Mein Vater war als Meister
 in einer Steyr Puch-Vertretung tätig.
 Nachdem der übliche Familien-Käfer mir
 nicht so richtig zusagte, kam also nur ein
 Gebrauchtfahrzeug von diesem Händler
 aus Hof/Saale in Frage: ein Neckar-Puch

haben. (4)
 An die vielen Reisen und Strecken in
 Süddeutschland erinnere ich mich noch
 gut, vor allem an die Stops, die unlieb-

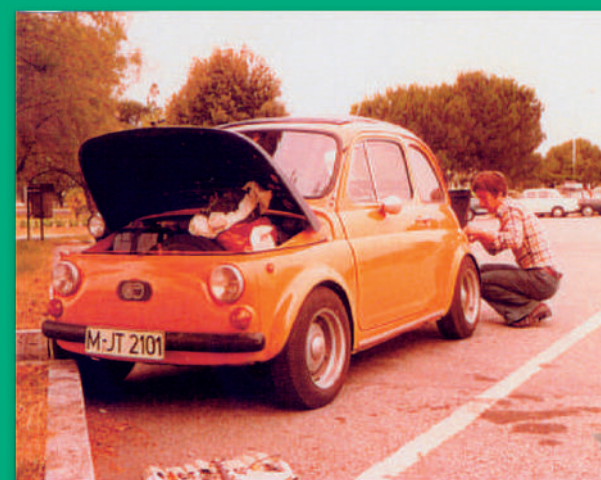
durch halb Europa im Sommer führten
 die beste aller Copilotinnen an
 ihre wichtigen Aufgaben heran. (7)

In der Studentenstadt Erlan-
 gen sah ich 1974 einen Steyr-
 Puch 650 TR am Straßenrand
 stehen, eine echte Rennsem-
 mel, wie ich sie von den re-
 gionalen Bergrennen in die-
 sen Jahren kannte. Für mich
 war zu dieser Zeit so etwas
 unerreichbar. (10)

Der Winter sah den Puch
 und seine Insassen dann in
 den kleinen und großen Schistationen



same Pannen verursachten. Ich musste



„Alte Liebe rostet nicht“, so sagt
 der Volksmund. Für Stahlblech
 gilt das wohl weniger. Aber der
 Neckar-Puch wurde wieder
 neu aufgebaut und läuft besser
 nun als in früheren Tagen zu un-
 serer gemeinsamen Freude. (12)
 Mit geöffnetem Fetzendach bei
 schönem, warmem Wetter durch
 die ansprechenden Regionen unserer
 engeren Heimat und des weiteren Euro-
 pas „wandern“ und genießen, was die
 Welt an Schönem zu bieten hat. So soll
 das sein! Auch der Rennpuch erfreut sich
 bester Gesundheit
 und muss immer
 wieder zeigen, was
 in ihm steckt. (13)
 In die Besonder-
 heiten von lei-
 stungsgesteigerten
 Fahrzeugen musste
 ich mich zwar auch
 erst einarbeiten.
 Aber die „Erfah-
 rung“ aus den All-





Englische Sportwagen erfordern Männer - Steyr Puch die Härtesten

(Eder). In Erinnerung schwebten am Samstag viele Puchianer bei Heinz Liedl in Graßlfing. Galt es doch ein halbes Jahrhundert Steyr - Puch 500 zu feiern. Puch ist keine Automarke - Puch ist eine Philosophie - Puch ist eine besondere Lebensart. Wer einmal Puch gefahren hat, der wird vom Fieber gepackt und kommt sein Leben lang nicht mehr los. Diese Sätze und Aussagen waren im Hof von Angelika und Heinz Liedl in Graßlfing allenthalben zu hören. Seit 19 Jahre treffen sich die Steyr Puchfreunde beim siebenmaligen deutschen Bergmeister auf Steyr Puch (650 TR) und dem viermaligen deutschen Motorradgeländemeister (1959, 60, 62, 63) auf Puch 125 Baujahr 1958. Diese Werksmaschine mit 1 1/2 PS war damals die Spitzenmaschine. Eine gleichartige Werksmaschine kostete 4000 Mark, genau soviel wie der ein Steyr Puch 650 TR. Wir haben die Autos gekauft und abgestottert. Am 20igsten reichte meistens das Geld für das Benzin nicht mehr. Mit meiner Fa-

milie (Frau und zwei Kinder) sind wir mit diesem Fahrzeug in den Urlaub gefahren. Einschließlich der Koffer haben wir alle Platz gefunden, sinniert ein in Ehren ergrauter Herr. Heute fährt er Mercedes. „Mehr als 25 Fahrer sind mit ihren Rennsemmeln für ein Wochenende zum Familientreffen nach Graßlfing gekommen. So viele waren es schon lange nicht“, sagt Heinz Liedl mit Stolz. In Essing bei der Ausfahrt am Freitag durften dreizehn Puch auf der Hängebrücke über den Rhein-Mai-Donaukanal Aufstellung nehmen. Die Puchfamilie wird immer größer. Waren es die Großväter, die die Ersten waren, die einen Puch gefahren haben, sind es heute die Enkel und die haben schon wieder ihre Kinder dabei. Kennzeichen aus Zürich, Berlin, Potsdam, Wien, Obernburg bei Straßburg sind an den Puchs montiert. Wer seinen in die Jahre gekommenen Puch tunen wollte, der konnte sich hier mit Ersatzteilen versorgen. Tiefer- oder höher gelegte

und mit Reifenverbreiterung alles war zu sehen. Im kommenden Jahr werden wir das 20jährige Treffen in Graßlfing etwas größer feiern, teilt Vorsitzender Georg Hummel im Gespräch mit Pentlings Bürgermeister Albert Rummel mit. Bei allen Gesprächen wird immer wieder Familie Liedl erwähnt. Vater Ludwig Liedl war es, der schon 1967 die schleppende Auslieferung beklagte. In einem Testbericht der deutschen Fachzeitschrift „Auto-Motor-Sport“ stand über den Steyr-Puch 650 TR 2 Europa zulesen. Dem gewaltigen Zwerg und feuerroten Ampelschreck: Ein Zitat aus dem Testbericht: Wenn englische Sportwagen erfordern, so verlangt der Steyr Puch nach den Härtesten unter diesen. Das Innegeräusch ist unangenehm, ballern. Die Fahr-

eigenschaften zu beurteilen ist eine heikle Sache. Offenbar lässt sich das Auto sehr schnell um die Kurve fahren. Ferdinand Hendlmeier, Mitglied der deutschen Trophynationalmannschaft mit den Motorrädern, ebenfalls ein Graßlfinger, erzählt, wie er bei den berühmten Kelheimer Bergrennen auf Steyr startete. Am Brückler lag der Sieg. In den beiden Kurven musstest du mit viel Gefühl und schnell auf zwei Rädern heil durchkommen. Nickend bestätigen Manfred Spiegel und Heinz Liedl diese Aussage.



Foto Eder: Bürgermeister Albert Rummel mit Manfred Spiegel



Umland Süd



Alt und jung nebeneinander: links eine Steyr Puch, rechts ein Bub. Foto: Eder



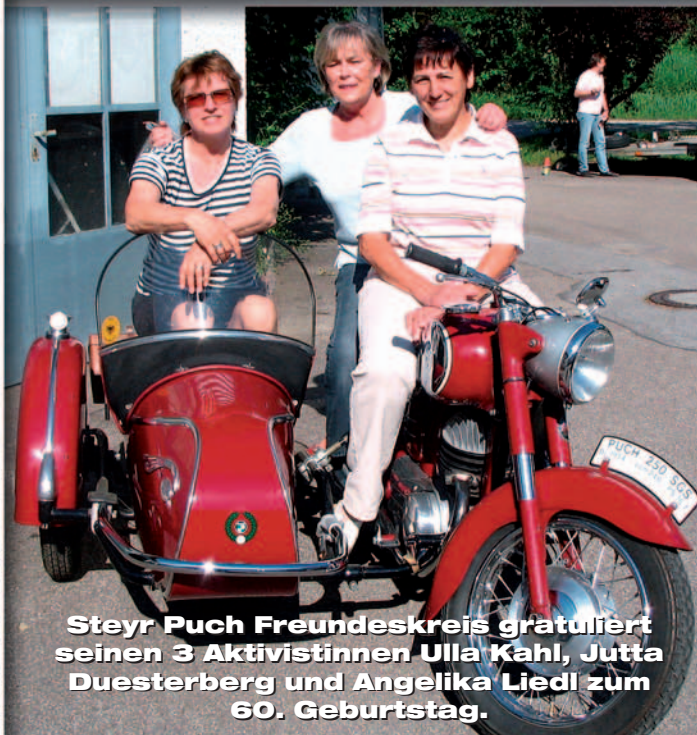
Nostalgisches Lebensgefühl kommt auf vier Rädern zurück

19. Treffen der Steyr Puch-Freunde / Mehr als 25 Fahrer dabei

GRAßLFING (Ije). In Erinnerung schwebten am Samstag viele Puchianer bei Heinz Liedl in Graßlfing. Galt es doch ein halbes Jahrhundert Steyr-Puch 500 zu feiern. „Puch ist keine Automarke - Puch ist eine Philosophie - Puch ist eine Lebensart. Wer einmal Puch gefahren hat, der wird vom Fieber gepackt und kommt sein Leben lang nicht mehr los.“ Diese Sätze und Aussagen voll von Begeisterung waren im Hof von Angelika und Heinz Liedl in Graßlfing allenthalben zu hören. Seit 19 Jahre treffen sich die Steyr-Puchfreunde beim siebenmaligen deutschen Bergmeister auf Steyr-Puch (650 TR) und dem viermaligen deutschen Motorradgeländemeister (1959, 60, 62, 63) auf Puch 125 Baujahr 1958. Diese Werksmaschine mit 1 1/2 PS war damals die Spitzenmaschine. Eine gleichartige Werksmaschine kostete 4000 Mark, genau soviel wie ein Steyr-Puch 650 TR. „Wir haben die Autos gekauft und abgestottert. Am 20. des Monats reichte meistens das Geld fürs Benzin nicht mehr. Mit meiner Familie sind wir mit diesem Fahrzeug in den Urlaub gefahren. Einschließlich der Koffer haben wir alle Platz gefunden“, sinnierte ein in Ehren ergrauter Herr.

gekommen. So viele waren es schon lange nicht“, sagte Heinz Liedl mit Stolz. In Essing bei der Ausfahrt am Freitag durften dreizehn Puch auf der Hängebrücke über den Rhein-Mai-Donaukanal Aufstellung nehmen. Die Puchfamilie wird immer größer. Waren es die Großväter, die die Ersten waren, die einen Puch gefahren haben, sind es heute die Enkel und die haben schon wieder ihre Kinder dabei. Kennzeichen aus Zürich, Berlin, Potsdam, Wien, Obernburg bei Straßburg sind an den Puchs montiert. Wer seinen in die Jahre gekommenen Puch tunen wollte, der konnte sich hier mit Ersatzteilen versorgen. Tiefer- oder höher gelegte

tiert. Wer seinen in die Jahre gekommenen Puch tunen wollte, der konnte sich hier mit Ersatzteilen versorgen. Tiefer- oder höher gelegte alles war zu sehen. Im kommenden Jahr werden wir das 20jährige Treffen in Graßlfing etwas größer feiern“, teilt Vorsitzender Georg Hummel im Gespräch mit Pentlings Bürgermeister Albert Rummel mit. Bei allen Gesprächen wird immer wieder Familie Liedl erwähnt. Vater Ludwig Liedl war es, der schon 1967 die schleppende Auslieferung beklagte. Ferdinand Hendlmeier, Mitglied der deutschen Trophynationalmannschaft mit den Motorrädern ebenfalls ein Graßlfinger erzählt, wie er bei den berühmten Kelheimer Bergrennen auf Steyr startete. Am Brückler lag der Sieg. In den beiden Kurven musstest du mit viel Gefühl und schnell auf zwei Rädern heil durchkommen.



Steyr Puch Freundeskreis gratuliert seinen 3 Aktivistinnen Ulla Kahl, Jutta Duesterberg und Angelika Liedl zum 60. Geburtstag.

RADUNO COMMEMORATIVO STEYR-PUCH

Appuntamento classico di maggio con la famiglia Liedl

>Wally Fischer*

Der heutzutage total unbekannt, vor den Toren Regensburgs liegende Flecken Grasslfing ist aber in Wirklichkeit ein autokultureller und motorsportgeschichtlicher "Hot Spot": archäologische Funde bis aus der Zeit 8000 v.Chr. weiterhin ein großer Entwicklungsschub während der Zeit des Römischen Imperiums, als die berühmte Römerstraße von Augsburg nach Regensburg tatsächlich an Grasslfing vorbeiführte und im 7. Jahrhundert wurde die Gegend dann endgültig bajuwarisch.



Nella foto in alto: a sinistra, il "grosso" Schorsch, ovvero Schorsch Hummel, presidente dello Steyr-Puch Club Germania, e a destra Heinz Liedl, il vero grande! In basso; da sinistra, i due Schorsch, Norbert, Wally e Anneliese.



...ormai il mercato dei ricambi "viaggia" su Internet, peccato...

Grasslfing hat ca. 800 Einwohner und von diesen sticht die Familie Heinz Liedl mit der einstmaligen Generalvertretung für Steyr Puch in Deutschland besonders hervor. Die Generalvertretung war wirklich hier in diesem winzigen Örtchen, nein nicht in München oder vielleicht Regensburg, nein, wirklich hier zwischen Fuchs und Has... waren Heinz Liedl und Vater Ludwig dieser berühmten Automarke wie gesagt, immer verbunden. In den Jahren 1963-64-65 galt Sohn Heinz, als ein begnadeter Motorrad- und Autorennfahrer und war fast un-

schlagbarer Champion bei Bergrennen, natürlich auf seinem Steyr Puch. Um seine von Hannes Häring "verfeinerten" Nockenwellen beneidete ihn sogar das Werk Steyr Puch selbst. Die Liebe und Leidenschaft zu dieser Automarke besteht selbst nach so langer Zeit immer noch und alljährlich im Mai findet auf dem Werkstattgelände der Familie Liedl ein sogenanntes Deutschlandtreffen der Puch-Fahrer statt. Da der Steyr Puch-Club Deutschland nur über ca. 230 Mitglieder verfügt, findet dieses Treffen natürlich unter total anderen Voraussetzungen als

bei einem Fiat 500-Treffen statt. So spricht man z.B. bei 35 Autos bereits von einem Wahnsinnsereignis! Bis vor einigen Jahren waren auch fast immer alle Teilerhändler aus Österreich hier vertreten, mittlerweile kommt aber meistens nur noch ein Einziger, aus nostalgischen Gründen. Der Handel floriert übers Internet aber bestens, ist einerseits aber schade... Schade auch, dass die Puch-Familie nicht etwas "großzügiger" sein kann, sich nicht wenigstens etwas mehr öffnet. Bei den italienischen Treffen heißt es immer "und Derivate", bei Steyr Puch bleibt man meistens streng unter sich, immer vergessend, auf welcher Grundlage dieses großartige Fahrzeug eigentlich existiert.



Preisspiegel 2008

MODELL	STÜCKZ.	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
126 Puch	2069	73 - 75	7.000.-	5.500.-	3.000.-	1.500.-	1.000.-
500 S	2359	69 - 73	9.500.-	7.000.-	4.500.-	3.000.-	1.500.-
500 erste Serie	gesamt	57 - 59	14.000.-	9.500.-	7.000.-	4.500.-	2.500.-
500 D / DL	39045	59 - 69	13.000.-	9.000.-	6.500.-	3.000.-	2.000.-
650 T alte Karosserie	gesamt	63 - 66	15.500.-	12.500.-	8.000.-	4.500.-	2.500.-
650 T Europa	ca. 5074	66 - 69	14.000.-	11.500.-	7.500.-	4.000.-	2.000.-
700 C Kombi	8566	59 - 68	15.500.-	12.000.-	8.000.-	5.500.-	3.000.-
700 E Kombi	511	59 - 68	17.000.-	13.000.-	9.000.-	6.500.-	4.000.-
650 TR I Europa	168	66 - 68	19.500.-	16.500.-	11.000.-	7.000.-	5.000.-
650 TR I alte Karosserie	141	64 - 66	22.000.-	18.000.-	13.500.-	7.500.-	5.000.-
650 TR II Europa	120	66 - 68	23.500.-	19.000.-	15.000.-	8.000.-	5.500.-
650 TR II alte Karosserie	57	64 - 66	25.000.-	20.500.-	17.000.-	9.500.-	6.500.-

Die Preise gelten nur für nicht verbastelte Originalfahrzeuge.

Wissenswertes über die Steyr Puch 650 TR Modelle:

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

Zustandsnoten

Note 1

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

Note 2

Guter Zustand, original o. fachgerecht restauriert. Ohne Mängel aber mit I. Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile. (Ausnahme: wenn es die STVO verlangt)

Note 3

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

Note 4

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

Note 5

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

Erstellt in Zusammenarbeit mit Classic Data, Georg Hummel, November 2007.



www.strada.at

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

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



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



eMail: office@strada.at



ANSAUGROHRE

- für Zenith-Doppelvergaser
- für Weber-Doppelvergaser

auch für Puch mit Fiat-Getriebe lieferbar!



Sportauspuff „ALPENFAHRT“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1968:
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
- für Puch ab 1968:
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
 - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



Rennauspuff „MONTE CARLO“

in folgenden Ausführungen erhältlich:

- für Puch bis 1968:
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
- für Puch ab 1968:
 - mit Heizung
 - ohne Heizung
 - ohne Heizung (rechts mit langem Topf)



9er-TRIEBLING inkl. Tellerrad

€ 500,-

für Puch 500-650 bis 1968

Restbestand, daher nur mehr solange der Vorrat reicht!



RENNPLEUEL für 22mm Kolbenbolzen

Auf Bestellung lieferbar - Preis a. A



ACHSSCHWINGE fabriksneu

Einführungspreis nur € 75,- / Stück

für Puch 500 ab 1968 - Fiat 500

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

INFO-COUPON

Name _____

Adresse _____

Telefon / Mobiltelefon (für Rückfragen) _____

Fax _____ eMail _____

Fahrzeug (Bj.) _____

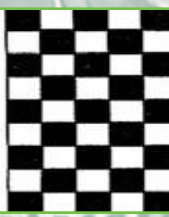
Coupon schicken an Fa. Peroutka Michael, Mooskirchner Str. 49, A-8502 Lannach oder faxen an +43/676/ 610 40 68 oder via eMail: office@strada.at



Thondorf 2008



Thondorf 2008



Verkauf

Günther Lehmann bietet an:

Blattfedervorspann- und Einbauvorrichtung wie Werksempfehlung Blattfederstabi aus V2A einstellbar, keine Schweißarbeit am Fahrzeug erforderlich, Rennstabilisator hinten, Felgenaufnahme Puch Lochkreis (es gibt wieder neue Original Puch-Felgen in 41/2



Zoll und 5 Zoll x 12, Blattfederstabi vorne

Tel.: 0 83 02 / 4 79
Grüntenweg 5
87657 Görissried

Diverse generalüberholte Motoren 660 - 780ccm, Auspuffanlagen, Vergaser, Zubehör.

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

Transportanhänger
(z.B. für Steyr-Puch):

1-achsige mit Rampen eingebaut, 1000kg, 330cm lang, 160cm breit. Typisierungsgewicht 750kg - 1.300kg.

- Gebremster Anhänger, 1300kg
Gesamtgewicht: 1.800,- Euro

- Ungebremster Anhänger, 750kg
Gesamtgewicht: 1.450,- Euro

SAMBO GmbH, Fahrzeugbau
9433 St. Andrä / Lavanttal,
Framrach 34
Tel.: 0043-4358 / 2 81 72

Steyr Puch 650 TR, Baujahr 1965, mit Papieren, Rohkarosserie mit Bügel und allen Teilen, zum Fertigstellen: 10.000,-€

Hennes Hiltrop
Tel.: 0 23 61 / 15 85 4

Original TR 2 mit echten gebremsten 47 PS, Weber-Vergaser. Seit 3 Jahren nicht mehr bewegt. (Karosserie-Teile, Motoren, zusätzl. kompl. HA/Getriebe mit 9er-Triebtrieb und kurzen 3. und 4. Gängen und, und, und...). Eberspächer-Standheizung, angemeldet, muss zum TÜV. Monte, Sportsitze, 2 Tanks, Standheizung, 330er CISA-Lenkrad, 4 1/2"-Felgen etc. sind eingetragen. Baujahr: 1966, Fahrzeug-Ident-Nr.: 5143714, Zulassung 1.07.1966. Es können zwei weitere Motoren aufgebaut werden - Köpfe teilweise schon bearbeitet, Kurbelwelle neu. Eine komplette Garage voll Teile.

Komplette Foto-Dokumentation der Restauration vorhanden.

FP.: 20.000,-€



Tel.: 0032 / 87 56 92 66

500 D, Bj. 1964, silbermetallic, altes Modell mit Bürzeldach, neu aufgebautes Wettbewerbsauto mit TR-Technik und allen Verbesserungen nach FIA Anhang K, allerbeste Basis für den historischen Motorsport oder für einen Technik-Freak, der was Gutes für die Straße sucht, siehe unsere letzte "THON-



DORF"-Ausgabe Nr. 20 Festpreis 16.800,-

Rolf Sigel, 0160-5170306,

Sämtliche Puch Motorteile zu verkaufen. Preis nach VB.

Standort Grünau im Almtal/Oberösterreich.

Kontakt Hr. Redl Tel.0043664/8994914

email:schlager@hotmail.com

Haflinger-Motoren, 30 u. 32 PS, mit TR-Kolben, 1-Vergaser und Doppelvergaserversion, 160er- und 180er-Kupplung, komplett neu aufgebaut, nur auf Prüfstand gelaufen. Von 2.300,- bis 2.500,- Euro. Auch Motoreintausch möglich.

Tel. 0043-664-6198906

Umgebauter Fiat 500 mit 650er Puch Motor (ca. 40PS), ehemaliges Rennauto! Motor vor 500km von Spezialisten überholt, neue



Dynastartanlage, neue Innenausstattung, historische Schalensitze, neuer 160km/h Tacho, Käfig, Monte Carlo Auspuff, Kabel und Leitungen neu... Standort: Bayern

VB: 10.000,- Euro.

Florian Engel
Tel. 0049 / 160 / 96 78 45 59

florianengel@web.de

Verkaufe Steyr Puch Teile, neu und gebraucht. Motoren, Getriebe, Blechteile, Innenausstattungen. Ganze Karossen aller Typen zum Restaurieren, z.B.: 700 C Kombi, Rot, Bj. 1963, Hardtop, Zustand 4-, komplett, VB 3.200,-
500 DL, Stahlblau, Bj. 1959, Motor läuft noch, Hardtop, große Rückleuchten (Neue gibt's dazu), Originalbrief, Zustand 5, VB 3.500,-

650 TR 2, EX Siebert/Liedl-Auto, Originalbrief, Gruppe 5/H-International mit Rennmotor und Rundstreckengetriebe (8/39er Kegel/Tellerrad), keine Durchrostungen, gute Restaurationsbasis, 4x13 Zoll-BBS Felgen mit VW-Bremstrommeln, Festpreis 9.990,-



Andreas Fuhrmann
Bickelsheckweg 8
66629 Oberkirchen
Tel.: 06855-7990 auch fax
puchtreter@yahoo.de

Suche

Bin auf der Suche nach einem 650 TR 2. Der Puch muss in absolut neuwertigem Zustand sein.

neuroth@utranet.at

Interessantes

Diverse Ersatzteile, Monte-Carlo-Auspuffanlagen, beste Qualität, einbaufertig, erstellt:

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

WIEDER AUFGELEGT!

Dokumentation Steyr Puch 650 TR, Teil 1 u. Teil 2 sowie Sonderkarosserien. 34,- / 20,- / 29,- € zzgl. Versand.

Horst Morocutti
Tel.: 0043 - 676 / 60 71 49 7

h.morocutti@gmx.at

Professionelle Dynastarterüberholung, kleine Revision 190,- €, große Revision 300,- €

Gerd Mayr
Tel.: 01 72 / 7 21 40 20

gerd.mayr@web.de



Thondorf 2008

Folgende Teile bieten wir für den Steyr Puch an:

- Scheibenbremse VORN, Alu, Optik wie Bremstrommel, incl. 2-Holben-Alubremssattel BREMBO
- 3-teilige 12" Alufelgen, verschiedenste Breiten und ET möglich
- Stahlfelgenbetten, 4,5x12", neu, schlauchlos, eventuell auch 5"x12"
- Synchronringe, komplett neu gegossen, nur 3./4. Gang, eventuell auch Übermaß
- Yokohama-Reifen, z.B. 165/55 12 weiteres Projekt: Stahlpleuel, 120 mm Achsabstand

hey tec

elaborazione

Heid 5 • D-51688 Wipperfürth
Tel./Fax: 02267 / 88 81 18

- Motorenbau/Teile
- Scheibenbremsen
- Ansaugbrückenherstellung

USW.

www.fiat500-tuning.de

www.steyr-puch-tuning.de



Ich verkaufe...

...alles, was man für einen schnellen Puch braucht! Komplette Motoren von 30 bis 60 PS, Monte-Carlo-Anlagen mit rostfreien Rohren, dicke Ansaugrohre, Kurbelwellen mit mehr Hub, Stabilisatoren vorne und hinten, Gangräder, Hauptlager und einige Titanteile wie Ventilteller und Riemenscheiben.

Hr. Pachteu sen. · Tel. 00 43 - 38 62 / 2 63 88



STAHLFELGEN Verbreitern

Verschönern euren Youngtimer/Oldtimer mit umgeschweißten Stahlfelgen. Breiten von 5-9 J in fast jeder Zollgröße sind machbar.

Die Felgen werden nach aussen verbreitert, durch einsetzen eines Stahlrings. Sind absolut dicht im Schweißautomat geschweisst.

Gutachten/ABE ect gibt es nicht dafür. Liegt im Ermessen des TÜV Beamten.

Näheres unter 0173/6717930 oder 06404/7032 oder E mail rennsportfan@aol.com

PREIS Pro Felge 40 Euro.

ANZUGSDREHMOMENTE STEYR PUCH

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



Thondorf 2008

Termine 2007



Messetermine:

14. - 16. März	RETRO CLASSICS	Clubstand neue Messe	Stuttgart Flughafen
26. - 30. März	TECHNO CLASSICA	Clubstand - Halle 6.1	Essen
24. - 25. Mai	TEILEMARKT - Tulln	Fahrt lohnt immer	Tulln/A.
13. - 14. Sept.	TEILEMARKT - Imola	Wer sucht, der findet	Imola/I.
17. - 19. Okt.	OLDTIMER EXPO	Stark im Kommen	Salzburg/A.
11. - 12. Okt.	VETERAMA	Lieblingsschrottplatz	Mannheim
24. - 26. Okt.	AUTO e MOTO d' EPOCA	Molto bene!	Padua/I.

Motorsporttermine:

12. April	ACM 1.+ 2.	Wertungslauf	Oschersleben
24. - 27. April	Jim Clark Revival	Rundstrecke	Hockenheimring
24. - 25. Mai	VFV Wertungslauf	1. Schleiz Revival 2008	Schleizer Dreieck
07. - 08. Juni	ACM 3.+ 4. Wertungslauf	Circuit Goodyear	Colmar-Berg/Lux.
14. - 15. Juni	VFV ADAC Bergprüfung	Schotten	Schottenring
27. - 28. Juni	ACM 5.+ 6. Wertungslauf	Oldtimer-Festival	Nürburgring
25. - 27. Juli	VFV Wertungslauf	Börde Grand Prix	Oschersleben
16. - 17. Aug.	ACM 7.+ 8. Wertungslauf	Bergrennen	Osnabrück
20. - 21. Sept.	ACM + VFV Wertungsläufe	Hockenheim Classic	Hockenheimring
26. - 28. Sept.	VFV Wertungslauf	ADAC Eifelrennen	Nordschleife
04. - 05. Okt.	VFV Wertungslauf	Grand Prix	Frohburger Dreieck
25. Okt.	VFV	Meisterschaftsfeier	Schotten
01. - 02. Nov.	ACM 10.+11. Wertungslauf	Westfalen-Trophy	Nürburgring

Freundeskreis Termine:

02. - 03. Mai	Teilemarkt (3.5.) bei Heinz Liedl mit Ausfahrt (2.5.) in der Region	Grassfing/Regensb. Abfahrt Walba
17. - 18. Mai	Hunsrück-Berg-Revival	Veldenz an der Mosel
17. - 18. Mai	Steyr Puch-Treffen mit Berg-Gleichmäßigkeitsprüfung	Tel.: 0 67 61-44 19
	Aspern Revival (Wien)	Flugplatz Aspern/A.
30. Aug.	Salzburgring Classic 2008 - ADAC Südbayern „Sound of Speed“ = freies Blasen !	Salzburgring/A.
20. - 21. Sept.	25. Jahre Steyr Puch Club Salzburg Ausfahrt zum dortigen Treffen	Abfahrt Walba
29. Nov.	Abschlussfeier Steyr Puch Freundeskreis Hotel Restaurant "Brunnenhof"	Grassfing/Regensb. Weibersbrunn bei Aschaffenburg

infos:

ABARTH COPPA MILLE	ACM, Klaus Kleber	Tel.: 0 21 51 / 31 67 92
FAHRER HISTORISCHER RENNSPORT	FHR, Reinhard Halbgewachs	Tel.: 0 71 46 / 86 01 47
VETERANEN FAHRZEUG VERBAND	VFV, Klaus Löppert	Tel.: 0 92 21 / 8 74 00
STEYR PUCH FREUNDESKREIS	Ulla Kahl	Tel.: 0 61 92 / 2 55 20



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



www.prokschi.at
Tel. 02622/42417 & 06989/17 500 650

ROBERT PROKSCHI
Kleinwagenerersatzteilhandel
Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge



Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf
email: office@prokschi.at

Nachfertigung seltener und komplexer Ersatzteile, wie z.B. Synchronringe, (siehe Bilder)
Durch weltweiten Einkauf können wir selbst Produkte liefern, die anderswo nicht erhältlich sind. Hier finden Sie einen kleinen Auszug aus meinem Programm.



neue vordere und hintere Originalstoßstangen (Nirosta oder Verchromung)



neue Puchadler poliert



Fahrwerksteile für alle Modelle



TR - Sportübersetzungen



Übersetzung 1.G. 40:13 - 2.G. 37:17



original Puch 500 bis 650 Kennzeichenbeleuchtung



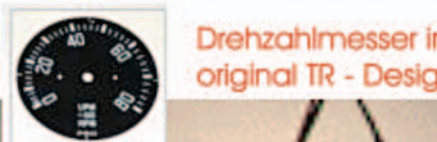
Motorentelle f. schnelle Puchs



Nockenwellen neu P92 und P96



Zenith - Vergaserteile



Drehzahlmesser im original TR - Design



Dreitellige 12" Alu-Felgen für 500 - 700 C



Elektroteile für alle Modelle





Rallye Monte-Carlo 1964
Pöttinger und Merinsky