



THONDORF

STEYR-PUCH FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND





OMP CLASSIC
2-Lagen-Overall im
70er Jahre Design

OMP FIRST
Klassische
Unterwäsche

OMP DIJON
Handschuh im
70er Jahre Design

OMP CARRERA
Lederschuh im
Vintage-Design

ISA-Racing Katalog 2019

Entdecken Sie unser breites Produktsortiment!

Feuerlöschservice

für OMP, SPA und Lifeline



5,-€
Schutzgebühr

INHALT

33/2019



TECHNIK

- 26 Heisse PS
AKTUELL Heft 3/1967
- 32 Vergaser-Tuningsysteme
für Steyr-Puch 650TR
- 36 Monte Carlo Auspuffanlage
- 37 Beiblätter zur
Bedienungsanleitung
TR und TR Europa
- 45 Motorentag bei
Hubert Nenninger 2019



**INTERNA
FREUNDKREIS**

- 4 Editorial
- 6 Dies und das
- 7 Impressum
- 7 Danksagung
- 64 Termine

REISEN

- 8 Afrika hat es bewiesen
Prospekt 1958
- 16 Baden-Agadir-Baden
autorevue 12/2000
- 20 Die Reise ins Weinviertel
04/2018



TREFFEN

- 70 Herbstausfahrt
„Hopfenmeile“ 2018
- 72 Rennsemmeln
in Holzhausen 2018

TESTBERICHTE

- 73 Vorstellung Steyr-Puch 500
Illustrierter Motorsport 1957

ERINNERUNGEN

- 76 Unsere Puch Helden
- 79 Jutta Duesterberg

FUNDSTÜCKE

- 80 Diebstahl in Diex nach
49 Jahren geklärt
meinbezirk.at 2018
- 82 Der Kleine, die Rarität
OÖ Nachrichten 2018
- 33 Die Schönheit des Fiat 500
To Boldly go 2017

**DEM HAFLINGER
ZUM 60. 1959-2019**

- 48 Die Bergziege
To Boldly go 2017
- 52 Der Kretz-Haflinger
- 54 Bilderdienst Haflinger
Mitte des Sechziger

**HISTORISCHER
MOTORSPORT**

- 55 Internationales Steyr-Puch
Treffen Kassel Calden 2018
- 58 Internationaler Edelweiß
Bergpreis Roßfeld
Berchtesgaden 2018
- 60 Katz und Maus
Steyr-Puch 500 vs. Fiat 500
Austro Classic 1/2009
- 65 Austrias kleiner Kracher
To Boldly go 2017



EDITORIAL

THONDORF AUSGABE 33

TEXT Michael Kuhn



Auf eine angenehme Art und Weise sind wir wieder dort angelangt, wo wir 1983 begonnen haben. Nach 36 Jahren einschließlich eines kurzen Interregnums stellen sich wieder einige Begeisterte aus den Anfangsjahren mit tatkräftiger Unterstützung durch jüngere Mitglieder aus dem Freundeskreis der Aufgabe, eine dicke Thondorf zu gestalten.

Begonnen hat es 1983/84 mit Johannes Groß, Peter Brysch und Michael Kuhn. Peter hatte als Lehrer Zugang zu einem Matrizendrucker in seiner Schule. Damit war die Umsetzung inklusive Spiralbindung der Thondorf gesichert. Wer noch eine Original-Ausgabe der Thondorf Nr. 1 in der Schublade hat, kann das optische und inhaltliche Ergebnis beurteilen. Berücksichtigt bitte die damals eingeschränkten finanziellen und technischen Möglichkeiten. Wir hatten schlicht kein Geld zur Verfügung.

Nach der Ausgabe 1 zeichnete Peter für fünf Ausgaben verantwortlich. Peter nannte die Aufgabe „Gnadenlos abgekupfert und zusammengepappt“. Nach der Ernennung zum Konrektor in seiner Schule in Hof reichte er aus zeitlichen Gründen die Gestaltung der Thondorf an Johannes weiter. Johannes stellte damals fest, „dass die Luft, was die Anzahl und den Abdruck von Berichten über den Steyr-Puch 500 betrifft, langsam dünner wird“. Zum Glück hat er sich geirrt. Nach drei Ausgaben durch Johannes fand die Thondorf ihren endgültigen Platz dann in Karlsruhe.

Georg Hummel übernahm ab der Ausgabe 10 für satte 19 Jahre die Verantwortung für die Thondorf und die Organisation des Steyr-Puch Freundeskreises. Ich kann euch versichern, da braucht es mehr als eine große Begeisterung und einen ganz langen Atem, um nicht den Kram in die Ecke zu werfen und laut rufend „Machd doch eiern Drägg alleene!“ den Saal zu verlassen. Zitat: vermutlich Sachsenkönig Friedrich August III (1865 – 1932). Durch Georg wurde nach drei Ausgaben eine neue Drucktechnik für die Thondorf eingeführt. Das Erscheinungsbild wurde professioneller und das Layout lag nun in den Händen von Matthias Kelber, genannt Kaimi, aus Bamberg. Kaimi ist ab Ausgabe 33 wieder dabei. Herzlich Willkommen!

Mit Ausgabe 13 wurde der Schriftzug Thondorf mit dem hochgestellten O eingeführt. Ein Schriftzug mit hohem Wiedererkennungswert.

Im Impressum stand nun: „Thondorf ist das offizielle Organ des Steyr-Puch Freundeskreises Deutschland“. Gegründet 1983

Wir waren nun auf Augenhöhe mit den großen Clubs wie „Porsche 356-Club Deutschland e.V.“

„Mit der THONDORF Ausgabe 33 führen wir nun nach einem Interregnum wieder das alte Impressum ein – aber leicht modernisiert.“

„STEYR-PUCH FREUNDENKREIS DEUTSCHLAND SEIT 1983“

Diesen Namen benutzen wir zukünftig auch als Email-Absender, auf Facebook, im THONDORF BOTEN und auf unserem Werbematerial wie Flyer, Banner etc. Auf der Homepage wird der Name in der Überschrift ebenfalls bald geändert. Die eigentliche Homepageadresse „www.steyr-puch-freundekreis.de“ und die Email-Adresse „info@steyr-puch.de“ ändern sich nicht.

Steyr-Puch Ersatzteihändler wie Autoquariat in Wien oder ISA Racing in Kottenheim/Eifel (gegründet durch unseren leider früh verstorbenen Puch-Freund Peter Kröber) und etwas später die Firmen von Robert Prokschi in Wöllersdorf/NÖ und Michael Peroutka in Lannach/ST wurden beständige Werbepartner für die Thondorf. Sie helfen uns mit ihren Spenden und Anzeigen bis heute, die Thondorf finanziell abzusichern. Ihr findet ihre Adressen auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt Partner & Links.

In der Vergangenheit lag der Schwerpunkt der Berichterstattung in der Thondorf auf dem Historischen Motorsport und seinen Teilnehmern. Nun verschiebt sich der Focus der Berichte auf das Reisen mit dem Puchauto. Quer durch Afrika 1958 mit der Familie Holzmann in einem 57er, im Jahre 2000 mit einem 61er von Baden nach Agadir und zu guter Letzt eine Puch-Autowanderung 2018 mit einem 68er in das Weinviertel zeigen die verschiedenen Wege von großen und kleinen Fluchten aus dem Alltag auf.

Aber auch 2018 ließen Unentwegte am Berg und auf der Rundstrecke mit viel Spaß an der Sache die Kuh fliegen. Roßberg und Kassel-Calden, bei allen Unterschieden, bieten auch heute noch die Möglichkeit, den eigenen Puch von seiner dunklen Seite kennen zu lernen.

In dieser dicken Thondorf haben wir auch noch drei Schriftstücke aus der Anfangszeit des Freundeskreises aufgenommen, in denen schon die Begeisterung zu spüren ist, die auch heute noch den einen oder anderen befällt, wenn er seinen Boxermotor startet und sich augenblicklich mitten im Dröhnland wiederfindet.

Des Weiteren gibt es die Termine 2019, Kopien technischer Artikel und einen Bericht mit einem Überblick über Vergaser-Tuningsysteme für den 650 TR. Ferner findet ihr einen Zeitungsartikel zu unserem Treffen in Kyritz an der Knatter, Berichte über die Hopfenmeile um und aus Agelsberg, wir berichten vom 60. Jubiläum des Haflinger, über Kurioses um den Puch, aktuell über den Schrauberkurs bei Hubert 2019. Gedenken an unsere verstorbenen und lebenden Puch-Freunde runden das „Heftla“ – wie der Franke aus Bamberg zu sagen pflegt – ab.

Wir beabsichtigen, auch noch im Jahre 2023 eine Thondorf – das ist dann Ausgabe 37 – zu machen. Zu diesem Zeitpunkt können wir endlich das 40jährige Jubiläum des „Steyr-Puch Freundeskreises Deutschland

gegründet 1983“ gebührend feiern. Aufsehen erregende Vorschläge (im Zustand der Nüchternheit vorgetragen) werden bereits jetzt dankend entgegengenommen. Also haltet euch fit. Sind noch ein paar Jährchen hin. Material für weitere Ausgaben haben wir noch reichlich.

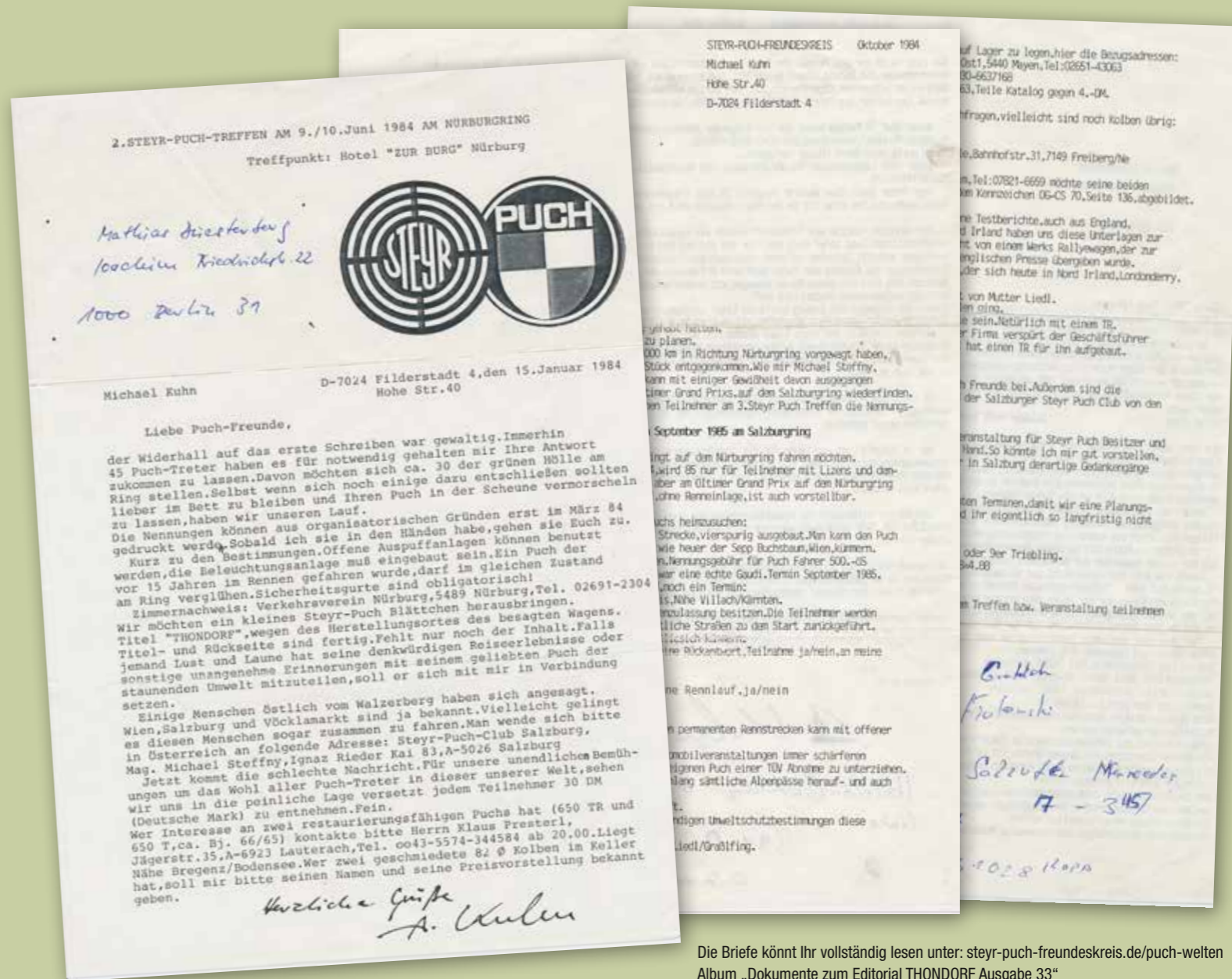
Eine letzte Bemerkung:

Ich wundere mich schon ein wenig, dass ein so kleiner Freundeskreis mit wenigen aktiven Mitgliedern nach 36 Jahren und einigen Knicks in den Zeitläufen noch so lebendig ist. Das muss wohl an den Frauen und Männern liegen, die den Freundeskreis immer wieder auf die Reihe bekommen haben. Manche sind gekommen und wieder gegangen, so wie im richtigen Leben.

In diesem Sinne fährt vorsichtig und achtet auf den Gegenverkehr!

Ruhe kehrt ein wenn der Motor nicht läuft...

Michael



Die Briefe könnt Ihr vollständig lesen unter: steyr-puch-freundekreis.de/puch-welten Album „Dokumente zum Editorial THONDORF Ausgabe 33“



Zur Thondorf Ausgabe 33 und dem „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“. Um den zahlreichen jungen Neuzugängen 2018 zum „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ in ihrem Kommunikationsverhalten entgegen zu kommen, werden wir in Zukunft die Thondorf und unsere Homepage stärker miteinander verknüpfen:

steyr-puch-freundeskreis.de oder steyr-puch.de

Das heißt: Wir werden, wenn wir Beiträge aus Platzgründen nicht in der Thondorf abdrucken können, von Fall zu Fall auf weiterführende Inhalte unserer Homepage (Menüpunkt „Puch Welten“) verweisen.

In dieser Ausgabe der Thondorf findet ihr z.B. einen Verweis auf die Homepage im Editorial, falls ihr die abgedruckten Dokumente über die Anfänge des Freundeskreises im Jahr 1984 im Original lesen möchtet. Dasselbe gilt für den Reisebericht „Die Reise ins Weinviertel“ mit dem Verweis zu dem entsprechenden Album in „Puch Welten“. Es gibt dort sowohl ein Album mit Fotos über die Reise als auch ein Album über den erwähnten „Zasada-Puch „503.7596“. Dieser 650 TR ist einer von mehreren Werkswagen der Puch-Werke in Graz.

Neben der jährlich erscheinenden Thondorf und der permanenten Homepage mit ihrem Menüpunkt „Puch Welten“, gestalten wir die Seite des „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ auf Facebook. Diese ist erreichbar über den Link oben rechts auf der Homepage. Eine Anmeldung oder Mitgliedschaft in Facebook ist nicht notwendig. Einfach die Anmeldung zu Facebook wegeklicken. Es findet keine Datenerfassung statt.

Von Zeit zu Zeit, wenn es notwendig wird, verschicken wir unseren „Thondorf Boten“ via Email. Er informiert über Kurzfristiges und besondere Ereignisse. Damit können wir – wie auf Facebook – tagesaktuell reagieren. Last but not Least gibt es auch noch eine (eher kleine) WhatsApp-Gruppe, über die sich vorrangig Fragesteller in technischen Angelegenheiten an kompetente Puch-Profis wenden können. Falls hier Interesse besteht, bitte eine kurze Mail an info@steyr-puch.de mit Angabe der Handynummer senden.

Somit hat der „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ eine Palette von Möglichkeiten, seine Mitgliedern zu kontaktieren.

- Die Homepage
- Die Thondorf in gedruckter Form
- Der Thondorf Bote via Email
- Facebook
- Die Emailadresse

Uns ist klar, dass es Mitglieder gibt, die mit dem Computer entweder nicht vertraut sind oder kein Interesse für diese Technik zeigen. Bei diesen haben wir allerdings nur die Möglichkeit, sie über die Thondorf zu erreichen. Wir verschicken die Thondorf einmal jährlich an alle Mitglieder zusammen mit einem Überweisungsschein für den Jahresbeitrag in Höhe von 35 Euro. Aus diesem Grund möchten wir euch bitten, nach dem Erhalt der Thondorf 33 entweder den Betrag in Höhe von 35 Euro auf das Konto des „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ zu überweisen oder uns mitzuteilen, dass ihr kein weiteres Interesse am Bezug der Thondorf habt. Dieser Vorgang wäre dann allerdings einem Austritt aus dem „Steyr-Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ gleichzusetzen.

Kontoverbindung STEYR-PUCH FREUNDENSKREIS DEUTSCHLAND SEIT 1983

Inhaber Hubert Nenninger
Hallertauer Volksbank
Iban DE04 7216 0818 0006 4394 38

Impressum der Homepage und Postadresse STEYR-PUCH FREUNDENSKREIS DEUTSCHLAND SEIT 1983

Michael Kuhn
Ludwig-Richter-Weg 12, 70794 Filderstadt
info@steyr-puch.de

Unterwegs im Netz werdet ihr vielleicht auch über den Internetauftritt bzw. www.steyrpuch.de (ohne Bindestrich) gestolpert sein. Auch diese Seiten werden mit Thondorf überschrieben, im Impressum wird auch der Steyr-Puch Freundeskreis genannt und Mails des Verantwortlichen erreichen die Adressaten unter der Bezeichnung „Steyr-Puch Freundeskreis“, aber mit der Absender Emailadresse info@steyr-puch.org (.org wie Organsiation). Hierbei handelt es sich um eine Gruppe ehemaliger oder noch aktueller Mitglieder unseres Freundeskreises, deren Interesse sich in erster Linie auf den Haflinger verlagert hat.



THONDORF IMPRESSUM

Thondorf ist das offizielle Organ des „STEYR-PUCH FREUNDENSKREISES DEUTSCHLAND SEIT 1983“

Eingetragene Mitglieder ca. 200
Erste Ausgabe der THONDORF 1984
Der Jahresbeitrag inklusive der THONDORF beträgt 35.-
Der Betrag wird mit der Versendung der THONDORF fällig
www.steyr-puch-freundeskreis.de
info@steyr-puch.de

Redaktionelle Gesamtleitung und Medienbeauftragter

Michael Kuhn
70794 Filderstadt OT Bonlanden
info@steyr-puch.de

Mitgliederbetreuung und Technischer Beauftragter

Hubert Nenninger
85084 Reichertshofen OT Agelsberg
juhu.nenninger@t-online.de

Technischer Beauftragter

Mathias Duestenberg
14823 Rabenstein/Fläming
OT Klein Marzehns
macduesi@web.de

Adressverwaltung

Rainer Hübsch
90768 Fürth
rainer@diehuebschen.de

Motorsportbeauftragter

Thomas Hartmann
34260 Kaufungen
hartmann.kaufungen@freenet.de

Kassenwart

Richard Tangermann
16866 Kyritz OT Holzhausen
sori.tangermann@googlegmail.com

Externer Berater

Georg Hummel
76133 Karlsruhe
steyr-puch-hummel@online.de

Messestand Essen

Johannes Hiltrop
45659 Recklinghausen
matth.hennes@gmx.de

Satz und Druck

artmedia werbeagentur
Matthias Kelber
96050 Bamberg
www.art-media.de
info@art-media.de

Internet und Medien Gestaltung

Moon Toon Studios
Werbeagentur Kassel
Timm Hartmann
34119 Kassel
<https://www.moontoonstudios.de>
info@moontoonstudios.de

Hinweise

Nachdruck nur mit Genehmigung.
Einsender von Zuschriften und Bildern erklären sich mit der Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Einzelbeiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

Danksagung

An die, die Tag und Nacht alles für diese THONDORF gegeben haben!

Es ist guter Brauch, sich bei denen zu bedanken, die erst das Gesamtkunstwerk durch ihre Mitarbeit und ihr Wissen ermöglicht haben.

Ich möchte mich bei denen bedanken, die Artikel, Fotos und ihre Kenntnisse zur Verfügung gestellt haben.

- Eigene Berichte verfassten Ulrich, Thomas, Rainer und Michael.
- Holger entdeckte die Neu-Vorstellung des Puch 500 in einer DDR-Zeitung von 1957.
- Richard stellte einen Zeitungsbericht über das Steyr-Puch-Treffen auf seinen weitläufigen Besitzungen in Kyritz zur Verfügung.
- Rainer las alle Artikel gegen. Zum Glück gibt es noch Menschen, die die Deutsche Sprache ernst nehmen und als eine Art Liebhaberei betrachten – einfach weil es ihnen Spaß macht sich damit zu beschäftigen.
- Die beiden Artikel über den Steyr-Puch Haflinger und 650 TR aus dem englischen Buch „TO BOLDLY GO“ wurden von dem Steyr-Puch-Urgestein aus Hof, Peter Brysch, übersetzt. „An ambitious work“. Sein ehemaliger Beruf als Englischlehrer hat ihm dabei nicht geschadet.
- Ewald Platzer gestatte uns den Bericht aus den „OÖ Nachrichten“ über den einzigen in die USA exportierten Steyr-Puch 650TR abzudrucken.
- Für Hans ergab sich über die Witwe von Dieter Nakaten die Möglichkeit, uns Rennfotos von Dieters Rennkarriere auf Steyr-Puch zur Verfügung zu stellen.
- Über Mathias, Hans-Georg und Hubert haben wir Fotos von Jutta, Siggie und Mandi bekommen.
- Es war hilfreich, über die Seite www.steyr-puch-racing.de von Claudia & Harald und Thomas informative Einblicke in die Karrieren der Puch-Rennfahrer Siggie, Mandi, Dieter und Mathias zu erhalten.
- Natürlich wäre das alles nichts, wenn es nicht in eine Form gebracht würde. Diese liegt als Thondorf Ausgabe 33 nun vor. Danke an Kaimi und seine Partnerin Essange in und aus Bamberg.
- Letztendlich hat Georg mitgeschrieben, indem wir Zugriff auf die alten Thondorf Ausgaben mit ihrem unglaublichen Detailwissen und Georgs Reportagen hatten.

Sollte ich vergessen haben, jemanden zu erwähnen, so bitte ich schon jetzt um Entschuldigung. Es geschah nicht mit Absicht.

Danke an alle,
Michael



„Ein Leben ohne Puch Auto ist möglich aber sinnlos“

Vicco von Bülow, genannt „Loriot“

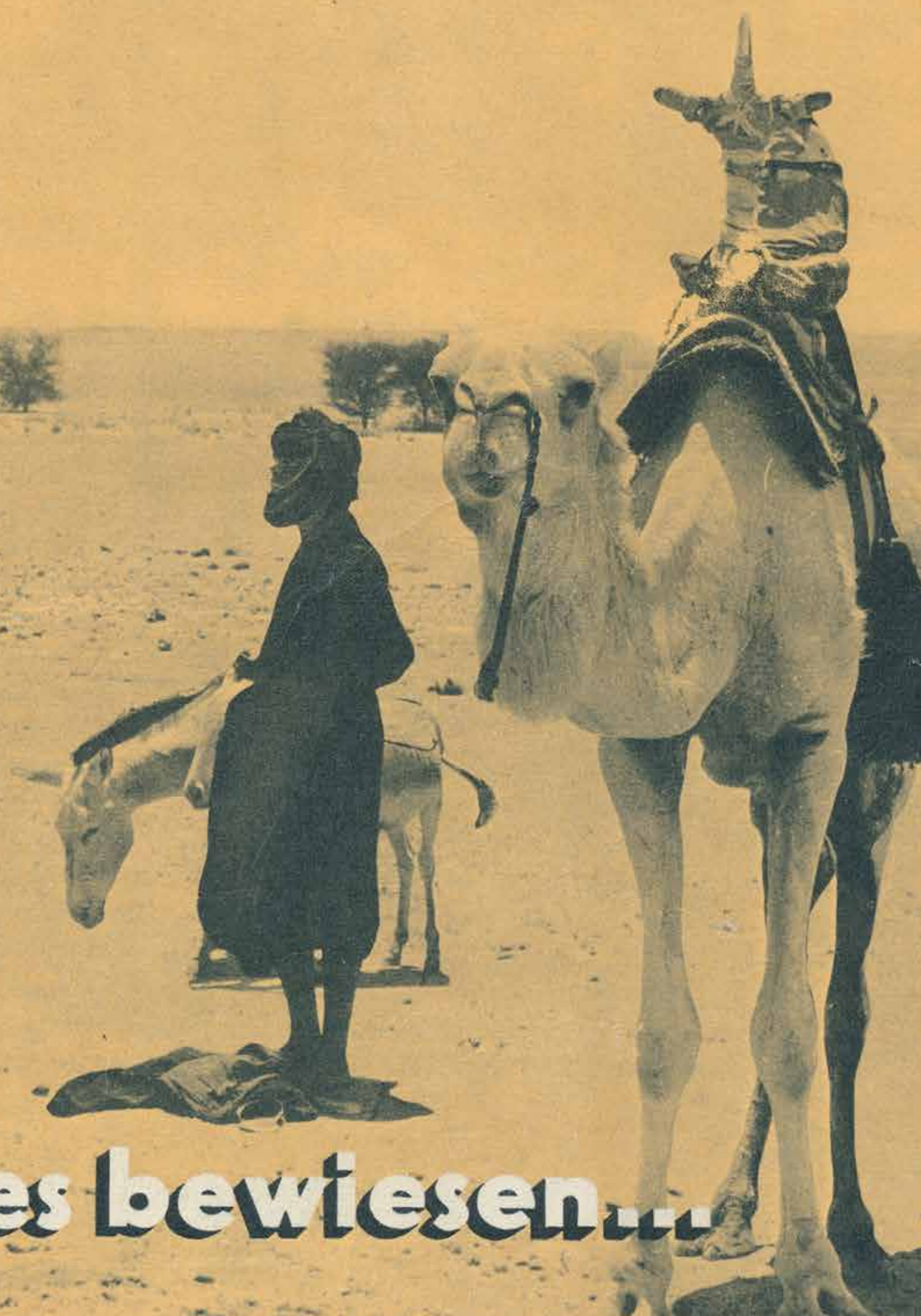
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT



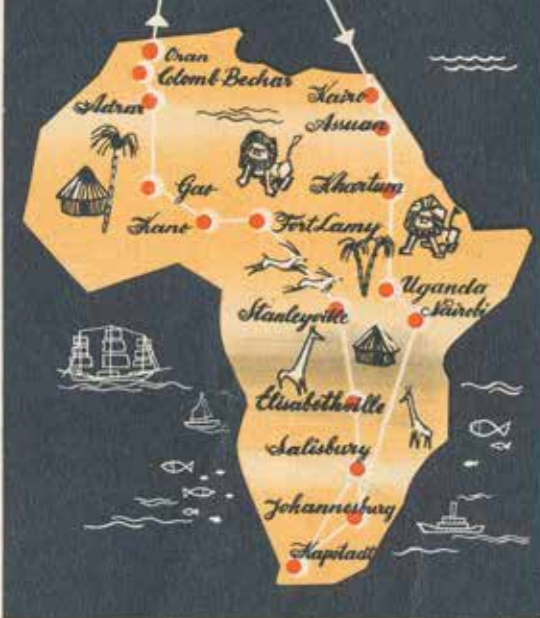
der Wagen für alle

500

MOD. FIAT



Afrika hat es bewiesen...



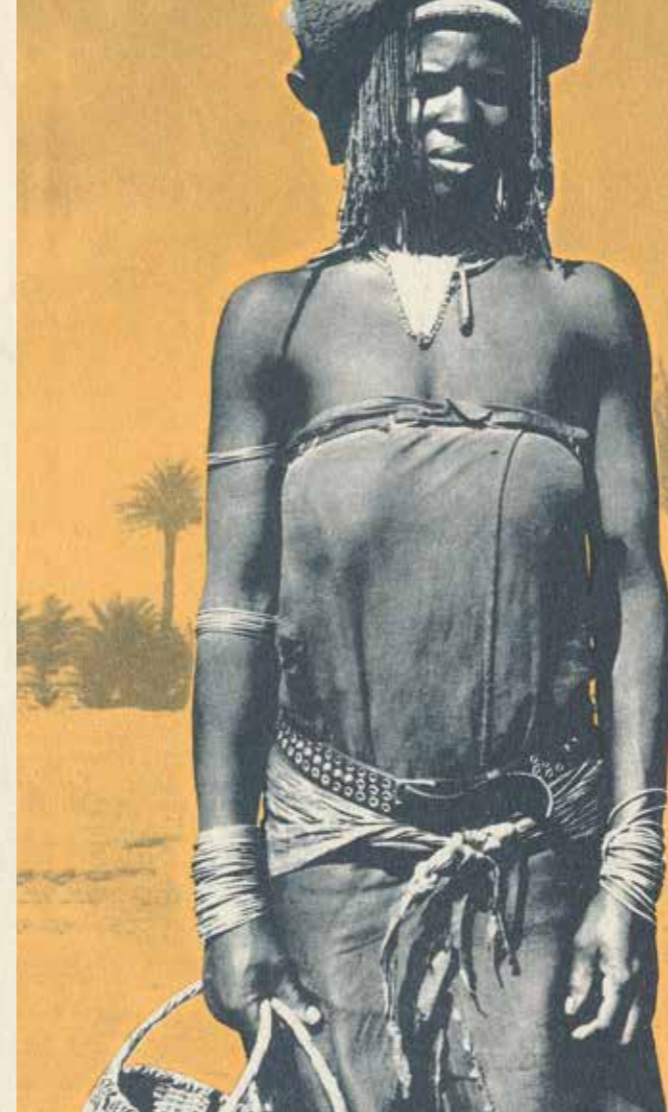
500
Mod. Fiat

STEYR-PUCH hat seine erste große Bewährungsprobe bestanden: ein vollständig normaler Serienwagen wurde vom Montageband genommen und fuhr ohne jede Abänderung 25.000 Kilometer quer durch Afrika – von Norden nach Süden, von Süden wieder nach Norden. Eine Fahrt voll enormer Strapazen und Hindernisse.

Nach seiner Rückkehr in den Ausgangsort St. Veit an der Glan merkte dem Wagen kein Mensch an, was er auf seiner ersten großen Fahrt mitgemacht hatte. Wir waren stolz darauf, denn wir wußten aus Berichten: Vieles und Schweres hat er durchgestanden, Schwierigkeiten, die hier in Europa gar nicht zu ermessen sind. Wo gibt es hier noch Straßen voll Schlamm, der an den Rädern klebt wie Zement? Wo gibt es hier Sandstürme und viele hundert Kilometer Wüste, die einen die Welt vergessen lassen? Wo gibt es hier Straßen, die einer tagelangen Querfeldeinfahrt entsprechen? Wo gibt es hier Temperaturschwankungen größten Ausmaßes und Höhenunterschiede bis 3.000 m? Und nie der Rückhalt: im nächsten Ort ein Mechaniker.

25.000 km Afrika entsprechen rund 100.000 km in Europa. Man denke nur an die Route des Ehepaars Holzmann: St. Veit/Glan – Triest – Alexandrien – Kairo – Luxor – Khartum – Nairobi – Johannesburg – Kapstadt – Salisbury Elisabethville – Stanleyville – Fort Lamy – Kano – Gao – durch die Sahara – Colomb-Bechar – Oran – Genua – St. Veit/Glan.

Die Erfahrungen des Ehepaars Holzmann in Afrika bestätigen, was den österreichischen Käufer interessiert! Mit dem Bau von STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, wurde ein in jeder Hinsicht vollwertiges Automobil geschaffen; durch die Robustheit seines Motors ist es ungewöhnlichsten Anforderungen gewachsen; durch die hervorragende Wirkungsart seiner Gebläsekühlung überwindet es auch extreme Temperaturschwankungen ohne Leistungsminderung; der Verbrauch auf diesen unerhört schweren Straßen war durchschnittlich 5,8 Liter für 100 km, auf normalen Straßen lag er bei 5 Liter für 100 km.

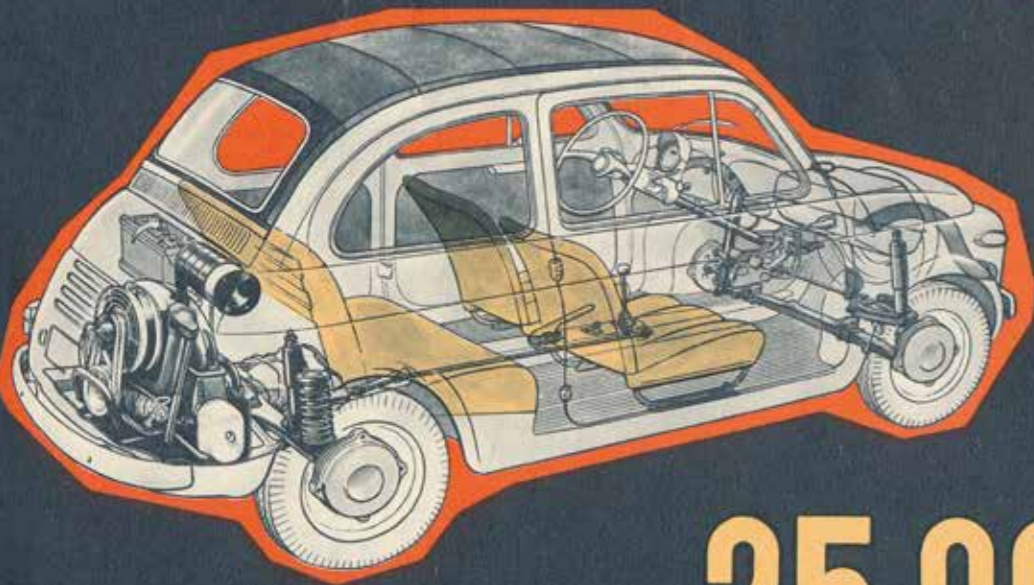
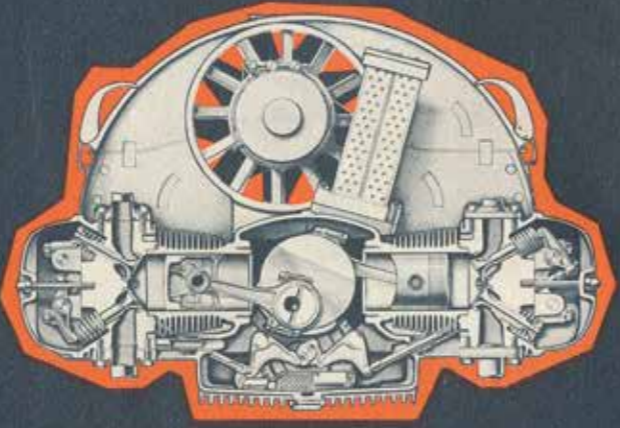


Für uns war vor allem eines wichtig – und das ist auch bedeutsam für unsere Kunden: was wir vom ersten Tag an der Öffentlichkeit über STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, gesagt haben, wurde durch diese Gewalterprobung lückenlos bewiesen. STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, ist der Kleinwagen, an dem nicht gespart wurde; höchste Leistung, lange Lebensdauer, ein Maximum an Komfort und guter Straßenlage waren Forderungen, die sich die Konstrukteure stellten und – erfüllten. STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, ist der Kleinwagen mit dem Aufwand und technischen Luxus weit größerer Fahrzeuge, der Wagen mit dem geringen Benzinverbrauch. Er besitzt ausgezeichnete Fahreigenschaften, die manchem Mittelklassewagen Ehre machen würden!

Überzeugen Sie sich nochmals selbst: Der luftgekühlte 493 ccm-Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor ist gedrosselt; seine Höchstleistung beträgt 16 PS bei 4600 U/min. Weitere 4–5 PS schlummern friedlich in seinem Innern. Mit 100 km/h im Dauerbetrieb – wenn man will, auch den ganzen Tag hindurch – ist er vollgasfest. Hier die Besonderheiten: gehärtete und geschmiedete Pleuellwelle in Bleibronzelagern – gehärtete und geschmiedete Pleuellwelle – verchromte Ventilschäfte – gepanzerte Ventile – im Gebläse-Luftstrom liegender Ölkühler – Axialgebläse – Feinölfilter – vom 2. bis 4. Gang synchronisiertes Getriebe – vibrationsfreie Dreipunktaufhängung in Gummi – Schwingachsen hinten – unabhängig aufgehängte Vorderäder – größte Federwege – progr. hydr. Stoßdämpfer. Das Ziel unserer Konstrukteure wurde erreicht. Afrika hat es endgültig bewiesen!



Das ist STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, im Röntgenbild gesehen: klar und übersichtlich ist seine Konstruktion.

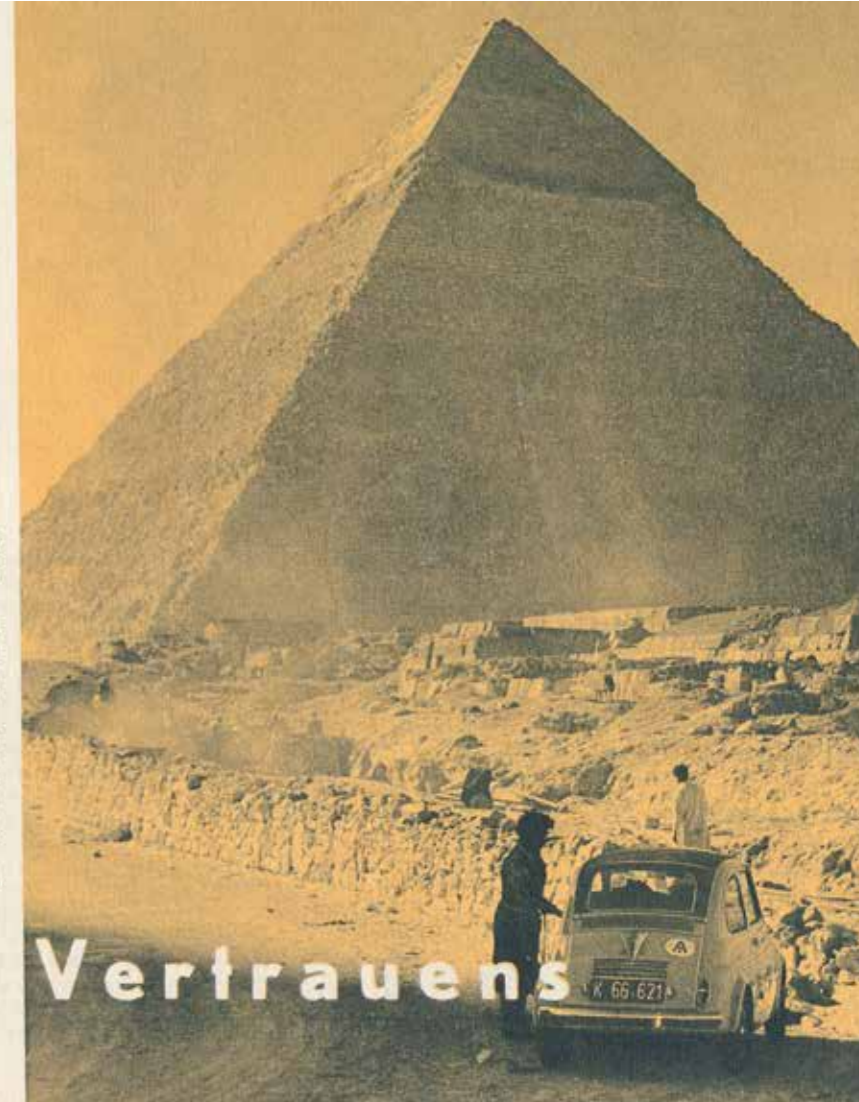


- elastischer Motor
- ideale Straßenlage
- robust
- bergfreudig
- wendig
- sparsam

25.000 km Afrika - Lohn des Vertrauens



STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, war erst wenige Wochen alt. Ein Neuling unter der Vielzahl der Kleinwagen! Das Werk wußte, was hier geschaffen worden war, doch der Käufer mußte erst überzeugt werden. Auch Vertrauen ist Überzeugung. Und deshalb erschien es dem Ehepaar Holzmann nicht einmal als Wagnis, mit STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, quer durch den Schwarzen Erdteil zu starten – im Alleingang, nur mit dem Allernotwendigsten ausgerüstet. Gewiß, zu so einem Unternehmen gehörte eine große Portion Mut – aber noch mehr Vertrauen, und das war vorhanden. Ihnen genügte, daß ihr kleiner Freund aus der bewährten PUCH-Familie stammte, mit deren Maschinen sie bereits fünf Afrika-Durchquerungen erfolgreich bewältigt hatten. Das Wagnis wurde zum beispiellosen Erfolg. Es stimmt, wenn man heute sagt:





Reisebericht

des Ehepaares Holzmann

Europa und die Überfahrt lagen hinter uns. Von Kairo ging es nilaufwärts in Richtung Luxor-Assuan. Die Straße, staubig und voll Löcher, führte teilweise durch Steinwüste, konnte aber dem kleinen STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, nichts anhaben.

Sand, Regen und Schlamm

Ein Permit zur Befahrung der nubischen Wüste war in Luxor nicht zu erhalten. Wir sollten per Zug nach Khartum weiterreisen, setzten aber unerlaubterweise auf eigener Achse den Weg fort. Die Strecke erwies sich als schlecht – schlechter als die nubische Wüste. Von Khartum ging es in den südlichen Sudan. Auf Äthiopien mußte verzichtet werden, da man an der Grenze einen enormen Betrag an Kaution forderte. Kenia! Früher als sonst begann die Regenzeit. Man kann sich keine Vorstellungen von den Wassermassen machen, die das Land geradezu überschlütteten. Die Piste war verheerend. In steter Steigung, fast ständig im 2. und 3. Gang, in einem Meer von Schlamm ging es ins Hochland. Über 500 km lang Wasser von oben und Morast von unten! In Nairobi wurde vorsichtshalber ein neues Ölfilter montiert, sonst war außer den wenigen Handgriffen für die normale Wartung des Wagens nichts notwendig.

Im südlichen Sudan gibt es massenhaft Elefanten, die ganz in die Nähe kommen. Flußpferde und Krokodile treiben sich dort zu Hunderten herum. Lange, lange Zeit war kein menschliches Wesen zu sehen. Erst später fanden wir Hütten der Nuer und Dinkas. Wie Gott sie erschaffen hat, ohne jegliche Kleidungsorgen und genügsam, leben sie ihr Leben.

Einige Tage waren wir Gäste der Puch-Vertretung in Johannesburg. Bei einer großen Auffahrt, die einem Motorrad- und Autorennen voringang, mußten wir mit dem kleinen STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, dem ge-



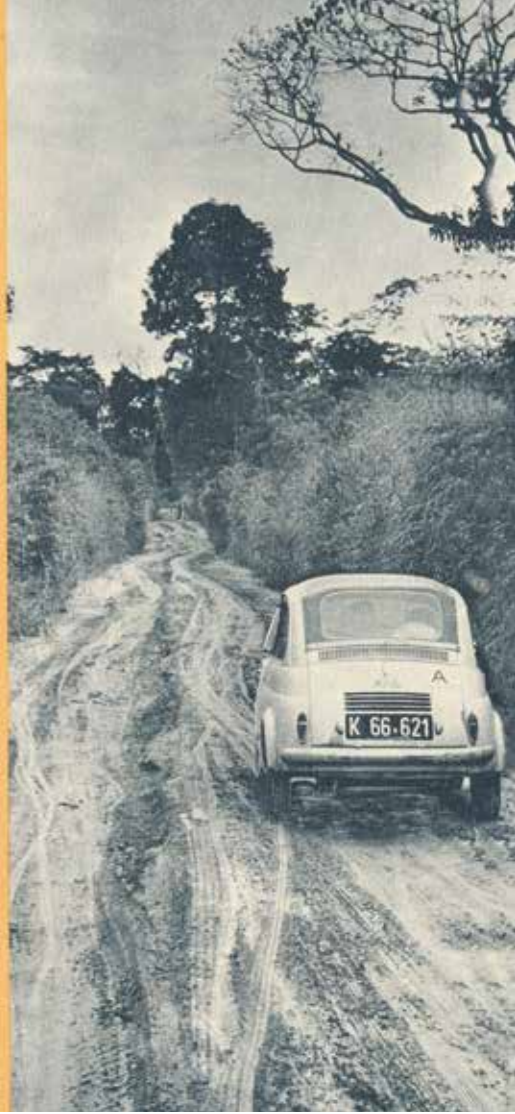
waltigen Zug voranfahen. Der Wagen fand allseits freundliche Beurteilung. Wieder gab es Regen, und die Fahrbahn wurde neuerdings zum Schlammbad. Im zähen Lehm- bei von 1/4 m Tiefe und etwa 500 m Länge blieben wir einmal hängen, doch die mitgeführten Drahtgitter halfen. Der Wagen wurde wieder flott: in einem Zug der Motor durch das Hindernis. Andere Autos mußten ausgeschauvelt werden und nur



mit Hilfe von 20 Schwarzen, die zogen und schoben, kamen die großen Wagen durch.

Im äußersten Süden

Am 4. März erreichten wir Kapstadt, nach rund 10.000 km Fahrt unter schwierigsten Verhältnissen. Der kleine STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, hatte seine Feuertaufe bestanden. In Kapstadt war gerade Messe. Der Wagen wurde mit anderen Fahrzeugen – Mopeds, Motorrädern, Lastwagen und Traktoren – ausgestellt und fand ungeheures Interesse.



Die Rückfahrt führte über Salisbury, Elisabethville, Stanleyville, Fort Lamy nach Gao, das unmittelbar am Rande der Sahara liegt. Das Kongogebiet mit seiner herrlichen Landschaft, seinen hohen Bergen, den richtig tropischen Wäldern, Vulkanen und eisgekrönten Gipfeln des Ruwenzori zählte zu den schönsten Teilen der Tour. Büffel, Elefanten, Antilopen, Warane, Gazellen waren ganz nahe an der Piste zu bewundern.

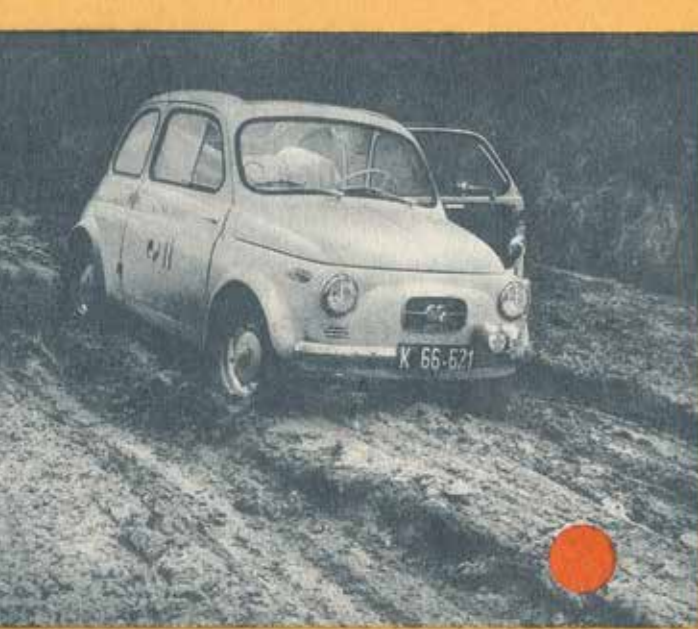
Was an Bergstraßen und Kurven zu fahren war, läßt sich nicht beschreiben. Auf einer Strecke von 180 km Länge ging es von 450 Meter bis 3000 Meter Seehöhe in unentwegter Steigung hinauf. Unwahrscheinlich, was unser „Burschi“ da geleistet hatte.

Nichts als Wüste

Von der „Metropole“ Nordnigerias, der Stadt Kano, sind noch 4.000 km bis zur Küste – und das auf elenden Straßen. Ondulationen

am laufenden Band – der Schrecken für jedes Automobil. In der Nacht kann man auf den Pisten nicht fahren; so mußten bei enormer Hitze (in Fort Lamy hatte es 50° im Schatten) Kilometer auf Kilometer gesammelt werden. Doch der Motor arbeitete mit unveränderter Präzision. Mancher Riesenlastzug mit enormen Kraftreserven im Bauch und überdimensionierten Bereifungen hat dort schlapp gemacht und den Geist aufgegeben. Einem eleganten englischen Straßenkreuzer erging es ebenso; mit gebrochenem „Kreuz“, mit abgerissenen Lenkungsschenkeln und Federn lag er da, hoffnungslos passé. Dabei wollte er doch nur von Kapstadt nach London. Und unser Kleiner hatte Afrika schon von oben bis unten hinter sich und schien zu all den Strapazen nur zu lächeln.

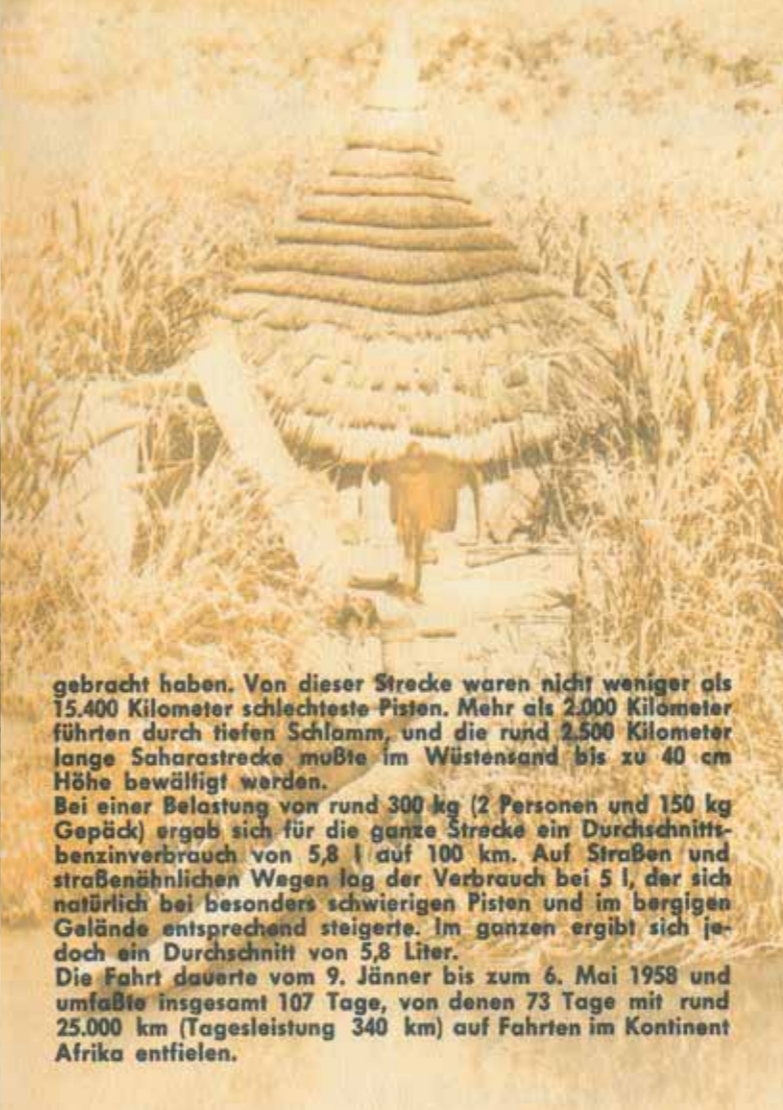
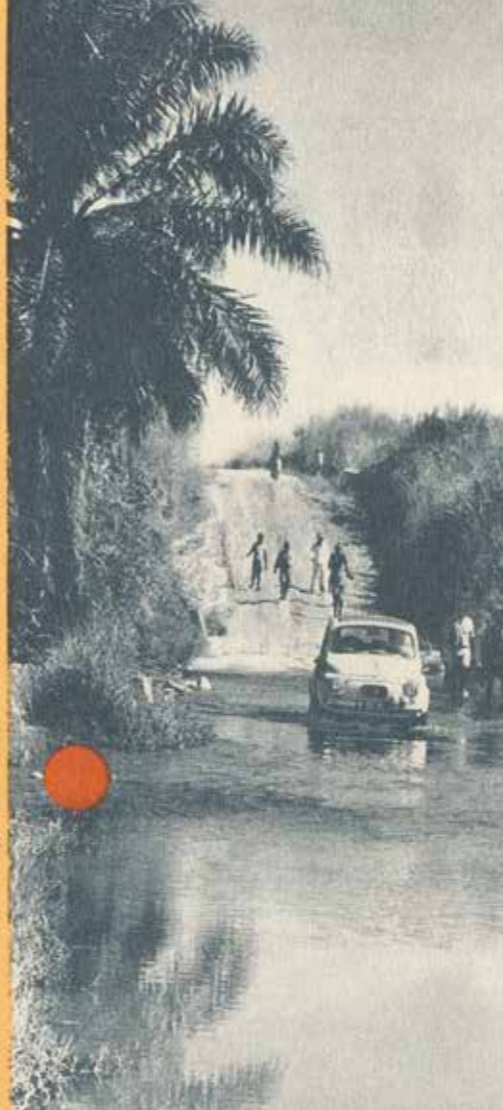




Und dann die Sahara. 2.500 Kilometer Wüstenstrecke – Sandbarrikaden und ein Sandsturm, der 48 Stunden pausenlos mit unbeschreiblicher Wucht über die Wüste tobte. Der Wagen durchstand hier seine härteste Materialerprobung während der ganzen Afrikafahrt. Lack, Glas und sogar Chrom wurden durch den messerscharfen Flugsand angegriffen, doch der unverwundliche Motor hielt beharrlich durch. Eine Sicht durch die Frontscheibe war so gut wie nicht mehr vorhanden. Nur durch die spaltbreit geöffneten Schwenkfenster konnte man sich mehr schlecht als recht orientieren. Als Markierung dienten Benzinbarrels im Abstand von bestenfalls 5 km.

Afrikakenner sagen: ein sensationeller Erfolg!

Und es war wirklich eine Sensation, daß wir mit dem kleinen STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, die Strecke von über 25.000 km tadellos und ohne jede Schwierigkeit hinter uns



gebracht haben. Von dieser Strecke waren nicht weniger als 15.400 Kilometer schlechteste Pisten. Mehr als 2.000 Kilometer führten durch tiefen Schlamm, und die rund 2.500 Kilometer lange Saharastrecke mußte im Wüsten sand bis zu 40 cm Höhe bewältigt werden. Bei einer Belastung von rund 300 kg (2 Personen und 150 kg Gepäck) ergab sich für die ganze Strecke ein Durchschnittsbenzinverbrauch von 5,8 l auf 100 km. Auf Straßen und straßenähnlichen Wegen lag der Verbrauch bei 5 l, der sich natürlich bei besonders schwierigen Pisten und im bergigen Gelände entsprechend steigerte. Im ganzen ergibt sich jedoch ein Durchschnitt von 5,8 Liter. Die Fahrt dauerte vom 9. Jänner bis zum 6. Mai 1958 und umfaßte insgesamt 107 Tage, von denen 73 Tage mit rund 25.000 km (Tagesleistung 340 km) auf Fahrten im Kontinent Afrika entfielen.



Steigungen von enormer Länge, schlechteste Wegverhältnisse, Temperaturen bis zu 50°, gewaltige Temperaturschwankungen, Regen in Strömen, Schlammfahrten über tausende Kilometer, knietiefer Sand und Stürme schwerer Art haben den eindeutigen Beweis erbracht, daß STEYR-PUCH 500, Mod. Fiat, weit mehr hält, als er verspricht. Er ist in allen seinen Details ein vollwertiges Automobil, robust und unverwundlich, dabei unerhört sparsam und komfortabel, er ist

der Wagen für alle!



Technische Daten



Motor

Bauart: 2-Zylinder-4-Takt-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges
Hubraum: 493 cm³
Hub: 64 mm
Bohrung: 70 mm Ø
Verdichtungsverhältnis: 1 : 6,5
Gehärtete Pleuellwelle auf Bleibronze-Lagern
Zylinderkopf aus Leichtmetall mit halbkugelförmigem Verbrennungsraum, Ventile hängend
Maximale Dauerleistung: 16 PS bei 4600 U/min
Größtes Drehmoment: 3,2 mkg bei 2800 U/min
Schmierung: Druckumlaufschmierung (Zahnradpumpe) mit Ölkühler und Öltafel
Ölinhalt: 2 Liter
Kraftstoff-Förderung: mechanische Kraftstoffpumpe Weber oder Solex
Vergaser: Fallstromvergaser Weber, 28 IBMS oder Vergaser Type Solex 28 VFIF
Kühlung: Luftkühlung durch Achsial-Gebälde
Batterie: 12 V 28 Ah
Lichtanlage: Bosch, Type: LA/EJ 160/12/2900 + 1,0 R 1.240 Watt
Zündkerzen: Bosch W 225 T 1 oder gleichwertige

Kupplung

Bauart: Einseitig trockenkupplung

Wechselgetriebe

4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
2., 3. und 4. Gang synchronisiert und geräuscharm
Übersetzungsverhältnis: 1. Gang 1:3,73, 2. Gang 1:2,18, 3. Gang 1:1,30, 4. Gang 1:0,89, Rückwärtsgang 1:5,48

Hinterachs Antrieb

Kraftübertragung durch spiralverzahntes Kegellradgetriebe mit Kegelradaußengleichgetriebe über die Radantriebswellen auf die Hinterräder
Übersetzungsverhältnis: 1 : 5,14
Ölinhalt des Triebwerkgehäuses: 1,25 Liter Getriebeöl

Karosserie und Rahmen

Torsionssteifer Plattformrahmen mit dem Aufbau zu einer selbsttragenden Karosserie verschweißt, Ausführung als Cabrio-Limousine mit Faltdach, zwei Türen mit Kurbel- und Schwenkfenstern

Fahrgestell

Federung vorne: eine querliegende Blattfeder
Federung hinten: 2 Schraubenfedern mit zwei progressiv wirkenden Gummihohlfedern
Stoßdämpfer: vorne und hinten doppeltwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer
Lenkung: Schneckenlenkung als Einzelradlenkung mit geteilten Spurstangen
Lenkraddrehungen: 2,8
Kleinster Wendekreisdurchmesser: 8 m

Bereifung

Niederdruckreifen 125—12
Luftdruck: Besetzung 3 bis 4 Personen, vorne 1,2 atü, hinten 1,4 atü; Besetzung 1 bis 2 Personen, vorne 1,2 atü, hinten 1,3 atü
Räder: Scheibenräder mit Tiefbettigen 3,50 x 12

Bremsen

Fußbremse: hydraulische Vierradbremse, Trommel 180 mm Ø, gesamte Brems-trommel-Fläche 680 cm²
Handbremse: mechanisch auf die Hinterräder wirkend

Heizung und Lüftung

Frischluftheizung über einen Wärmeaustauscher mit Luftzuführung zur Windschutzscheibe als Defroster-Einrichtung, serienmäßig. Intensive Lüftung durch Schwenkfenster. Zuschaltbare Frischluftzuführung über Schlauchleitung direkt von vorne auf Wunsch

Maße und Gewichte

Radstand: 1840 mm
Spurweite: vorne 1120 mm, hinten 1135 mm
Länge über alles: 2965 mm
Breite über alles: 1320 mm
Höhe normal belastet: 1280 mm
Leergewicht (betriebsfertig): 460 kg
Nutzlast: 300 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 760 kg

Betriebsstoff

Kraftstoffverbrauch (je nach Fahrweise): 4,5—5,5 Liter auf 100 km
Normverbrauch: 4,5 Liter
Ölverbrauch: 0,5 Liter pro 1000 km

Füllmengen

Kraftstoffbehälter: 24 Liter, davon 5 Liter Reserve
Motor: 2,0 Liter Motoröl
Hinterrachse mit Getriebe: 1,25 Liter Getriebeöl
Lenkung: 0,175 Liter Getriebeöl
Bremsen: ca. 0,250 Liter Bremsflüssigkeit

Fahrleistungen

Dauer- und Höchstgeschwindigkeit: 95—100 km/h
Steigtätigkeit: voll belastet 30%

Konstruktions- und Ausführungsänderungen vorbehalten



Afrikafahrt
der Fam. Holzmann aus St. Veit a.d. Glan
vom 9. Jänner bis zum 6. Mai 1958

Holzmann Erwin
Überfeld 58
9211 KRAIS
Kärnten A

Überfeld, den 7.2.1968

An den
STEYR-PUCH-Freundeskreis
Michael KUHN
Hohe Str. 40
D-7024 FILDERSTADT 4

Sehr geehrter Herr KUHN,

Leider komme ich erst heute dazu, Ihr wertvolles Schreiben mit beigelegtem Heft, zu beantworten. Bitte um Vergebung! Beiliegend übersende ich Ihnen das Gewünschte Prospekt-APRIKA HAT ES BEWIESEN - zu Ihrer Verwendung. Desweiteren Ausserdem lege ich Ihnen einige Fotos sowie einen Zeitungsausschnitt bei.

Sollte es mir möglich sein, Zeitungsausschnitt die über diese Fahrt berichteten, sende ich diese Ihnen zu. Von besonderen Sendaufnahmen sind die Negative irgendwo in Graz, diese sind in das Eigentum der Puchwerke übergegangen. Leider ist mein Gönner Prokurist Herr HLADIK verstorben und seit 30 Jahren sind eben schon ganz andere Leute im Werk. In der Hoffnung, Ihnen mit dem Vorliegenden dienen zu können, verbleibe ich mit den herzlichsten

Grüssen

Ihr



Unser 61. Gast:
Andreas Eder
und sein Steyr-Puch 500,
Baujahr 1961



BADEN-AGADIR-BADEN



Der Beweis, dass auch Studenten-Oldies gepflegt sein können. Dieser Puch ist einer der älteren, drum die Selbstmörder-Türen. Rechts: Schnurbart trugen fast alle, bis auf die ersten Exemplare

Manchmal wollen auch Kleinwagen raus aus der Stadt, bis in die Wüste

TEXT: MARTIN STRUBREITER FOTOS: KURT PINTER



Die Denkmalschändung zuerst: Der Puch 500 gilt weithin als österreichisches Auto, zumindest in Österreich. In Wahrheit kommt das Konzept aus Italien, wo es als Fiat 500 durchs Land wuselte. Steyr-Puch bezog südliche Karosserieteile, implantierte an Stelle des Twins einen hausgemachten Zweizylinder-Boxer und stellte das Auto auf eine Pendelachse. Damit war die Technik schlanker als im italienischen Original, weshalb die Rückbank weiter hinten montiert werden konnte. Österreichisch am Puch war also neben Antriebseinheit und Achse vor allem die Bonus-Kniefreiheit hinten. Allerdings kamen von Puch nicht nur Autos, sondern auch Zweirädriges. Es gilt also, gut zu unterscheiden, und Andreas Eder ist seine Vertrautheit mit dem Puch perfekt anzumerken: Er sagt „Puch-Auto“, eine bei den Fans nicht unübliche Titulierung. Die Sätze bekommen damit ein bisschen eine nostalgische Färbung, und Verwechslungen werden im Ansatz ausgebremst. Damit glaubt immerhin niemand, Andreas Eder wäre mit einem alten Motorrad in die Wüste gefahren. >



Eine Übersichtlichkeit, die 7er-Fahrer weinen lässt. Auch die Spiegelbeleuchtung als Innenlicht ist heute vergessen

Manche sind allerdings der Meinung, es müsse sich um einen anderen Puch gehandelt haben, weshalb Dialoge bisweilen so enden: „Mit welchem G warst denn unterwegs?“ „Nicht G. Puch 500.“

„Natürlich wars eine blöde Idee, mit dem Puch in die Wüste zu fahren“, sagt Andreas Eder heute, „aber wir waren ein bisschen übermütig wegen der bestehenden Matura.“

Die Idee entstand bei einer Feier, die Reise führte die drei Freunde praktisch vom Partylokal nach Agadir, dazwischen waren noch ein paar Kleinigkeiten zu erledigen: Eltern überzeugen, schlankes Gepäck suchen, nicht vor der eigenen Courage davonlaufen. Für Letzteres war zur Sicherheit vorgebaut, sprich: keine große Lippe riskiert. „Wir haben erzählt, wir machen eine Runde im Puch-Auto, so 2 bis 3 Wochen.“

Natürlich hatte keiner der drei Freunde Wüstenerfahrung, daher konnte auch die Wahl des Ziels locker gehalten werden: „Wir sind einfach

nach Süden losgefahren und haben uns dann die nächste Tagesetappe gesucht.“ Erster Tag: 1000 km bis Genua. So viel, falls jemand den Puch für ein liebes Stadtauto hält.

Für Andreas Eder ist der Puch immerhin das Startauto. Der Vater (MG Midget) hat die Oldie-Begeisterung vorgelegt, „ich wollte nach dem Führerschein einfach ein unfades, günstiges Auto.“ Da ergab sich die Chance, einen Puch 500 günstig zu erwerben. Genauer: Ein Konvolut von Teilen, das in Summe ein komplettes Puch-Auto abgeben sollte. Natürlich waren ein paar Kleinigkeiten nicht vorhanden, zum Beispiel fast die ganze Bodengruppe, „aber die Blechteile werden eh nachgefertigt, und meistens passen sie auch.“

Andreas Eder erledigte das Technische, sein Cousin, Inhaber eines Restaurationsbetriebes, ergriff das Schweißgerät, ein Familien-Gütesiegel („Restauriert von Andreas und Karl Eder“) prangt heute als Metall-Schildchen am Heck-Deckel.

Der ursprünglich hellblaue Lack

Der Motorraum ist klein, aber nicht voll. Weniger Platz gibts im Kofferraum, allerdings ließe sich ein zweiter Tank reinschrauben. Andreas Eder hat den Plan dann doch verworfen



kam für einen 18-Jährigen natürlich nicht in Frage, die Wahl fiel auf das schnelle Rot der noch schnelleren Puch 650 TR. Das ist zwar nicht ganz original, aber nicht unüblich. Wahrscheinlich gibt es heute mehr rote Puch, als jemals rote Puch vom Band liefen.

Der 500 wurde gleich in den Alltag geschwenkt, nach einem Jahr kam die Idee mit der Wüste.

Natürlich musste für die Reise einiges verbessert werden, der Aufwand ließ sich aber schlank halten, der wichtigste Umbau war überhaupt in drei Minuten abgehakt: Den Reservereifen ans Frontblech hängen, um das Kofferraumvolumen zu verdoppeln.

Einige Ersatzteile wurden auch verstaut, aber viel war im eigenen Gebrauchtteile-Bestand nicht zu finden: „Das meiste gibts nämlich neu, und was es nicht neu gibt, wird eh nie hin.“ Das mit den Neuteilen gilt natürlich nicht für Gegenden südlich des Brenners, aber mit 19 fährst du nicht weg, um dir voreilig Sorgen zu machen.

Ein leises Problem stand aber sofort an, nämlich das Finden der korrekten Sitzordnung, wenn einer der Mitreisenden

Wahrscheinlich gibt es heute mehr rote Puch 500, als je rote Puch vom Band liefen

ruhen will. In Genua war das Optimum erreicht: Die beiden vorderen sitzen quasi konventionell, der hintere Passagier legt sich im Schlafsack auf die Bank und hält die Beine beim Dach raus, die Zwischenräume um ihn herum werden mit Zelt, Schlafmatten und Campinggeschirr gefüllt. Die Beine am gefalteten Verdeck verhindern auch Luftwirbel im Nacken der Frontpassagiere, bei Regen ist lediglich darauf zu achten, dass die Geschwindigkeit nicht unter 70 km/h fällt, sonst wird was nass.

Die weitere Strecke führte nach Gibraltar, mit der Fähre nach Tanger, weiter über Fes in Richtung Atlas. Auffällig ist ein Puch in Afrika schon, allerdings gilt er dort mit drei Passagieren als unterbesetzt: „In einem Mercedes sitzen die Marokkaner zu siebent, Lkw-Ladeflächen sind voll mit Menschen,

manchmal steht auch ein Pferd drunter.“

Durch die Putzigkeit des Puch wurde die Reise deutlich erleichtert, die *Ist-der-lieb-Masche* funktioniert auch in Afrika: Bei der Behebung des einzigen Patschens stellten sich Einheimische mit Trinkwasser ein, dafür gabs Führungen durchs Auto.

Der einzig echte Defekt ereilte den Keilriemen. Nicht so schnell war die Fehlersuche abgehakt, als der Puch südlich des Atlas plötzlich ausrollte und nicht mehr zu starten war: „Nach einer Stunde sind wir draufgekommen, dass wir einen frisch gekauften Teppich in den Kofferraum gestopft haben, bis die Benzinleitung geknickt war.“

Bleibt nur noch der Sand, und man sollte vielleicht bedenken, dass der Puch 500 ziemlich die Antithese zum Geländewagenbau markiert: kleine Räder, kleine Bodenfrieheit, kleines Drehmoment. Die Sandpassagen in aller Kürze: Immerhin waren nur 480 Kilo zu schieben.

Es gibt aber in Nordafrika nicht nur Sand, sondern auch wassergefüllte Furten, denen man am besten mit Schwung begegnet. „Das Gefühl war wie beim Bootfahren, und seither gurgelt die Hupe.“ Das ist besonders in Marokko unangenehm, wo beim Überholen praktisch Hupzwang besteht, aber mit einem Puch überholt man eh nicht so oft.

Der Rest des Urlaubs verlief wie geplant, also locker und billig. Hotels kosten rund 25,- Schilling pro Nacht, theoretisch ließe sich auch im Wüstensand schlafen, praktisch eher nicht: „Mit Schlafsack schwitzt man, wennst du aufwachst, bist komplett sandig.“ In Agadir war der weiteste Punkt der Reise erreicht, der Heimweg führte entlang der Küste über Casablanca nach Gibraltar, der Weg vom Süzipfel Spaniens nach Österreich sollte durch zwei Tagesetappen entschärft werden. Dann kam der Regen, und bei dem machst du nichts lieber, als KEIN Zelt aufbauen, „also sind wir durchgefahren“. Nach 2200 km im Stück war Baden bei Wien erreicht, „wir sind dann am Abend noch ins Kino gegangen, *Mission Impossible I*, aber nach 5 Minuten haben wir alle geschlafen.“

Reisebilanz: 9500 km in fünf Wochen, ein paar Teppiche daheim,



Es gäbe auch ein Blechdach zum Anschrauben, aber das faltverdeck ist gut gegen Klaustrophobie. Von einem 2-Meter-Mann könnte man in selbiger Pose gewiss die Knie sehen

2 cm Sand im Puch, und bis heute fährt eine Dose Reisfleisch mit, die garantiert niemand mehr öffnen wird.

Seit der Wüstenreise wird der Puch nur mehr im Sommer bewegt, als freudige Abwechslung. Andreas Eder genießt die Quirligkeit des konsequenten Kleinwagens, das subjektive Tempo liegt noch einmal höher, zumal die Karosserie eng anliegt und der Motor (mit doppelter Drehzahl laufendes Gebläse!) ungedämmt im Blech hockt, aber bis aufs Schalten geht alles locker von der Hand. Als Alltagsauto dient jetzt trotzdem ein Motorrad, als Winterdomizil ein Fiat Marea Weekend.

Mit dem ist Andreas Eder allerdings noch nicht aus Österreich rausgekommen.

Es fehlt irgendwie die Herausforderung.

STEYR-PUCH 500 D, BJ. 1961

NEUPREIS: 1961 war der Puch 500 D um öS 25.500,- (incl. Faltdach) praktisch der Grundbaustein des Autofahrens. Andreas Eder bezahlte für die Reste einen symbolischen Preis, die Restaurierung war dann eine Familienangelegenheit.

MOTOR/KRAFTÜBERTRAGUNG: Luftgekühlter 2-Zylinder-Boxer im Heck. Zentrale Nockenwelle, 4-Gang-Getriebe, Heckantrieb.

Hubraum	493 ccm
Leistung	16 PS bei 4600/min
Drehmoment (SAE)	3,2 mkg bei 2800/min

FAHRWERK: Vorne obere Dreieckslenker, Querblattfeder. Hinten Zweigelenk-Pendelachse, Schraubenfedern. Trommelbremsen rundum. Reifen 125-12" auf Felgen 3,5 x 12".

KAROSSERIE: Zweitürige Limousine mit 4 Plätzen. Leergewicht 480 kg, Zuladung 300 kg. Kofferraum vernachlässigbar. L/B/H: 2965/1320/1370 mm.

FAHRLEISTUNGEN: Spitze über 100 km/h. Verbrauch: 4,5-5,5 l/100 km (Werk).

Die Reise mit dem Puch in das Weinviertel im April 2018
Ich wollte schon 2017 mit meinem Puch den Geburtsort meiner Mutter bei Cham im Bayerischen Wald besuchen, um dann über Tschechien in das Weinviertel zu fahren und dort die Gegend um Eggenburg und Ernstbrunn erkunden.

Die Figur des Gendarmen Simon Polt (gelegentlich wirkt er melancholisch und grüblerisch), gespielt von Erwin Steinhauer nach den Romanen von Alfred Komarek in der Landschaft des Weinviertels spielend, wollte ich näher kennenlernen.

Es kam anders: Probleme mit dem Ventiltrieb ließen mich nach dem Liedl-Teilemarkt im Mai 2017 wieder nach Hause fahren. Das Ventilspiel ließ sich nicht einstellen. Weder war die Verdichtung zu hoch noch hatten sich die Ventile gesetzt. Wir fanden keine Erklä-

rung für die Schwierigkeiten. Die Probleme waren dann nach einigen Anläufen behoben (die Stößelstangen mussten gekürzt werden) und zwar so erfolgreich, dass ich damit noch nach Graz und anschließend nach Bad Radkersburg ohne technische Ärgerlichkeiten fahren konnte. Und natürlich zurück nach Stuttgart.

Neuer Anlauf für die Fahrt in das Weinviertel dann im April 2018: von Filderstadt bei Stuttgart über die Schwäbische Alb nach Agelsberg bei Reichertshofen. Hubert und Stefan machten noch den kleinen Service mit Ventilspiel und Zündung. Ich bin den technischen Dingen gegenüber eher hilflos – habe dafür aber fast alle Steyr-Puch-Prospekte und Plakate.

Weiter über Cham durch den Bayerischen Nationalpark und dann bei Philippsreut über die offene Grenze nach Tschechien entlang des Lipno/Moldau-Stausees. Das

Wetter war für April prächtig. Die Landschaft hat eine große Ähnlichkeit mit den Seenlandschaften Schwedens. Ist eine Puch-Empfehlung wert. Bei Vyšší Brod über die Grenze und schon war ich in Bad Leonfelden in Oberösterreich. Es schloss sich eine Übernachtung in Gmünd an.

Am nächsten Tag fuhr ich dann immer in der Nähe der tschechischen Grenze entlang. Auf dem Marktplatz von Raabs an der Thaya, der Name hatte es mir angetan, einen Kaffee getrunken. Dabei ergab sich ein Gespräch mit den Tischnachbarn. Die wirtschaftliche Belebung der Gegend, die man sich erhofft hatte, hat stattgefunden. Leider nur auf der anderen Seite der Grenze. Günstige Bodenpreise, geringeres Lohnniveau, steuerliche Vorteile und so weiter. Einige Einheimische gehen nun den täglichen Weg von Oberösterreich nach Tschechien.

Nächstes Ziel der Reise war die Nostalgiewelt in Eggenburg. Früher hieß sie „Sammlung RRR, Roller Rollermobile Raritäten“. Dazu gibt es einen zweibändigen Katalog (nur noch antiquarisch erhältlich) mit unglaublich viel Detailwissen über die merkwürdigsten Fortbewegungsmittel der Nachkriegszeit und kleine Geschichten zu der ehemaligen Steyr-Puch-Sammlung von Walter Niessner. Der Autor ist Dr. Norbert Mylius. Sein Partner bei der Gründung der Sammlung war Erich Schenkel. 2003 haben sie zusammen die Steyr-Puch-Sammlung von Walter Niessner erworben. Keine Ahnung warum sich Walter das angetan hat. Darunter waren der Zasada-Puch TR „503.7596“ und der 25. gebaute Puch vom September 1957 in bahamagelb mit roter Innenausstattung – so wie er in dem ersten Steyr-Puch 500 Prospekt abgebildet ist. Der Zasada-TR, 2017 Teilnehmer in Graz, befindet sich mittlerweile im Privatbesitz von Dr. Mylius und den bahamagelben Puch Nr.25 hat die Tochter von Herrn Schenkel übernommen.

Aber schaut mal selbst auf steyr-puch-freundeskreis.de/puch-welten in das Album „503.7596“. Dort findet ihr detaillierte Informationen zu dem Puch TR „503.7596“ von Zasada. Außerdem könnt Ihr in dem Album „Die Reise mit dem Puch in das Weinviertel 2018“ die beweglichen Skurrilitäten der Nachkriegszeit

bewundern. Rohstoffe waren knapp. Man musste nehmen was vorhanden war.

Insgesamt war ich drei Tage in der Landschaft. Habe tagsüber kaum Menschen gesehen und eine ganz ungewohnte Stille genossen. Wer mehr über das Weinviertel außerhalb von Google kennenlernen möchte, der schaue in die Bücher aus dem Winkler-Hermaden Verlag mit empfindsamen Titeln wie „Verschwundenes Weinviertel“ oder „Weinviertel Kellerleben“. Man kann auch selbst dorthin fahren. Mit dem Puch hoffentlich. Ich selbst musste den Kellereinladungen der freundlichen Einheimischen widerstehen. Ich wäre vermutlich schwer gezeichnet vom kühlen Wein unten geblieben.

Wien war nun angesagt. Mein Steyr-Puch TR2 Europa, zugelassen und ausgeliefert durch die Firma Moser am 2. April 1968, erwartete meinen Besuch. Ich hatte mich vorher angekündigt. Gefühl hat sich in den letzten 50 Jahren nichts Wichtiges in Betrieb und Büro verändert. Einmal um den Block gefahren und dann mit dem Puch über den Hof in die Werkstatt. Die 50 Jahre haben zumindest dem Werkstattboden nichts ausgemacht.

Um mit dem 74-jährigen Klaus Moser zu sprechen, der seit 60 Jahren im Betrieb als Werkstattleiter unterwegs ist, musste ich auf das Dach der Garage steigen.



Die Reise ins Weinviertel

TEXT // FOTOS Michael Kuhn





Herr Moser montierte gerade eine Solaranlage. Ich habe ihn dann freundlich genötigt, sich neben meinen Puch zu stellen. Man plauderte über vergangene Zeiten. Das ist ein gewohntes Ritual bei 70-jährigen. Sehr

unterhaltsam und informativ. Sein Bruder Peter Moser ist 2016 verstorben. Er war für die „Moser-Kataloge“ zuständig. Dann durfte ich in einem Stapel Moser-Kataloge blättern. Jetzt weiß ich zumindest, dass mir eine Ausgabe in meiner Sammlung fehlt. Sein Neffe Michael Moser hat mittlerweile den Betrieb übernommen und musste vieles verändern, um die Zukunft zu sichern. Man hätte das Gelände mitten in Wien auch verkaufen können – alle Sorgen wären dann verflogen.

Nächste Station Autoquariat. Besuch des Lagers und Bestaunen der hölzernen Regale mit dutzenden von Schubladen, die man von der ehemaligen Steyr-Puch-Vertretung Czako&Machon, Rosinagasse in Wien mit allen Steyr-Puch-Ersatzteilen übernommen hat. Die Geschäftsräume der Firma Autoquariat befinden sich in einer ehemaligen Molkerei. Die Lagergewölbe sind voll mit Fiat-Teilen und man kann nur für die Mitarbeiter hoffen, dass sie niemals mit dem Lager umziehen müssen. Der Besitzer Didi Etzersdorfer war wie gewohnt eine Quelle für Informationen und Konversation.

Dann ging's noch zu Walter Niessner. Er hatte gerade einen sehr schönen Steyr-Puch 500 für einen Wiener Kunden in einer Totalrestaurierung fertiggestellt. Über den Preis schweigen wir lieber. Der langjährige Vertraute und Mitarbeiter Robert tätigte noch einige Handgriffe an meinem Puch, und Rücklicht und vorderer rechter Scheinwerfer spendeten wieder Licht. Das Thema der ehemaligen Steyr-Puch-Sammlung habe ich lieber nicht angesprochen.



Und zum Schluss noch ein kurzer Besuch in der Werkstatt der Firma Bruno Beranek. Der Verkaufsraum ist original erhalten. Alte Schränke in Holz mit viel Glas und jede Menge kleiner Pappschachteln mit Inhalt. Sehr schön, sehr nostalgisch.

Nun, ich wollte jetzt weg von Wien: Laut, staubig, unglaublich dichter Verkehr in den Innenbezirken. Ich fühlte mich in meinem Puch bedrängt. Ab nach Mitterbach am Erlaufsee zu einem alten Puch-Freund. Auf der Autobahn Richtung Stockerau 30 Grad Lufttemperatur und 36 Grad auf der Fahrbahn. So ein Puchschammerl-Gehäuse wird mit der Zeit sehr warm!

Durch die Gutensteiner Alpen und Türritzer Alpen nach Mitterbach. Dort gleich in den Keller, um den restaurierten Steyr-Puch TR2 Europa Baujahr 1967 anschauen. Der Puch-Freund ist Erstbesitzer. Nach einer sehr langen Zeit der Wiedererweckung ist der TR2 Europa in seiner herrlich puristischen Ausstrahlung nun fertig und im absoluten Originalzustand. Er wurde 1967 im Werk in Graz-Thondorf von ihm selbst

abgeholt. Auf der Rückbank lag die Monte Carlo – sie wurde wegen zu hoher Lautstärke im Werk nicht montiert.

Ach – das sind Geschichten aus fernen Zeiten und Welten! (Ich habe vor kurzem zusammen mit einem Freund einen Audi Q3 in Neckarsulm abgeholt. Kostete 500 Euro und man bekam ein Frühstück.)

Die weitere Streckenempfehlung war goldrichtig: Vom Erlaufsee über Wildalpen, in den Ybbstaler Alpen gelegen, durch den Nationalpark Gesäuse in Richtung Admont. Eine verwunschene Landschaft – trotzdem spürte ich ein leichtes Sehnen nach der Heimat mit den Streuobstwiesen in mir aufsteigen.

Aber erst noch ein Besuch in Bad Gastein. Ein Foto mit Puch vor dem Wasserfall musste sein. Postkarten-Idyll. Einige leerstehende Gebäude mitten im Ort. Mittlerweile hat sich aber das Land Salzburg finanziell engagiert und sucht nach neuen Investoren und Ideen. Aber trotz dieser Schwierigkeiten: Bad Gastein hat viel Ausstrahlung und eine gigantische Landschaftskulisse.

Anschließend bei Wörgl auf die Autobahn bis Ausfahrt Imst. Mein Ziel für diesen Tag war das hintere Pitztal mit dem Ort Plangeroß – für mich ein Ort der guten Erinnerungen: 2002 bin ich mit einem Bergführer den Mainzer Höhenweg über fünf 3.000er in elf Stunden gegangen oder mehr gestolpert und gezogen. Ich war damals sehr glücklich, es hinter mich gebracht zu haben. Heute kann ich mir einen Aufstieg zur Braunschweiger Hütte nicht mehr vorstellen.

Dieser Tag mit 500 km Wegstrecke hat mir nach einigen Büchsen Bier einen ruhigen Schlaf gebracht. Im April waren alle Gasthöfe im Pitztal schon geschlossen. Saisonende. Heuer hatte man mächtig viel Schnee und die Sommersaison steht schon bald wieder vor der Tür.

Dann ging alles ganz schnell. Über die Autobahn weiter nach Brengenz und ab in das Obere Donautal, mein bevorzugtes Ausflugsziel von Stuttgart aus. Übernachtung in dem Gasthof „Neumühle“, an der dort doch recht überschaubaren Donau gelegen.

Auf der Heimatfahrt über die Schwäbische Alb habe ich noch





schnell einige Fotos vor einer alten Bushaltestelle gemacht. Zuhause habe ich vergeblich meine Kamera gesucht. Wahrscheinlich auf das Dach gelegt. Weg war sie. Natürlich erst in Bonlanden gemerkt – so eine Blödheit! Zum Glück hatte ich fast alle Fotos schon unterwegs auf dem iPhone abgespeichert.

Die nächste Reise ist in Planung. Wieder alleine mit dem Puch unterwegs.

Ruhe kehrt ein, wenn der Motor nicht läuft... Grüße an alle, die unterwegs sind!

P.S. nach 7 Monaten hat meine Frau die Kamera unter dem Treppenaufgang zu unserem Haus gefunden. Keine Ahnung wie die Kamera da hinkam. Alles in Ordnung. Keine Schäden. Tja, so kann es gehen!

Michael



Infos zur Ausrüstung
 Steyr-Puch 650 TR2 Europa, Baujahr März 1968
 Benzinverbrauch 6-7 l /100 km
 Öl 0,5 l /1.000km
 Keine technischen Probleme.
 Gesamtstrecke 2.200 Km
 Reisezeit vom 18.-26.April 2019, 9 Tage
 Durchgehend schönes Wetter.
 Neu aufgebauter Fusina-Schalensitz mit aufblasbarer Lordosenstütze – braucht der ältere Mensch.
 iPhone 6S Plus mit TomTom Navi Software und einem Pioneer Lautsprecher „Rayz Rally“, damit ich die Durchsagen höre.
 Karten aus dem Verlag Marco Polo
 a. NÖ, Wien, OÖ, Nördliches Burgenland 1:200.000
 b. Österreich 1:300.000
 Bücher aus dem Verlag Winkler-Hermaden
<https://www.edition-wh.at/>
 „Roller Rollermobile Raritäten“ Band I und II
 Nur noch antiquarisch ca. 95.- & Versand
<https://www.zvab.com/buch-suchen/titel/roller-rollermobile-rarit%E4ten/autor/mylius/>



AKTUELL

EINE ZEITSCHRIFT DER STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT



Auch diesmal wieder Gesamtsieger mit dem niedrigsten Verbrauch: der Puch 650 TR bei einer Sonderprüfung des Mobil Economy-Run 1967 in Budapest.

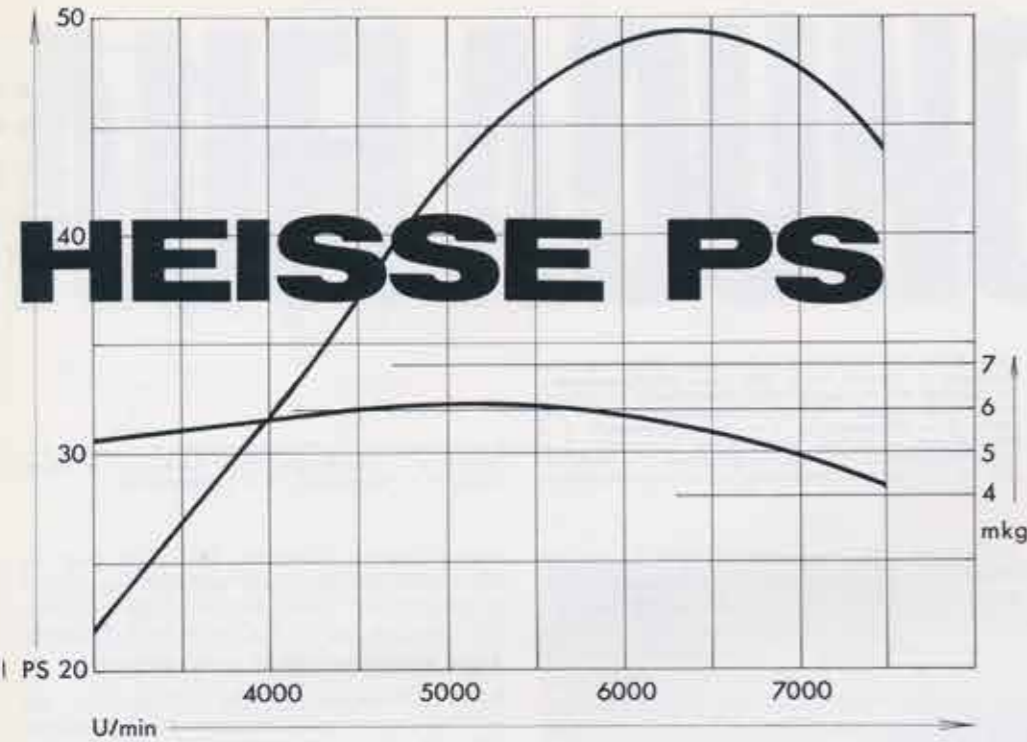


AKTUELL

EINE ZEITSCHRIFT
DER STEYR-DAIMLER-PUCH AG
HEFT 3/67

- 4 DER HILFSPOLIZIST
- 6 STEYR-FIAT 125
- 8 UNSER TÄGLICHES BENZIN
- 10 AUTO IM TARNANZUG
- 12 DIE GEHEIMEN SIND UNTER UNS
- 14 CRASH TEST BEI FIAT
- 17 KÄMPFEN UM DEN SIEG
- 20 BAUFAHRZEUGE
- 22 AUFLADUNG
- 24 HEISSE PS
- 28 SCHWERE BROCKEN
- 30 LACKSCHÄDEN SELBST KURIERT
- 32 KRAFTFAHRGESETZ KRITISCH

Herausgegeben von der Pressestelle der Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft.
Gestaltet von Regine Bachofer, Werner Mörxbauer und Hans Stadlinger.
Eigentümer und Verleger: Steyr-Daimler-Puch AG. Für den Inhalt verantwortlich: Hans Stadlinger.
Alle Wien 1, Kärntnering 7. Druck: Altus-Druck Wien.
Erscheint viermal jährlich. Einzelpreis 5 S.-.
Abonnement 5 32.- im Jahr einschließlich Zustellung.
Bestellungen nur an Morawa & Co, 1011 Wien, Postfach 159.



Puch-Wagen sind zum Frisieren wie geschaffen. In den so niedlich aussehenden Autos stecken respektable Sportfahrzeuge. Zasadä gewann damit immerhin die Rallye-Europameisterschaft 1966. Andere Puch-Piloten konnten sich in zahlreichen in- und ausländischen Rennen immer wieder ganz vorne platzieren. Gold und Silber markieren den sportlichen Weg des frechen kleinen „Schießers“. Wie macht man nun aus dem an sich schon sportlichen Serien-Puch einen brandheißen „Rallye-Ofen“? Die aufwendige Konstruktion des Fahrzeuges zusammen mit enormen Material- und Kraftreserven bieten dazu alle Möglichkeiten. Soll man nun die noch schlummernden Zusatz-PS durch Vergrößerung der Ventile erwecken, durch eine Spezial-Auspuffanlage oder aber durch radikale Erhöhung der Verdichtung? Und was noch wichtiger ist: Wieweit darf man diese Maßnahmen treiben? Was bringen sie an Mehrleistung überhaupt ein?

Ein Amateur-Tuner kann diesen Fragen-Komplex allein kaum befriedigend lösen. Die diversen „Geheimrezepte“, von guten Freunden flüsternd als Garantie für einen ersten Platz beim nächsten Bergrennen verraten, erweisen sich oftmals als Niete. Die Versuchsabteilung der Grazer Puch-Werke hat jetzt unter ihrem Chef Dipl.-Ing. Rudolf alle diese „Geheimrezepte“ zur PS-Zucht genau unter die Lupe genommen und untersucht, wieviel die einzelnen Kunstgriffe an Motor und Fahrwerk tatsächlich an höherer Leistung und besserem Fahrverhalten bringen. Dabei hat man sich bis an die Grenzen der einzelnen Frisier-Maßnahmen herangetastet; ein Überschreiten würde keine weitere Leistungssteigerung mehr bewirken. So wurde beispielsweise gezeigt, bis zu welchem Grenzpunkt die Kompressionserhö-

hung noch sinnvoll ist. Eine weitere Erhöhung über diesen Punkt hinaus hätte PS-Verluste durch Erreichen der Klingelgrenze zur Folge. Das ist sehr wichtig zu wissen. Diese Analyse des Tunings von Puch-Wagen, die im folgenden für jene veröffentlicht wird, die mit Fleiß und Feingefühl zu einem schnellen Puch 650 TR kommen wollen, stellt natürlich keine Frisieranleitung, kein Kochrezept für Puch-Raketen dar. Sie soll nur ein qualitativer und quantitativer Kompaß durch die vielfältigen Tuning-Möglichkeiten sein. Der Puch 650 TR, um den es hier in der Hauptsache geht, wurde homologiert und in die Gruppe II Tourenwagen des Anhangs „J“ der internationalen Motorsportbestimmungen eingestuft. Das Puch-Tuning ist daher auch auf die zulässigen Veränderungen in dieser Kategorie beschränkt.

MOTOR-FRISUR:

Der serienmäßige Motor des Puch 650 TR hat 64 mm Hub, 81 mm Bohrung und 660 ccm Hubraum. Die Verdichtung beträgt 8,8 : 1. Er leistet bei 5500 U/min 30 PS und gibt bei 3500 U/min ein Maximaldrehmoment von 4,6 kpm ab. Nach Frisur nach Anhang „J“ leistet er 49 PS bei 6500 U/min, gibt 6,1 kpm bei 5000 U/min ab und hat eine Kompression von 12 : 1. Damit ist also eine Leistungsanhebung auf 245 Prozent erreicht worden. Spezifisch ist die Leistung von 31 PS/L auf 75 PS/L gestiegen.

1. VERGASER UND SAUGROHR

Durch die Vergrößerung des Lufttrichters des Vergasers und durch Abstimmung der Saugwege vor dem Vergaser können Leistungssteigerungen über 10 PS erzielt werden. Leider ist eine Vergrößerung des Saugrohres im Durchmesser, die eine wesentliche

Leistungsanhebung im oberen Drehzahlbereich bringen würde, laut Sportgesetz für den 650 TR nicht zulässig.

2. ZYLINDERKOPF UND VENTILE

Größere Ventile und günstige Kanalformen im Zylinderkopf ergeben ebenfalls einen wesentlichen Leistungszuwachs. Zur besseren Wärmeabfuhr sollen Na-gefüllte Ventile verwendet werden. Abrundung sämtlicher Kanten und sorgfältiges Polieren der Saug- und Auslaßkanäle ergeben reibungsloseren Gasdurchsatz infolge der besseren Strömungsverhältnisse. In diesem Zusammenhang sind auch die Strömungsverhältnisse in der verwendeten Auspuffanlage von großem Einfluß, wie das entsprechende Diagramm eindeutig zeigt.

3. KOLBEN UND ZYLINDER

Der Verdichtungsgrad wird vom Sportgesetz nicht begrenzt. Durch leichtere Kolben, die überarbeitet wurden, können daher Kompressionen von 11,5 bis 11,8 noch unter Verwendung von handelsüblichem Super-Kraftstoff realisiert werden. Verdichtungsgrade bis 12,5 sind nur mehr bei Einsatz von ROZ-100-Treibstoff möglich. Hier befindet sich der kritische Grenzpunkt. Die Veränderung der

Kolbenform durch Überarbeitung bedingt eine Veränderung der Form des Verbrennungsraumes und kann den Verbrennungsablauf stören. Eine weitere Erhöhung der Verdichtung bringt keinen wesentlichen PS-Zuwachs mehr, sondern hat sogar im ungünstigen Falle ein Absinken der Leistungskurve zur Folge.

4. NOCKENWELLE UND STEUERUNG

Durch Veränderung der Nockenwelle bezüglich der Nockenform, der Nockenstellungen zueinander (Überschneidung) und des Ventilhubes kann die Motorkennlinie weitgehend beeinflusst werden. Die diesbezüglichen Arbeiten dürfen aber nur dann durchgeführt werden, wenn Vergaser, Ansaugwege, Zündung und Auspuff auf diese Veränderungen abgestimmt werden.

Zur Verfügung stehen die serienmäßig in den 650 TR/TRI eingebaute Nockenwelle P 94 und die „scharfe“ Nockenwelle P 92 für Wettbewerbsvarianten. Die P 92 hat gegenüber der P 94 eine wesentlich größere Überschneidung beziehungsweise einen größeren Öffnungswinkel, so daß die Einlaßventile früher öffnen, jedoch später schließen. Da bekanntlich bei hohen Drehzahlen die

einströmenden Gase am unteren Totpunkt eine größere kinetische Energie aufweisen, wird trotz Beginn des Kompressionstaktes noch Gas in den Zylinder gepreßt. Der Motor hat daher in diesem Drehzahlbereich ein höheres Drehmoment beziehungsweise einen höheren Mitteldruck. Hauptnachteil: bei kleinerer Drehzahl schiebt der Kolben einen Teil der Ansaugluft wieder durch das Einlaßventil hinaus; das Drehmoment ist daher in diesem Drehzahlband vergleichsweise geringer.

Dieser Nachteil wird für den wesentlichen Leistungsgewinn im oberen Drehzahlbereich in Kauf genommen. Es ist daher sinnlos, mit der „scharfen“ Nockenwelle eine Leistungssteigerung im normalen Drehzahlbereich erzielen zu wollen. Bei Verwendung der serienmäßigen Auspuffanlage ergibt sich dabei bis etwa 6000 U/min sogar eine wesentliche Verschlechterung. Erst ab hier ist ein Anstieg gegenüber der „zahmen“ P 94 (wesentlich höhere Flattergrenze) zu erkennen.

Mit einer speziell abgestimmten Auspuffanlage tritt dann im oberen Drehzahlbereich ein großer Leistungszuwachs ein, der mit einer Verschiebung des Drehmomentmaxi-

mums nach oben verbunden ist. Für langsame Fahrweise, etwa in der Stadt, sind solche Motoren nicht geeignet.

Bei allen diesen Maßnahmen bezüglich der Steuerung müssen zur Drehzahlerhöhung die Massen der Steuerungsteile (Kipphebel, Winkelhebel und Ventile) stark reduziert werden. Dadurch läßt sich ebenso wie durch Variation der Nockenform die Flattergrenze bis etwa 8000 U/min hin verschieben. Für einen Stoßstangen-Motor sehr beachtlich.

5. ZÜNDUNG

Transistor-Zündanlagen bringen beim Puch-Wagen keine nennenswerten Leistungsverbesserung; das normale Batteriezündsystem ergibt auch bei hohen Drehzahlen einwandfreie Zündfunken.

Jede Drehzahl und jeder Lastzustand erfordert einen bestimmten Zündzeitpunkt. Da der günstigste Bereich sehr schmal ist, muß die Zündverstellung jenen Drehzahlen angepaßt werden, bei denen Maximalleistung abgegeben wird, ohne Rücksicht auf ein schlechteres Leerlaufverhalten.

6. KÜHLUNG

Die serienmäßige Gebläsekühlung des Puch 650 TR mit siebenschaukeligem Gebläserad





Karosserie befestigt ist. Beim serienmäßigen Fahrzeug führt das ganze Aggregat, auf die Seitenführungskraft der Hinterräder reagierend, geringe seitliche Bewegungen aus. Unterbindet man diese Verschiebungen mit Hilfe zweier Panhardstäbe an der Vorder- und Rückseite des Antriebsblocks, so läßt sich das Fahrverhalten merklich verbessern. Die gleiche Maßnahme soll auch an der Vorderachse vorgenommen werden: die Querblattfeder wird dabei durch einen Panhardstab zusätzlich gegen die Karosserie abgestützt.

2. ACHSAUFHÄNGUNGEN UND -FEDERUNGEN

Bei Kurvenfahrt erzeugt die Fliehkraft bekanntlich ein Wankmoment am Fahrzeug, wobei der Abstand Momentanzentrum-Schwerpunkt als Hebelarm wirkt. Durch dieses Wankmoment wird das kurveninnere Rad entlastet und damit die Seitenführungskraft reduziert. Eine Erhöhung der Radlast bewirkt eine Anhebung der Seitenführungskraft und verhindert das Ausbrechen des Hecks weitgehend.

Nun ist bei einem Heckmotorwagen wie dem Puch 650 TR die Hinterachslast größer als die Vorderachslast. Ist das Seitenführungs-

maximum der Hinterräder bezüglich der Radlast erreicht, so kann man durch geeignete Maßnahmen die Vorderräder höher belasten und damit stärker zur Seitenführung heranziehen. Das läßt sich sowohl statisch wie auch dynamisch erreichen. Statisch besteht die Möglichkeit, Gewicht von hinten nach vorne zu verlegen, beispielsweise darin, Batterie und Tanks vorne unterzubringen. Dynamisch wird die gleiche Wirkung mit einem Vorderachsstabilisator erzielt, der einer Neigung des Wagenkörpers bei Kurvenfahrt entgegenwirkt — verwindungssteifer Wagenkasten vorausgesetzt.

Auf diese Weise wird die Federsteifheit des jeweils kurvenäußeren Rades erhöht und ein größerer Wankmoment-Anteil aufgenommen. Die Radlaständerungen an der Vorderachse werden dadurch größer. Weiters kann man den Hinterachsanteil verringern, wenn man die Hinterachsfedern weicher macht.

Diese Veränderungen an den Achsen erlauben eine beträchtliche Steigerung der Kurvengrenzgeschwindigkeiten. Selbstverständlich müssen die Federkennwerte an beiden Achsen neu abgestimmt werden.

Bei der Hinterachsfederung läßt sich durch

das Verkürzen der Federn nicht bloß ein Weichermachen, sondern auch eine weitere Verbesserung des Kurvenverhaltens erzielen. Die Federverkürzung führt nämlich zu negativem Sturz der Hinterräder und damit zu größeren Seitenführungskräften. So wird auch der Aufrichteffect der Pendelachse weitgehend vermieden.

3. STOSSDÄMPFER

Die geänderten Achs-Charakteristiken erfordern natürlich entsprechende Umstellung der Stoßdämpfer beziehungsweise eine Abstimmung der Stoßdämpferkennlinien auf das neue Federungssystem. Am besten eignen sich dafür verstellbare Dämpfer, die eine Anpassung an die jeweilige Rennstrecke und an das subjektive Gefühl des Fahrers ermöglichen.

4. REIFEN

Um die höhere Motorleistung auf die Straße zu bringen und die Fahrstabilität zu verbessern, sind beim getunten Puch-TR größere und breitere Gürtelreifen notwendig. Man wählt am besten Gürtelreifen, da sie im allgemeinen eine größere Seitenführungskraft bei gleichem Schräglaufwinkel aufweisen. Sie ha-

ben auch geringere Rollwiderstandsbeiwerte als normale Reifen. Bei der Auswahl der Reifen ist zu beachten, daß die Seitenführungskraft bis zum Erreichen der Haftreibungsgrenze der Reifen nicht absinken darf. Liegt das Maximum der Seitenführungskraft unterhalb der höchst erreichbaren dynamischen Radlast und sinkt die Seitenführung dann plötzlich ab, bricht das Fahrzeug aus.

Ein Puch 650 TR, im Rahmen der Anhang-„J“-Möglichkeiten getunt, erreicht eine Spitze von über 155 km/h und eine Beschleunigung vom Stand weg in 8,5 sec auf 80 km/h. Den stehenden Kilometer „durchheilt“ ein solcher Rallye-Puch in 34,8 sec. Natürlich hängen diese Werte von der gewählten Übersetzung ab.

Zur Ausstattung eines solchen Puch-Wagens wäre noch zu sagen, daß die Instrumentierung um einen Drehzahlmesser, einen Ölmanometer, ein Ölthermometer sowie ein Ampèremeter zu ergänzen ist. Vier Jodscheinwerfer als optimale Zusatzbeleuchtung sind ebenfalls empfehlenswert. Schalensitze, Sportlenkrad und andere Accessoires nach ihrer Zweckmäßigkeit auszuwählen, bleibt schließlich dem sportlichen Geschmack des „Piloten“ überlassen.

nimmt eine Leistung von 1,8 PS auf. Mit einem neunschaufeligen Gebläse läßt sich der Leistungsaufwand auf 1 PS senken. Eine weitere Reduktion ist durch Verwendung einer kleineren Keilriemenscheibe möglich. Mit diesen Maßnahmen sinkt natürlich auch die Förderleistung, was nur bei speziellen Wettbewerben wie Bergrennen vertretbar ist. Dabei ist jedoch auf die Öltemperatur zu achten: sie darf die Grenze von 115 bis 120 Grad Celsius nicht übersteigen.

7. AUSPUFFANLAGE

Konstruktion, Form und Dimensionen der Auspuffanlagen besitzen einen starken Einfluß auf das Leistungs- und Drehmomentbild von Verbrennungsmotoren. So brachte bei Versuchen mit einem Puch 650 TR II die sogenannte Monte-Carlo-Auspuffanlage gegenüber dem serienmäßigen Auspuffsystem bei ungefähr gleichen Drehzahlen einen Leistungsgewinn von rund 30 Prozent. Dieser erzielbare Leistungsgewinn wirkt sich selbstverständlich ebenso in einer Erhöhung des Drehmomentes aus, dessen Maximum aber in Richtung höherer Tourenzahlen verschoben wird. Man kann auf diese Weise das Leistungs- und Drehmomentmaximum eines Motors an den für eine bestimmte Rennstrecke oder eine vorhandene Getriebeabstufung optimalen Punkt bringen. Voraussetzung für den PS-Zuwachs durch Renn-Auspuffanlagen ist, wie schon gezeigt wurde, eine dementsprechend abgestimmte P-92-Nockenwelle.

8. GETRIEBE

Um den so erzielten Leistungs- und Drehmomentanstieg bei den verschiedenen Wettbewerben voll ausnützen zu können, müssen die Getriebeabstufungen verändert werden.

Als Richtlinie können folgende Werte dienen:

Ausführung des Getriebes	Übersetzungen					Hinterachse
	1. G.	2. G.	3. G.	4. G.	R.-G.	
E: serienmäßig für TR „Europa“	3,08	1,79	1,30	0,89	3,72	4,88
D: Straßenge triebe mit stark sportlichem Charakter	3,08	1,79	1,30	0,96	3,72	4,88
F: für Bergrennen	3,08	2,18	1,65	1,21	3,72	4,88
G: für Rallyes	3,08	2,18	1,65	1,21	3,72	4,22

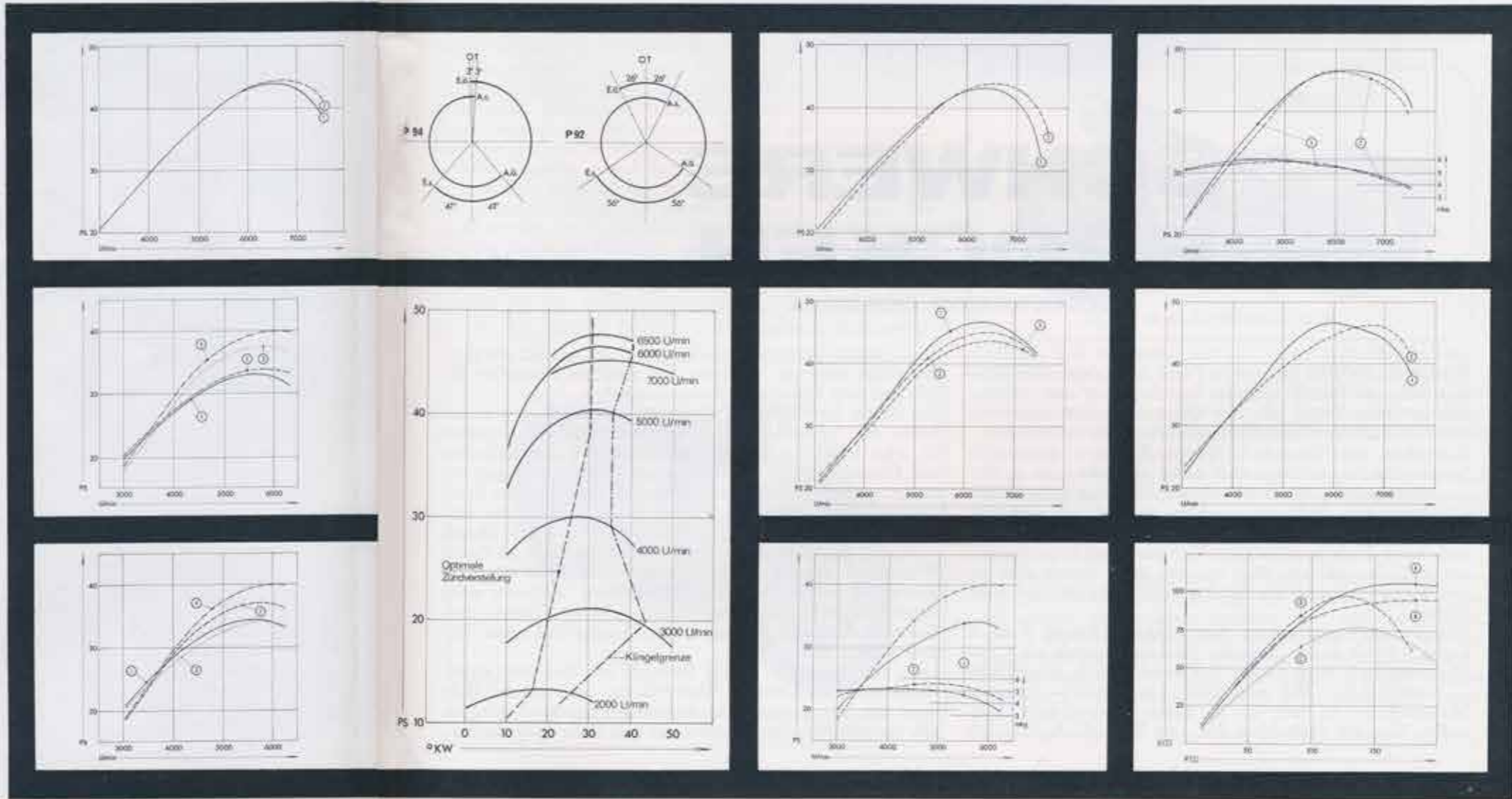
FAHRWERK-FRISUR

Reifenzerfetzende Beschleunigung und atemberaubende Spitze durch ein reichliches PS-Angebot des hochfrisierten Motors allein genügen jedoch noch nicht für ein wirklich schnelles Auto. Dazu gehört auch ein Fahrwerk, das selbst in scharfen Kurven „hält“, das entsprechend hohe Kurvengeschwindigkeiten zuläßt.

1. MOTORAUFHÄNGUNG

Der Puch-Wagen hat bekanntlich einen Hecktriebsatz, der mit drei Gummilagern an der

Oben: Panhardstab zur Stabilisierung des Antriebsblocks. — Panhardstab am Antriebsblock. — Panhardstab an der Vorderachse zur besseren Seitenführung. — Vorderachsstabilisator. — Rechts: von oben nach unten: Leistungssteigerung durch Abstimmung der Ansaugwege: 1 — mit Sportluftfilter, 2 — mit Ansaugtrichter. — Unterschiedliche Leistung bei bearbeiteten und un bearbeiteten Zylinderkopfkanälen: 1, 2 — mit serienmäßiger Auspuffanlage; 3, 4 — mit Sportauspuffanlage. — Abstimmung zwischen Nockenwelle und Auspuffanlage: Nockenwelle P 94 mit serienmäßigem Auspuff (1) und mit Sportauspuff (2), Nockenwelle P 92 mit serienmäßigem Auspuff (3) und mit Sportauspuff (4). — Steuerungsdiagramm der Nockenwelle P 94 und der Nockenwelle P 92. — Verhältnis von optimaler Zündverstellung und Klingelgrenze. — Leistungsanhebung durch Verdrehen der Nockenwelle P 92: 1 — Normallage, 2 — um 5° versetzt, 3 — um 10° früher, 4 — um 10° später. — Leistungsteigerung durch Sportauspuffanlagen: 1 — Serienauspuff, 2 — Monte-Carlo-Anlage. — Veränderung der Rohrlänge des Auspuffsystems: 1 — serienmäßige Länge, 2 — um 150 mm verkürztes Rohr. — Form der Auspuffanlage: 1 — Reflexionsanlage, 2 — Absorptionsanlage. — Vergleich von Gürtelreifen (A, B, C) und normalem Textreifen (D): bei Gürtelreifen hält die Seitenführungskraft bis nahe der Haftgrenze.





Vergaser-Tuningsysteme für Steyr-Puch 650 TR

Ich möchte hier einmal zu einem Thema schreiben, das wohl in der aktiven Zeit von unseren Vorbildern „Heinz Liedl“ und den „Rennbegeisterten Puchianer“ schon damals eine bedeutende Rolle zur Leistungssteigerung und einem erfolgreichen Motor-Tuning gespielt hat. Es war die Alternative zu dem bewährten System „Zenith NDIX 32 Doppelvergaser“ um mit den „Bing 54 Einzelvergasern“ (Rundschieber) und getrennten „Ansaugrohren“ (Kupfer) die Nase vorne zu haben. Die maßgebliche Idee war schon mit „kürzeren und unabhängigen Wegen“ in der Gemisch Aufbereitung unterwegs zu sein. Aber nach Aussagen der ehemaligen „Cracks“ zu kurz <250mm geht nicht, Atmung und Pulsation der „Gas- Säule“ müssen eine gewisse Streckenlänge haben um den gewünschten Effekt: eine besser „Brennraum-Füllung“ und damit mehr Power zu realisieren. Die Tatsache ist aber auch, dass u.a. BMW R100 GS Boxer 2-Zylinder mit Bing-Einzel-Gleichdruckvergaser 40 und z.B. die Moto Guzzi V7 Sport (V-2 Zylinder 750cm³) mit DellOrto PHF32 mit sehr „kurzen“ Ansaugwegen <100mm bestens auskommen.

Die Physikalischen Zusammenhänge möchte ich außen vor lassen. So sah die damalige Lösung in etwa aus:



Einzelvergaser: Bing 54, Ansaugrohre-Kupfer

Heute ist mit ganz ähnlicher Lösung „Bing-54 Einzelvergaser mit Beschleunigungspumpen“ z.B. Hans Egli (CH) mit seinem 650 TR sehr erfolgreich unterwegs.



2. Bing 54-38 (Horizontal Rundschieber)

Neben dem Doppelvergaser Zenith NDIX 32 oder NDIX 36 werden als Alternative auch Weber Doppelvergaser DNCF 36/40 eingesetzt. In Zusammenhang mit einem größeren Ansaugrohrinnendurchmesser von 38/40 mm sind diese Systeme, mit den notwendig passenden Düsen/Nadeln Equipment für die leistungsgesteigerte Motoren wohl eine sehr gute Wahl.



Extrem ist ohne Frage die Lösung von Walter Leuber, der auf seiner „Rennsemel“ zwei Weber Doppelvergaser DNCF 40mm fährt.

Ich habe die alte „Bing-54“ Lösung wieder aufgegriffen und nach den verschiedenen Varianten für die Auswahl der „Einzelvergaser-Anlage“ gesucht.

Die Vergaserauswahl betraf:



1. DellOrto PHF 32/34/36, (Horizontal Rundschieber)



3. Gleichdruckvergaser Bing 94/Horizontal

Und die Fallstromvarianten:



4. Mikuni TM 36 – 40 (Flachschieber)



5. Keihin FCR Flachschieber-Vergaser

Für die beiden Japanischen Systeme gibt es heute unglaublich viele und sehr eng abgestufte Düsen-Nadelsysteme und Zubehörteile, die dann auf dem Prüfstand zur Verfügung stehen.

In meinem „Motorrad-Fundus“ befanden sich die entsprechenden „DellOrto“ und „Keihin Vergaser“. Meine Auswahl fiel auf den „Keihin Fallstromvergaser FCR 39“. Die Keihin CR-Variante wurde bereits serienmäßig ab ca. 1971 bei den Japanischen Motorrädern eingebaut.

Die Zielsetzungen waren: kurze Ansaugwege, keine große gegenseitige Beeinflussung der Ansaugluft und wenige Änderungen an der „Gebläse-Haube“ zu realisieren.

Nachdem die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse ausgemessen und dokumentiert waren, sind die neuen „Ansaugrohre“ über eine ACAD-Zeichnung und einem 3-D Drucker entstanden. Als 1:1 Modelle aus dem Werkstoff ABS, also mechanisch einbaubar und kurzzeitig belastbar.

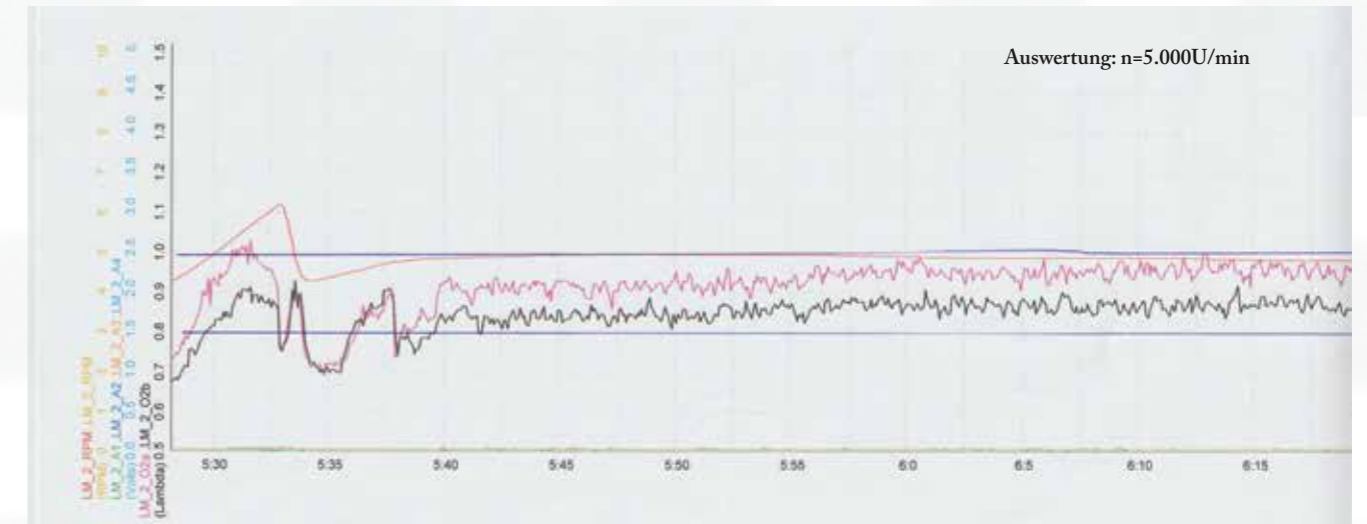
Die Umsetzung erfolgte dann in einer ersten Edelstahlrohr-Variante. Das dazu notwendige Gasgestänge ist ebenfalls eine Eigenkonstruktion.

Hierzu gibt es aber auch eine weniger aufwendigere Lösung unter zu Hilfenahme einer „Doppelzugeinheit“ von einer BMW.



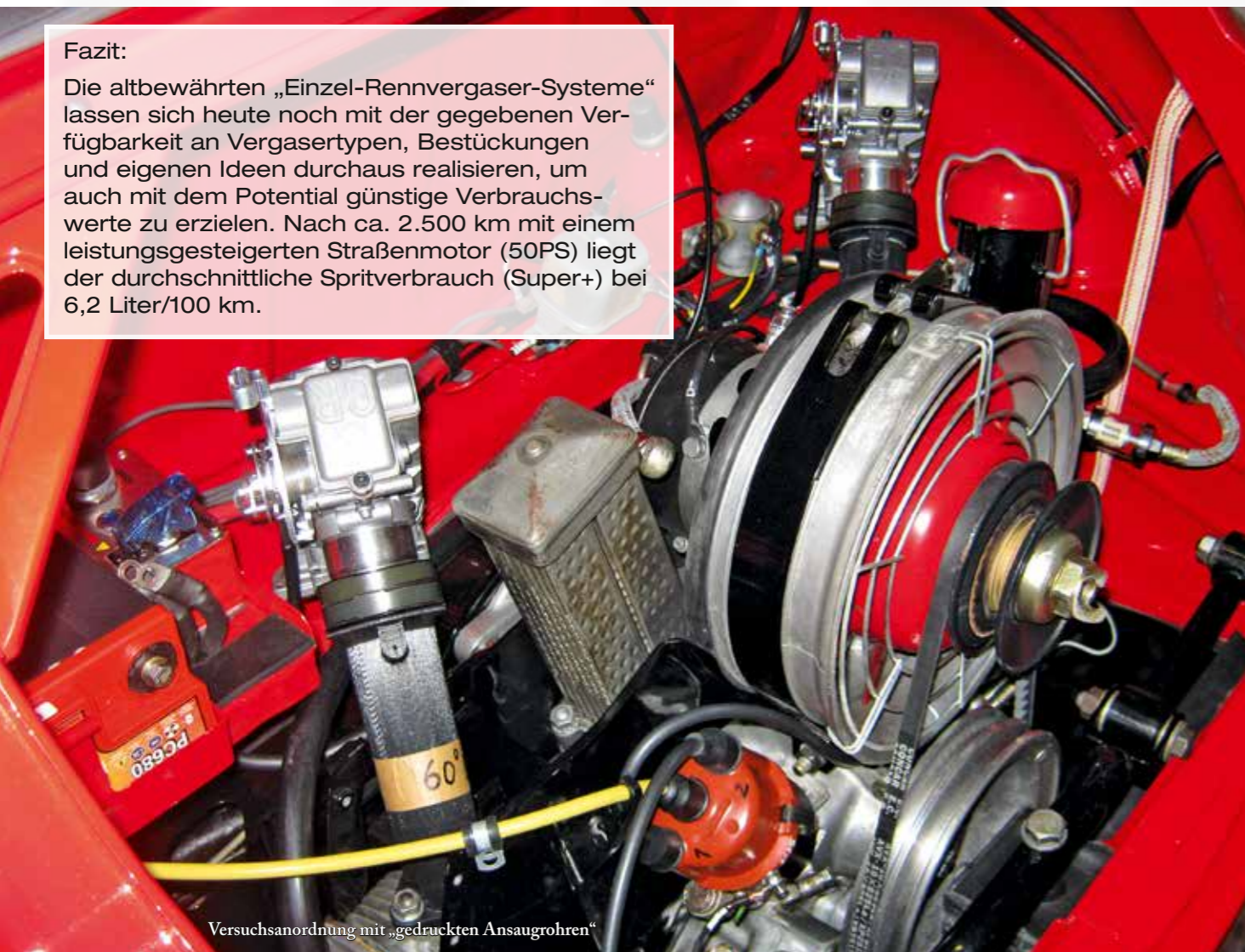
Die „Keihin FCR 39 Rennvergaser“ sind wohl etwas „überperformt“ (Kosten ca. 600€/Stück). Ihr sehr exaktes Leistungs- und Ansprechverhalten ähnelt der einer „Einspritzdüse“ und sie sind für eine evtl. weitere „Stufe II“ (mit Kennfeld-Zündung, Impulsrad, Lambda-Sonde und Doppelzündung) bereits mit Drosselklappensensoren ausgerüstet. Die „Anordnung“ nach schräg hinten wurde deshalb gewählt, weil damit fast keine Veränderungen der Gebläsehaube und sonstige Umbauten notwendig wurden.

Die Abstimmung erfolgte im „Fahrbetrieb“ auf bestimmte Strecken „Berg“, „Autobahn“, „Flach“ und mit Hilfe von zwei Lambdasonden und einem Dataplotter/PC.



Fazit:

Die altbewährten „Einzel-Rennvergaser-Systeme“ lassen sich heute noch mit der gegebenen Verfügbarkeit an Vergasertypen, Bestückungen und eigenen Ideen durchaus realisieren, um auch mit dem Potential günstige Verbrauchswerte zu erzielen. Nach ca. 2.500 km mit einem leistungsgesteigerten Straßenmotor (50PS) liegt der durchschnittliche Spritverbrauch (Super+) bei 6,2 Liter/100 km.



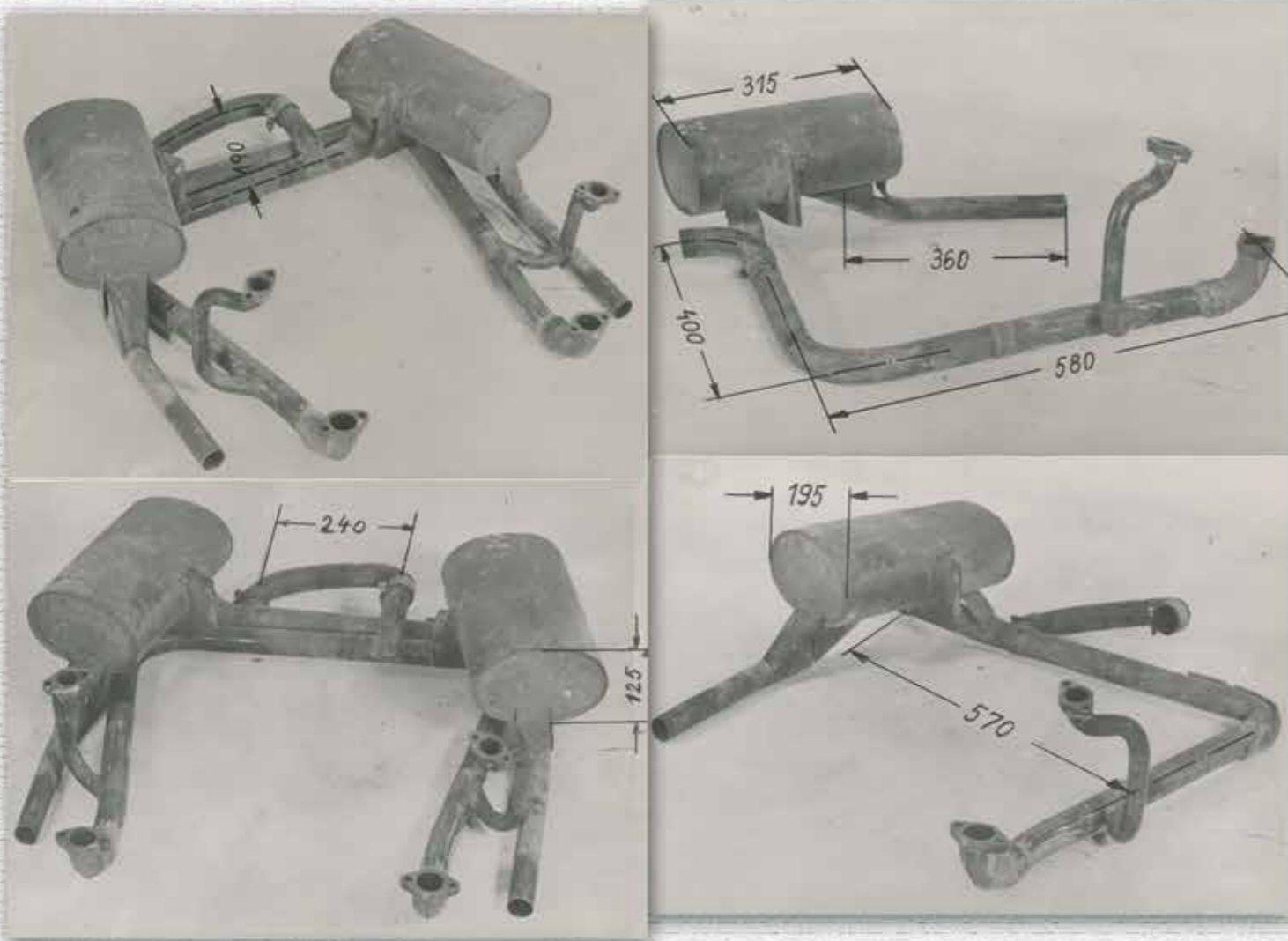
ÜBER DIE SCHÖNHEIT DES FIAT 500

Der 500er ist wahrscheinlich die am perfektesten gelungene Kleinwagenform aller Zeiten - ein großartiges Beispiel einer fließenden Oberflächenform. Aus welchem Winkel man ihn auch immer betrachtet, seine Linien fließen nahtlos um das Fahrzeug. Es ist genau genommen das Design einer Hochzeitstorte: Von unten nach oben gesehen verjüngen sich drei Schichten bis zum Dach.

Die Lösung ist so schlüssig, dass die originale hölzerne Urform im Museum der Wissenschaften ausgestellt ist. Auf diesen Entwurf könnte man die besten Automobile designer oder Konstruktionscomputer der Welt ansetzen – sie würden sich schwer tun, auch nur einen Millimeter zu verändern.



Übersetzung: Peter Brysch
Graham Hull
„TO BOLDLY GO“
TWENTY-SIX VEHICLE THAT
DARED TO BE DIFFERENT
First published in March 2017
by Veloce Publishing Limited
www.veloce.co.uk
www.velocebooks.com



650TR

M O D I F I A T

STEYR-DAIMLER-PUCH  AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

Ihre Zeichen _____ Ihre Nachricht vom 21.7. Unsere Zeichen KD/Dr.Kra/99. 28.7.1967

Betrifft: Monte-Carlo-Auspuffanlage

Wir bestätigend dankend den Erhalt Ihres Schreibens vom 21. ds. und übermitteln Ihnen in Beilage die erbetenen Fotos mit Maßen der Monte-Carlo-Auspuffanlage.

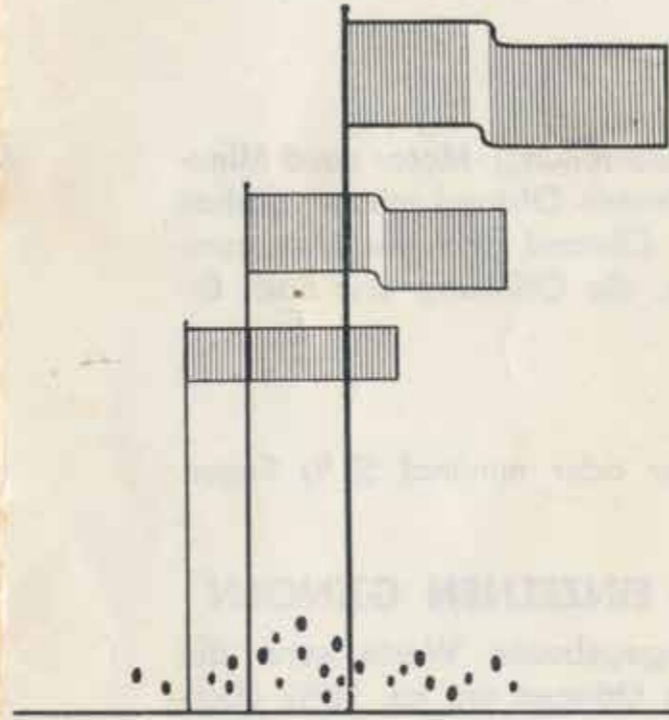
Wir hoffen, Ihnen damit gedient zu haben, und verbleiben

Beilagen

STEYR-DAIMLER-PUCH A.G., Postfach 423, A 8011 Graz

Herrn
Reinhard Kubicek
Kaiserebersdorferstraße 247
1110 W i e n

hochachtungsvoll
STEYR-DAIMLER-PUCH
Aktiengesellschaft
i.V.
[Signature]



STEYR   CH STEYR-DAIMLER-PUCH STEYR-DAIMLER-PI

Ihr STEYR-PUCH 650 TR ist ein Wagen mit ganz besonderen Qualitäten —

er will auch entsprechend behandelt werden.

Befolgen Sie daher vor allem die nachfolgend angeführten Anweisungen, die zusätzlich bzw. in abgeänderter Form zu den in der Betriebsanleitung beschriebenen, beachtet werden müssen.

MOTORÖL-VISKOSITÄT

Verwenden Sie je nach Jahreszeit bzw. Außentemperatur HD-Öle der unten angeführten Viskosität:

bei Außentemperaturen unter 0 °C	SAE 20
über 0 °C	SAE 30
über 20 °C	SAE 40

MOTORÖLWECHSEL

Ölwechsel nur bei warmem Motor vornehmen.

Zum Messen des Ölstandes (nach Neu- bzw. Nachfüllung) Motor ca. 5 Minuten laufen lassen und erst nach weiteren 5 Minuten Ölstand mit gestecktem (nicht geschraubtem) Ölmeßstab messen. Der Ölstand darf die Maximum-Marke nicht überschreiten. Es ist zweckmäßig, die Ölfüllung erst nach Erreichen der Minimum-Marke zu ergänzen.

KRAFTSTOFF

Als Kraftstoff ist ein Marken-Kraftstoff, Super oder minimal 50% Super, zu verwenden.

GESCHWINDIGKEITSGRENZE IN DEN EINZELNEN GÄNGEN

Gegenüber der in der Betriebsanleitung angegebenen Werte kann die Dauer-Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen um ca. 10% überschritten werden. Das ergibt 30, 50, 70 und 105 km/h.

STANDGAS EINSTELLEN

Das Standgas ist mit einer Drehzahl von 900–1000 U/min. einzustellen. Dabei ist zu beachten, daß beide Mischregulierschrauben gleichmäßig verstellt werden (1/4–3/4 Umdrehungen offen).

VORZÜNDUNG

Die Vorzündung ist auf 4–5 mm, gemessen an der Doppelriemenscheibe einzustellen.

SPORT-EINSATZ

Für den sportlichen Einsatz Ihres STEYR-PUCH 650 TR ist weiters zu beachten.

MOTORÖL

Für einen forcierten Betrieb ist die Verwendung eines Ölzusatzmittels empfehlenswert (z. B. „Bardahl-Universal“ und zwar 100 ccm auf 1 Liter Motoröl).

VENTILSPIEL

Stellen Sie das Ventilspiel auf einen Wert von 0,20 mm (Ein- und Auslaß, kalt) ein.

ZÜNDKERZE

Verwenden Sie eine Zündkerze mit dem Wärmewert 240.

REIFEN-LUFTDRUCK

Vorne 1,2 hinten min. 1,8 atü.

TRIEBWERK-WUNSCHAUSFÜHRUNGEN

Für Getriebe und Hinterachse stehen Radsätze für die verschiedensten Anforderungen wahlweise zur Verfügung (s. a. Diagramm auf der Rückseite).

Getriebe (lieferbare Übersetzungen)

1. Gang: 37 : 15 i = 2,47	3. Gang: 30 : 23 i = 1,30
40 : 13 i = 3,08	31 : 23 i = 1,35
41 : 11 i = 3,75	31 : 21 i = 1,48
2. Gang: 30 : 20 i = 1,65	4. Gang: 25 : 28 i = 0,89
34 : 10 i = 1,79	26 : 27 i = 0,96
37 : 17 i = 2,18	28 : 25 i = 1,12
	29 : 24 i = 1,21

$$\text{Rückwärtsgang: } \frac{41}{17} \cdot \frac{25}{11} = 5,48 \quad \frac{60}{19} \cdot \frac{13}{23} = 3,70 \quad \frac{37}{21} \cdot \frac{21}{15} = 2,47$$

Übersetzungen der Serienausführung: 0,89/1,30/2,18/3,73/RG 5,48

Hinterachse (lieferbare Übersetzungen)

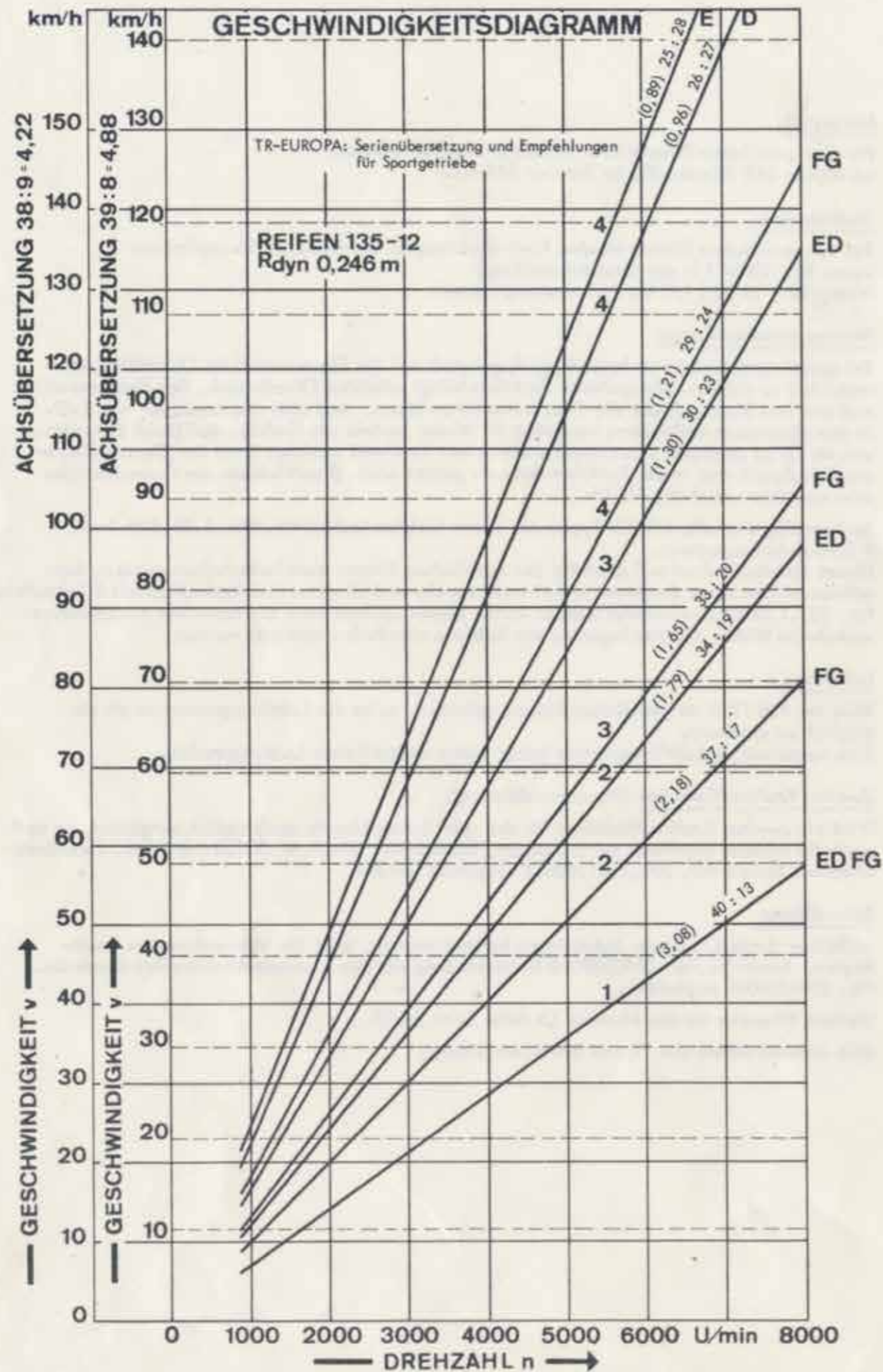
i = 38 : 9 = 4,22 i = 39 : 8 = 4,88 i = 36 : 7 = 5,14 (Serien-Ausführung)

Wir empfehlen als Rallye-Getriebe den Getriebesatz mit den Übersetzungen: 3,08/1,79/1,35/0,96/RG 3,72

und als Berg-Getriebe die Übersetzungen: 3,08/1,79/1,48/1,12/RG 3,72

Und nun wünschen wir Ihnen bei der Fahrt mit Ihrem STEYR-PUCH 650 TR viel Freude und begrüßen Sie als Ihre

STEYR-DAIMLER-PUCH
Aktiengesellschaft



BEI VERWENDUNG ANDERER REIFEN ERHÖHEN SICH DIE GESCHWINDIGKEITEN WIE FOLGT:
 SEMPERIT FAVORIT 520-12 UM CA. 8%; MICHELIN 125-12 UM CA. 3%; MICHELIN 135-12
 UM CA. 5%; PIRELLI CINTURATO 125-12 UM CA. -1%; PIRELLI CINTURATO 135-12 UM CA.
 4% UND DUNLOP 145-12 UM CA. 6%.

I. Zu gleicher Zeit mit der Einführung der neuen Karosserie (vorne angeschlagene Türen) erhielt der Steyr-Puch TR den Beinamen "Europa".

Technische Daten:

Ventilspiel (kalt) 0,2 mm
 Höchstes Drehmoment 4,6 mkg bei 3.500 U/min
 Größte Nutzleistung 30 DIN PS bei 5.500 U/min
 Übersetzung Schaltgetriebe Hinterrad i=4,88 (siehe Geschw. Diagramm)
 Reifendimension 135-12

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit 125 km/h
 Autobahngeschwindigkeit 120 km/h
 Beschleunigung von 0 auf 80, durchgeschaltet bis 3. Gang .. 11,3 sec.
 Beschleunigung von 0 auf 100, durchgeschaltet bis 4. Gang .. 19 sec.
 Viertelmeile (mit stehendem Start 400 m) 20 sec.
 1000 m mit stehendem Start 40,2 sec.
 Steigfähigkeit im 1. Gang vollbesetzt 32 %

Alle übrigen Angaben siehe Betriebsanleitung

II. Der gleiche Wagen wird auch in einer dem Anhang "J 1966" des internationalen Sportgesetzes für Gruppe II entsprechend, in weiterentwickelter Form, unter der Bezeichnung "TR II - Europa" geliefert.

Technische Daten:

Verdichtung 1 : 10,5

Höchstes Drehmoment:

- a) mit serienmäßiger Auspuffanlage und Heizung wie beim TR-Europa:
5 mkg bei 3.700 U/min.
- b) Monte Carlo Doppel-Auspuffanlage ohne Heizung (nur für Rennen, da Phongrenze überschritten): 5,5 mkg bei 4.700 U/min.

Größte Nutzleistung:

- a) siehe oben: 34 DIN PS bei 5.800 U/min
- b) siehe oben: 40 DIN PS bei 5.800 - 6.000 U/min.

Vergasereinstellung: (für beide Auspuffanlagen):

Lufttrichter 2 x 27 mm Ø
 Hauptdüse 2 x 130 Sommer / 2 x 135 Winter
 Leerlaufdüse 2 x 45
 Luftkorrekturdüse 2 x 250
 Einspritzdüse 2 x 70
 Einspritzröhrchen 2 x 2 mm unkalibriert
 Abschaltpunkt 30°

Empfohlene Getriebeausführungen (siehe Geschwindigkeitsdiagramm):

- 1) Ausführung E wie TR-Europa-Serie
- 2) Ausführung D Straßengetriebe mit stark sportlichem Charakter:
 - 1. Gang: 3,08
 - 2. Gang: 1,79
 - 3. Gang: 1,30
 - 4. Gang: 0,96
 - Rückwärtsgang: 3,72
 - Hinterachse: 4,88
- 3) Ausführung F Berggetriebe (nur f. Bergrennen)
 - 1. Gang: 3,08
 - 2. Gang: 2,18
 - 3. Gang: 1,65
 - 4. Gang: 1,21
 - Rückwärtsgang: 3,72
 - Hinterachse: 4,88
- 4) Ausführung G Rallye-Getriebe
 - 1. Gang: 3,08
 - 2. Gang: 2,18
 - 3. Gang: 1,65
 - 4. Gang: 1,21
 - Rückwärtsgang: 3,72
 - Hinterachse: 4,22

Puch Zentral-Ersatzteil-Lager
 Niederbayern/Oberpfalz
L. Liedl Graßlfing üb. Regensburg
 Telefon: 09405/274

Felgen 3,50 x 12 oder 4,00 x 12 (Wunschausführung)
 Reifen 135 - 12 Semperit - Favorit
 in Verbindung mit der breiteren Felge können auch Gürtelreifen verwendet werden, z.B. Pirelli-Cinturato 125-12, geeignet für Asphalt- und Betonstraßen,
 oder Dunlop SP CB 59 135-12, universell, besonders auch für schlechtere Straßenverhältnisse.
 Für den sportlichen Einsatz wird eine Kombination 125/135-12 (vorne) und 135/145/155-12 (hinten), empfohlen; jedoch die Marken Pirelli und Dunlop nicht untereinander mischen.
 Für besonders schlechte Sandstraßen: Dunlop SP CB-59, 135-12 vorne, Dunlop SP 44 Weathermaster 145-12 hinten.
 Für besonders schnelle Rundkurse auch im Regen: Pirelli Cinturato 125 oder 135-12 vorne, Cleber Colombes V 10 145-12 hinten.

Fahrleistungen:

	Mit TR-I-Auspuff	Mit Monte-Carlo-Auspuff
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	140 km/h
Beschleunigung 0 auf 80 km/h	11 sec.	9 - 10 sec.
Beschleunigung 0 bis 1000 m	39 sec.	36 sec.
Bergsteigfähigkeit (vollbes.)	33 %	33 %

Normverbrauch zwischen 6 und 8 Liter, je nach Getriebeausführung.

Besondere Hinweise für die TR-Modelle:

Einfahrperiode:

Während der ersten 1000 km soll die Dauerdrehzahl von max. 4000 U/min in keinem der Gänge überschritten werden.

Kurzzeitig zulässige Höchstdrehzahl und Schaltgrenze: 5000 U/min.

Von 1000 - 2000 km können diese Werte um je 500 U/min erhöht werden.

Nach der Einfahrperiode ist darauf zu achten, daß die maximale zulässige Dauerdrehzahl von 5500 U/min nicht überschritten wird.

Die kurzzeitig zugelassene Höchstdrehzahl und Schaltgrenze ist beim TR-Europa 6000 U/min. TR II Europa 7000 U/min.

Wenn kein Drehzahlmesser vorhanden, siehe Drehzahl-Geschwindigkeitsdiagramm.

Ventilspiel:

Für beide Modelle ist es für die spätere Fahrleistung von größter Wichtigkeit, daß das Ventilspiel in der Einfahrperiode wie folgt kontrolliert, und wenn notwendig, nachgestellt wird (kalter Motor 0,2 mm):

bei 200 km, 500 km, 1000 km, 2000 km.

Nachher alle 5000 km, beim TR-Europa, und alle 3000 km beim TR II-Europa.

Vorzündung:

für TR-Europa 4-5 mm
TR II 0 - 3 mm

Öltemperaturanzeige: (Wunschausführung)

Die günstigste Öl-Betriebstemperatur, gemessen am Ölfelnsfiltergehäuse, liegt zwischen 70 und 90°C, max. zulässig 120°C.

Öldruckanzeige (Wunschausführung)

Öldruck im Leerlauf mindestens 1,5 atü
Öldruck bei 4500 U/min mindestens 4,5 atü, maximal 7 atü

Alle Werte beziehen sich auf eine Öltemperatur von mindestens 80°C und max. 120°C.

Beim sportlichen Einsatz ist eine leichte Erhöhung durch Vorspannung der Regulierfeder in der Ölpumpe mittels Beilegen von Beilagscheiben (1 - 3 mm) möglich.

Motorenöl:

Für den sportlichen Einsatz kein Mehrbereichsöl verwenden. Im Winter SAE 20 oder 30, im Sommer SAE 40.

Stoßdämpfer:

Für den sportlichen Einsatz werden Koni-Stoßdämpfer der Baureihe 80 empfohlen: vorne 80 - 18 04 (in der Grundeinstellung) hinten 80 - 18 05 (1/2 bis 1 Umdrehung härter).

Motorgehäusebelüftung:

Bei sportlichem Einsatz ist besonderes Augenmerk auf das Flatterventil im Öleinfüllstutzenverschluß zu richten. Mangelhafte Funktion bringt erhöhten Ölverbrauch. Das Flatterventil muß aus dem Motorgehäuse die Gase entweichen lassen, muß aber das Ansaugen von Luft in den Motorraum verhindern; besonders im Winter besteht die Gefahr, daß durch Einwirkung von im Öl zu geringem Prozentsatz enthaltenen Kraftstoff mancher Sorte das Gummi-Flatterventil aufquillt und in der Funktion dadurch gestört wird. Ø verkleinern des Gummiventiles oder erneuern verschafft Abhilfe.

Serienmäßig sind alle 650 TR-Typen mit einem Gebläselaufrad Nr. 501.1.06.080.2 mit 7 Schaufeln ausgerüstet.

Dieses Gebläselaufrad soll auch für den sportlichen Einsatz stets beibehalten werden. Ausnahmen bilden kurze Bergrennen, bei welchen ein verkleinertes Gebläselaufrad mit 9 Schaufeln, Nr. 501.1.0602.2 verwendet werden kann. Dieses Laufrad kann bei normalem Kurzstreckenverkehr im Winter zur Verringerung der Kühlung ebenfalls verwendet werden.

Luftfilter:

Wird der 650 TR II im sportlichen Einsatz gefahren, so ist die Luftfilterpatrone so oft als möglich zu erneuern.

Eine verschmutzte Luftfilterpatrone bringt einen wesentlichen Leistungsverlust.

Zweiter Kraftstoffbehälter (Wunschausführung)

Wird ein zweiter Kraftstoffbehälter für den sportlichen Einsatz nachträglich eingebaut, so muß auch die vordere Blattfeder mit 6 Blättern, Bestell-Nr. 504.1.41.007.0 und 2 Stk. Federbock-Unterteil Bestell-Nr. 504.1.41.008.2 eingebaut werden.

Beleuchtung:

Im Rallye-Betrieb, sofern Jod-Lampen benützt werden, wird die Verwendung des Bosch-Reglers, Bosch-Ers.Nr. 0190309018 in Verbindung mit den Lichtmaschinenkohlen Bosch-Ers. Nr. 2014320001 empfohlen.

Weitere Hinweise für die Modelle TR siehe Seite 34/35.

Alle anderen Daten wie TR und Betriebsanleitung.

Freude am Fahren

TMG

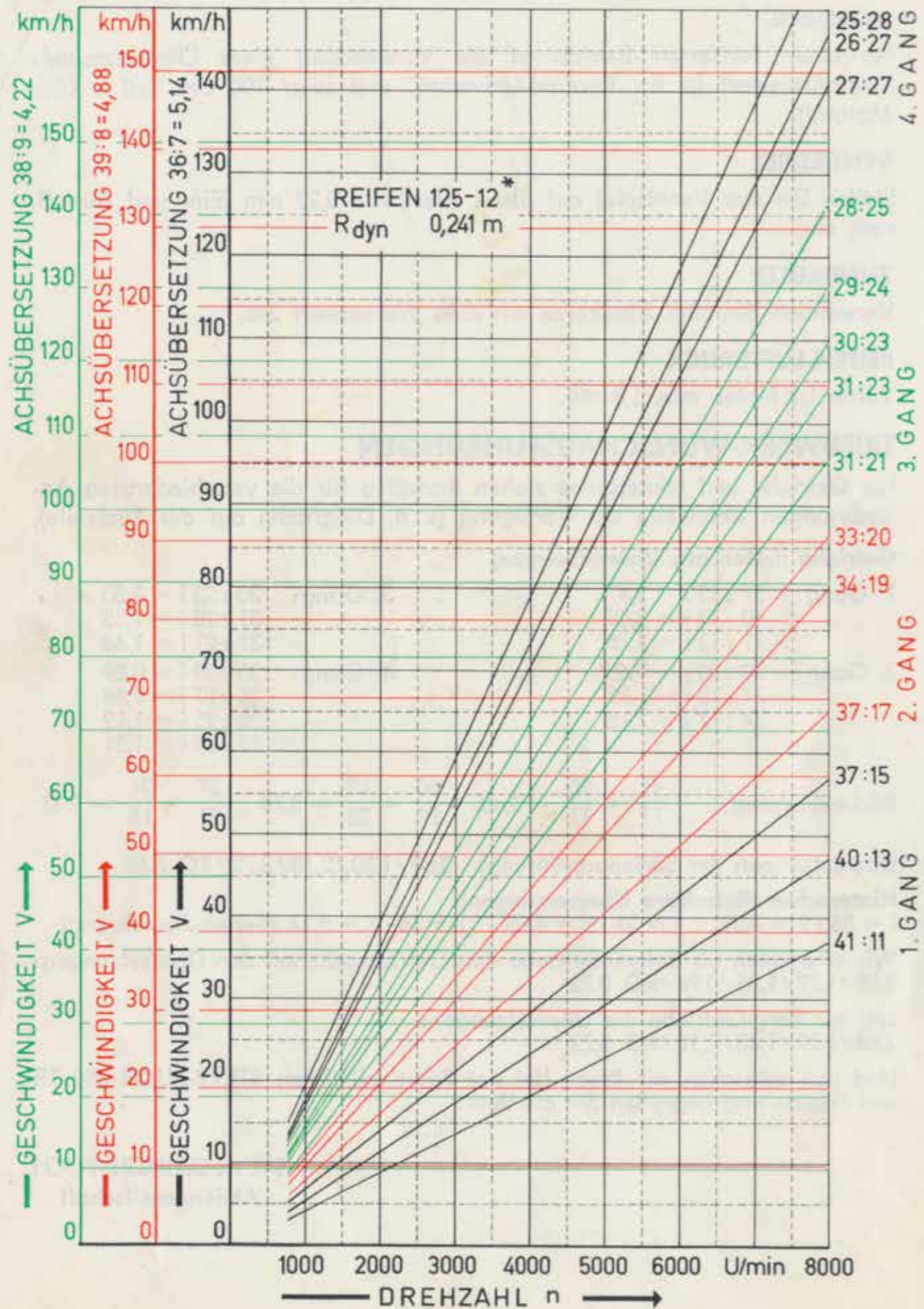
14.16.46

nürburgring

nürburgring



GESCHWINDIGKEITSDIAGRAMM



*BEI VERWENDUNG ANDERER REIFEN ERHÖHEN SICH DIE GESCHWINDIGKEITEN WIE FOLGT:
SEMPERIT FAVORIT 135-12 UM CA. 3 % SEMPERIT FAVORIT 520-12 UM CA. 10 % MICHELIN 125-12
UM CA. 5 % MICHELIN 125-12 UM CA. 7 % PIRELLI CINTURATO 125-12 UM CA. 1 % UND PIRELLI
CINTURATO 135-12 UM CA. 6 %



Motorentag bei
Hubert Nenninger

TEXT // FOTOS Rainer Hübsch





Am 9. Februar lud unser technischer Beauftragter Hubert zum ersten „Motorentag“ in seine Werkstatt nach Reichertshofen bei Ingolstadt ein – unterstützt von Stefan Binder. Im Vorfeld bat mich Hubert, meinen verstaubten 650er Motor, den ich vor ca. 30 Jahren als Zugabe zu meinem ersten Puch erhalten habe (und der seitdem immer irgendwo verstaubt in einer Ecke stand), mitzubringen. Ziel des Tages war, eben dieses Motörchen gemeinsam zu zerlegen, um im Anschluss ein gesäubertes Exemplar von Stefan wieder zusammensetzen.

Während Hubert in erster Linie den Part des Referenten ausfüllte (wobei er tatkräftig von Hans-Georg Trötsch unterstützt wurde, der gerne die Rolle des kritischen Nachfragers übernahm), legte Stefan an den Objekten geschickt Hand an und drückte dabei auch immer wieder uns Schrauberneulingen den Schraubenschlüssel in die Hand.

Aus der Sicht des Schrauberneulings fand ich am bemerkenswertesten,

- 1) aus wie wenigen Teilen so ein Motor eigentlich besteht und
- 2) was die Profis alles so im Kopf haben und kein bisschen nachschlagen müssen.

Zurückschreckend fand ich allerdings, dass man schon ein anständiges Arsenal an „gscheitem“ Werkzeug braucht – inklusive Spezialwerkzeug.

Alles in allem waren es etwa sechs kurzweilige Stunden, unterbrochen von einigen LKW (Leberkäswegglä) und abgerundet durch ein fröhliches Beisammensein in Huberts Wohnzimmer bei Pizza und Bier.



Die Zuhörerschaft bestand aus (in aufsteigender Reihenfolge an schrauberischen Kenntnissen):

- **Rainer Hübsch**
kann ein Auto ohne Motor zerlegen und nie wieder zusammensetzen
- **Michael Kuhn**
findet aus 87 Fachbüchern punktgenau die Seite, wo nachzulesen ist, in welcher Kurve Zasada anno `65 bei der Monte einen fahren ließ
- **Willi Roller**
fühlt sich zu Höherem berufen als immer nur Service machen
- **Jörg Tischer**
trat nach dieser Demonstration geballten Wissens spontan dem Freundeskreis bei – hat „altes“ Wissen, das er nun wieder aktivieren muss
- **Hans-Georg Trötsch**
lieferte sich einen fulminanten Schlagabtausch an Detailwissen mit Hubert auf Augenhöhe – zu dieser Zeit plauderten wir Grünhörnchen halt über Lackpolituren...



DAS STARK UNTERSETZTE GEFÄHRT MIT 643 CCM FÜHLTE SICH ABSEITS DER STRASSE AM WOHLSTEN. ES WAR MIT KURZEM UND MIT LANGEM RADSTAND ZU HABEN, MIT ZAHLREICHEN KAROSSERIEVARIANTEN, EINSCHLIEßLICH EINES GESCHLOSSENEN AUFBAUS, UND WURDE FÜR VIELE MILITÄRISCHE ZWECKE VERWENDET.

DIE BERGZIEGE

Wenn das Gespräch auf Allradfahrzeuge kommt, tauchen zahlreiche Bilder und Namen auf: dreckbespritzte echte Off-Roader, Chelsea-Traktoren aus dem Stadtdschungel, oder, seit dem Audi Quattro, die Waffe der Wahl für die Rallye-Sonderprüfungen.

Ein weit verbreitetes Thema der heutigen 4x4-Szene ist ein Fahrzeug, das Power suggeriert und die Fähigkeit, alle Hindernisse auf seinem Weg zu überwinden. Sich mutig dahin traut, wo andere sich drücken. Ein Fahrzeug, das es mit der feindlichsten Umwelt aufnimmt und Sieger bleibt. Es harmoniert nicht mit der Umwelt – die Natur ist der Feind! Es lacht allem ins Gesicht: Felsen, umgestürzten Bäumen, Matsch, Flüssen und unmöglich-

steilauflagen. Der sich wie ein Gorilla auf die Brust schlagende Rambo der automobilen Welt. Brutale Kraft bringt gewaltige Räder ins Rollen, um große Aufbauten gnadenlos über die übelsten Wege zu treiben, die man sich vorstellen kann. Aber sogar auf dem ganz normalen Schulweg in der Stadtrandssiedlung erzeugt es den „Leg dich nicht mit mir an“-Eindruck der breitschultrigen Phalanx von Bodyguards, die einen Promi beschützen. Umso ungewöhnlicher ist es dann, dass einer der effektivsten Allradler, der je gebaut wurde, ein kleines, schwach motorisiertes Modell war, das hoch über schmalen Rädern hockte, keine nennenswerte Karosserie besaß und sich vor seinem eigenen Schatten zu fürchten schien.

Hintergrund

Betrachtet man die Evolution der Allradler, muss man sich berechtigterweise vor dem

To Boldly Go

Willys Jeep verbeugen. Dieses all-gegenwärtige, überall-hinkommende Leichtgewicht, primär für militärische Zwecke entwickelt, wurde von allen Streitkräften geschätzt. Die Beliebtheit des Jeeps hielt noch lange nach dem Zweiten Weltkrieg an und beeinflusste natürlich den Land Rover der Serie 1 von 1948 und die folgenden. Land Rover machte da weiter, wo der Jeep aufgehört hatte, mit einem nur wenig für das zivile Leben veränderten Aufbau, mit Farmern als Zielgruppe und für leichtes Gelände. Es war eine gute Formel, die selbst ein halbes Jahrhundert später noch eine britische Erfolgsgeschichte darstellt.

Der Land Rover war kein Leichtgewicht mit seinem massiven Rahmen und seinem Zweilitermotor. Er war absichtlich „übermotorisiert“, jedoch mit der Folge, dass sein Gewicht frustrierend auf Versuche mit frühen Militärhubschraubern wirkte, ihn luftlandetauglich zu machen. 4x4-Fahrzeuge stehen heute synonymisch für große, starke Motoren, mit denen man in der Lage ist, alles was die Natur zu bieten hat, zu überwinden, jedes Hindernis zu bezwingen.

Einen alternativen, aber weit weniger beschrittenen Weg wählte Erich Ledwinka, der Sohn von Hans Ledwinka, dem Erbauer des tschechoslowakischen Tatra. Erich, der in den 1950ern in den österreichischen Steyr-Puch-Werken arbeitete, brachte den Gegenentwurf des modernen 4x4: den kleinen Haflinger. Benannt nach einer heimischen Pferderasse, war die Konstruktion zunächst als „österreichischer Jeep“ gedacht, obwohl „Bergziege“ sicher angebrachter gewesen wäre.

Ziel des Entwurfs war es, vier Soldaten auf jeden möglichen Berg hinauf zu bringen – und die Vier konnten das Fahrzeug auch noch selbst herum hieven!

Der Haflinger war eine betörende Mixtur aus Einfachheit, Raffinesse und zugegebenermaßen auch Intelligenz. Es konnte keinen größeren Gegensatz zum nüchternen Auftritt des Land Rovers geben. Wies die britische Lösung eine herkömmliche autoähnliche Karosserie auf, war das frontgelenkte österreichische Angebot in jeder Hinsicht unkonventionell.

Aufbau, Mechanik und Karosserie

Der Aufbau ruhte auf einem großen Zentralrohrrahmen, in dem eine Kardanwelle lief, an deren jeweiligen Enden die Differentiale und das Getriebe angeflanscht waren. Blechpress-Querlenker, in denen die Gelenkwellen liefen, waren an den Differentialen an gelenkt und diese Schwingarme wurden noch zusätzlich über Schubstreben am Zentralrohr abgestützt. Die Befestigungspunkte der Antriebswellengehäuse lagen nicht in der Nabenmitte, sondern etwas darüber, so dass die Räder über Zwischenräder darunter indirekt angetrieben wurden und auf diese Weise eine Portalachse ergaben. Auf den Differentialen waren Blechpress-Querträger befestigt, an deren äußeren Enden die oberen Federteller der mit großen Durchmessern versehenen Schraubenfedern lagen, die sich unten auf die Nabengehäuse stützten. Langhubige Stoßdämpfer waren außerhalb der Federn angebracht. Dieses faszinierende Rückgrat-Fahrgestell war das überragende Konstruktionsmerkmal des Haflingers.

An der Vorderachse war noch die Lenkung angeflanscht. Wie beim echten Frontlenker üblich, saßen der Fahrer und der Beifahrer direkt über der Vorderachse, und die vorstehenden Teile der Lenksäule und Spurstangen lagen raumsparend vor dem Fahrgestell. Hinten hing der Motor außerhalb der Hinterachs-Konstruktion. Es war ein kompakter, luftgekühlter, blechverkleideter 643 ccm-Motor, der 22 PS abgab. Später wurde er auf 27 PS gesteigert – er war eine exzellente Konstruktion, die in der Folge noch in vielen anderen Fahrzeugen Verwendung fand. Obwohl verschiedene Übersetzungen verfügbar waren, lag die Allrad-Geschwindigkeit generell unter 80 km/h.

Über dem Zentralrohrrahmen und den mechanischen Komponenten war eine flache Plattform mit zwei Sitzen und einem Armaturenräger. Die „Karosserie“ bestand aus dem Überbleibsel einer Motorhaube, die die Beine der Passagiere schützte und außerdem die Scheinwerfer und eine umlegbare Windschutzscheibe trug. Zwei zusätzliche klappbare Rücksitze waren in Staufächern unter Bodenklappen im hinteren Teil der Plattform verstaut.



DER STEYR-PUCH HAFLINGER WAR DIE ANTIHESE ZUM HEUTIGEN ALLRADLER. ER WAR LEICHT UND AGIL MIT HERAUSRAGENDER BODENFREIHEIT INFOLGE DER PORTALACHSEN. ER WAR ENTWORFEN WORDEN FÜR DEN TRANSPORT VON VIER SOLDATEN AUF BERGPFADEN.

Der Heckmotor war in einer schützenden Box untergebracht; Reserverad, Benzintank, und weitere Staufächer hingen alle gut sichtbar unter der Plattform. Deren rückwärtiger Teil hatte oft seitliche und hintere Bordwände für den Transport von Waren und Ausrüstung.

Für den Haflinger gab es Teil- oder Vollverdecke mit Seitenteilen für den Wetterschutz, aber das kleine Vehikel sieht man oft in der aufs Allernötigste reduzierten Form mit umgeklappter Windschutzscheibe. Der fehlende Aufbau ergab einen niedrigen Schwerpunkt, der extreme Seitenneigungen bis 45 Grad erlaubte, trotz der für die Bergpfade nötigen schmalen Spur. Vorderer und hinterer Überhang waren stark geneigt, um maximale Böschungswinkel meistern zu können. Die ungewöhnlich große Bodenfreiheit von 262 mm wurde mit den Portalachsen erzielt, die die üblicherweise auf den Boden aufsetzenden Getriebe- und Differentialen viel höher hoben als man es bei 12-Zoll-Rädchen erwartet

hätte. Die Wattiefe betrug 350 mm.

Die meisten Allradler erreichen ihre gute Bodenfreiheit durch die Verwendung großer Räder, was aber zugleich das Gewicht und den Schwerpunkt anhebt. Haflingerräder erfreuten sich eines großzügigen Federwegs von 245 mm. Beide Differentiale waren sperrbar, so dass das Fahrzeug weiterkam, selbst wenn nur ein Rad Traktion hatte. Die Steigfähigkeit wurde mit 41 Grad angegeben, und wenn man sich so manche Fotos dieser Fahrzeuge in Aktion ansieht, hingen die Steigfähigkeit und die Neigungswinkel nicht so sehr vom Fahrzeug ab, sondern davon, wie kreativ, tapfer oder verückt der Fahrer war. Der Haflinger wog 645 kg bei einer Motorleistung von 22 PS, wogegen der kleinste damalige Land Rover der Serie 1 von 1958 1243 kg wog und 52 PS aufwies.

Das ergab ungefähr die Hälfte an Gewicht und Leistung der Bergziege gegenüber einem vergleichbaren Land Rover, und so hatten beide ein gleiches Verhältnis beim Leistungs-

To Boldly Go

gewicht. Da klar ist, dass Gewicht kontraproduktiv auf Matsch und an Steigungen ist, ist es verständlich, dass einige Allrad-Enthusiasten behaupten, die Bergziege sei ein Siegertyp für die meisten Off-Road-Disziplinen. Das Design ist jedoch ein Kompromiss und das konventionelle Angebot aus Solihull fühlte und fühlt sich wohler auf normalen Straßen.

Haflinger in der Praxis

Nach der Vorstellung des Prototyps im Jahr 1958 begann 1959 die Produktion, als die Österreichische und die Schweizer Armee Haflinger anschafften, um den in die Jahre gekommenen Willys Jeep zu ersetzen. Nach 16 647 Einheiten endete die Produktion 1975. Man schätzt, dass etwa 7000 Stück in verschiedenen Armeen dienten, einschließlich der Royal Navy, die sie für Hubschraubereinsätze und als Wartungsfahrzeuge nutzte, sogar auf Flugzeugträgern. Auch die Australische Armee hatte welche. Mit einer Nutzlast von 500 kg und den Maßen von nur 2850 mm Länge und 1400 mm Breite, waren sie als Versorgungsfahrzeuge, Kommandowagen, Transporter für schnelle Eingreiftruppen und Sanitäter usw. geeignet, besonders da, wo das Gelände oder das Durchkommen schwierig waren. Trotz ihrer geringen Größe stellten sie für das Militär geeignete Plattformen für rückstoßfreie Waffensysteme dar. Es gab mehr als 30 Varianten, in späterer Zeit auch mit geschlossenen Fiberglas-Fahrerhäusern, sowie das Schneewiesel. In Österreich waren

sie auf Jagdausflügen im Gebirge beliebt. Ab 1961 war ein fünfter Gang als Kriechgang im Kampf gegen die Schwerkraft verfügbar. Es gab eine umfangreiche Zubehörliste, die sogar eine an der Seite montierbare Seilwinde mit zugehörigem Erdanker aufwies. Sie war insbesondere gedacht für Forstarbeiten in bergigem Gelände abseits jeglicher Straßen. Unabhängig vom Einsatzzweck blieb die Basiskonstruktion unverändert mit 1500 mm Radstand beim 700 AP und 1800 mm beim 703 AP.

Im Rückblick

Das Ableben dieser willigen Arbeitspferde war in erster Linie den immer strengeren Regulierungen zuzuschreiben, einschließlich Abgaswerten, besseren Marktchancen für den normalen Straßenbetrieb, stärkeren Motoren, Klimatisierung usw. Aber die Legende blieb, und Haflinger blieben weiter in Gebrauch bei Trial-Veranstaltungen zur Überwindung scheinbar unmöglicher Passagen in Schlamm, felsigem Gelände und an Steigungen, sehr zur Freude der Teilnehmer und der Zuschauer.

Als Lektion für Studenten des industriellen Designs in Sachen Minimalismus und Erfüllung eines eng gesteckten Anforderungskatalogs, stellen moderne Allradler wahrhaft wirkungsvolle Konzepte dar, aber die kleine österreichische Bergziege demonstrierte, dass schiere Kraft nicht immer das geeignetste Mittel sein muss.

- 1962 kaufte das indonesische Militär 1000 Haflinger, was den Steyr-Puch-Konzern bestimmt sehr froh gestimmt haben mag.
- Obwohl die Landstraße nicht unbedingt das natürliche Revier der Bergziege darstellte, wurden lange Reisen mit ihr unternommen. 1983 wurde eine von Vermont bis Kalifornien bewegt, und eine weitere 10 000 Meilen von Wien bis an die Südspitze der Arabischen Halbinsel.
- Die Geländetauglichkeit des Haflingers war so überzeugend, dass er sogar in Rallyecross-Veranstaltungen eingesetzt wurde, die vom Fernsehen übertragen wurden. Kippte er mal um, konnte der Fahrer ihn wieder aufrichten und weiterfahren.

Übersetzung: Peter Brysch

Graham Hull „TO BOLDLY GO“ TWENTY-SIX VEHICLE THAT DARED TO BE DIFFERENT

First published in March 2017 by Veloce Publishing Limited · www.veloce.co.uk / www.velocebooks.com



Der Haflinger von Paul Kretz

Nachdem 2019 das Jubiläum zum 60. des Steyr-Puch Haflingers an vielen Orten ausgiebig gefeiert werden wird, wollen wir es uns nicht nehmen lassen, den Steyr-Puch Haflinger als Neuwagen vorzustellen.

Die kleine, aber feine Firma Paul Kretz, in Lenzing in der Nähe des Attersees in Oberösterreich gelegen, hat es auf sich genommen, den Haflinger zum Jubiläum als Neuwagen in einer Serie von 50 Exemplaren aufzulegen. Die Firma Kretz ist in Haflingerkreisen für ihre hochwertigen Ersatzteile wie Bodengruppen, Bordwände, Batteriekasten und andere rare Blechteile bekannt.

Nachdem die Preise in den letzten Jahren für restaurierte Haflinger kontinuierlich gestiegen sind, ist

es der Firma Kretz gelungen, den Preis für einen mit Neuteilen aufgebauten Haflinger in einem mehr als günstigen Rahmen zu verwirklichen. Der Haflinger entspricht in der angebotenen Version dem Typ 700 AP ÖBH. Es stimmen nahezu alle Details, auch was Allrad und die vorne und hinten zuschaltbaren Sperren betrifft.

Der Preis beträgt als fahrfertiger Haflinger 9.900 Euro. Sonderfarbe nach RAL-Karte 400 Euro.

Für diejenigen, die über erweiterte handwerkliche Fähigkeiten verfügen, kann auch ein Bausatz erworben werden, der es dem Käufer ermöglicht, sich für günstige 6.800 € seinen Haflinger selbst zu bauen. Dadurch ist es für viele Haflingerfreunde möglich geworden, auch mit relativ schmalem Budget einen neuen Haflinger zu



erwerben. Dieses Unterfangen kann man der Firma Kretz nicht hoch genug anrechnen.

Videos über den neuen Haflinger sind auf youtube.com zu finden, Suchbegriff: „Paul Kretz Steyr-Puch Haflinger“. Dort kann man den Haflinger in seinem natürlichen Biotop in Aktion erleben.

Homepage der Firma Kretz:
<https://www.puch-haflinger.at/>

Der einzige Vorbehalt, der möglicherweise das Fahren des Kretz-Haflingers einschränken könnte, ist die Größe des Fahrers. Die Größe des Lenkers sollte etwa 1:5 der Normgröße entsprechen.

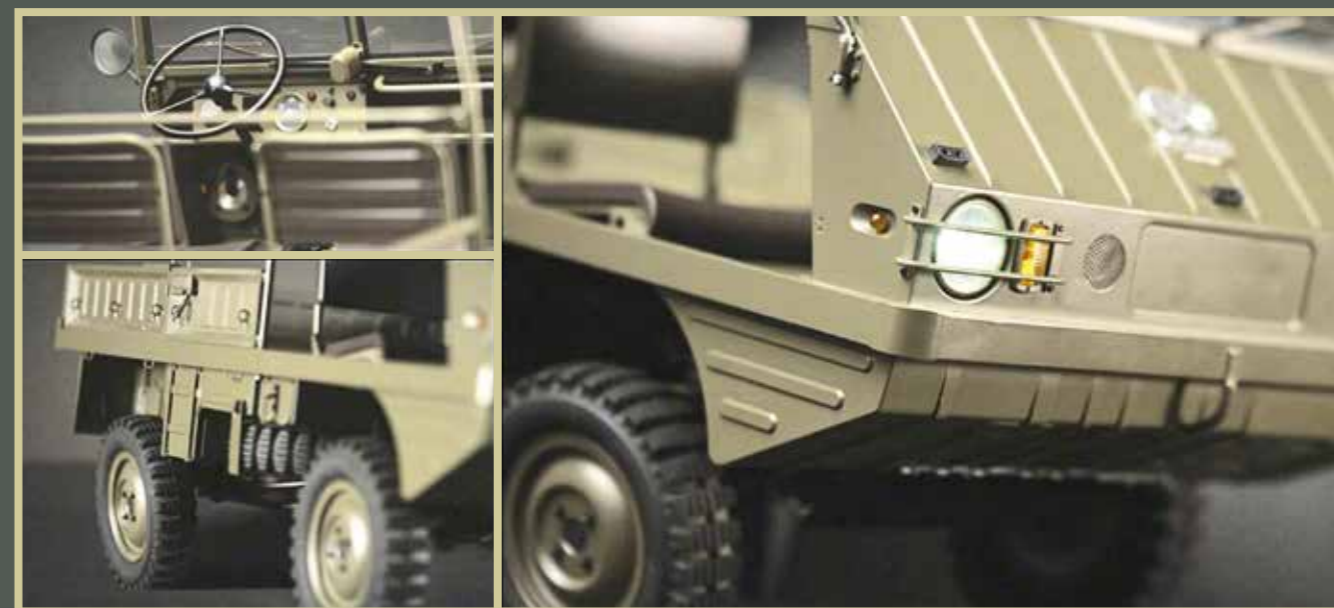
Der Steyr-Puch Freundeskreis wünscht den Teilnehmern an den bevorstehenden Treffen zum 60. Jubiläum alles Gute und ein unfallfreies Klettern!

Das RC Offroad Modell Haflinger M 1:5
 Versionen des Modells:
 Standmodell, Fahrmodell sowie Bausatz

- Abmessung:
L 567 mm, B 270 mm, H 350 mm
- Gewicht: 12 Kg
- Allrad und Differentialsperre sind während der Fahrt zuschaltbar

Technische Details

- Ganzmetallbauweise
- Antriebsmotor 1000 Watt
- Akku Lipo 3S, optional 4S
- Fahrzeit 1 bis 1,5 Stunden
- Optional: Beleuchtung, Soundmodul
- Optional: Farbwahl nach RAL-Karte





PUCH BILDER DIENST

Internationales Steyr-Puch-Treffen vom 24. bis 26. 8. 2018 in Kassel-Calden



125.000 km in Afrika



Kommandant ERWIN HOLZMANN, St. Veit-Glan, legte auf seiner 12. Afrika-Durchquerung 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchfuhr er auf einem STEYR-PUCH-HAFLINGER in vollkommener Abhängigkeit der Sahara.

Nicht nur in harten Wüstenlandschaften oder im Dornen- und Kakrythos hat sich der STEYR-PUCH-HAFLINGER bewährt, er ist ebenso beliebt in den Kreisen der Jagd- und Naturfreunde.



Filmreporter CURO JÜGENS, inselweit unterwegs in West- und Ostafrika, dem „HAFLINGER“ und erklärte offen: „Ich bin glücklich begeistert von ihm.“



Die letzten Filmen vor der großen Wüste TANEZRUFT.



Mit zwei glänzenden PUCH-Sportwagen eröffneten die bekannten polnischen Fahrer ZASADA OSINSKY die Saison 1956. In der Rolle der Puch in San Remo platzierten sie sich auf STEYR-PUCH 450 TR als Gesamtsieger der Tourwagen Gruppe II und in der Winter-Rallye von Polen als absolute Gesamtsieger.



Sand ... Sand ... soweit das Auge reicht, überwältigende Pracht und Gefahr zugleich.



Auch Ing. FRITZ MORAVEC, Wien, unterhalten auf einem STEYR-PUCH-HAFLINGER eine Expedition in die Bergwelt von Israel. Im Extrait treffen sich am Ziel der „Allwetterrad“ der Autokenner der „HAFLINGER“, der PAW und das gute alte Kuznetz.

Vom 24. bis 26. August 2018 fand das diesjährige Steyr-Puch-Treffen in Kassel-Calden im Rahmen des Flugplatzrennens statt. Zu diesem Treffen hatten sich 14 Puchfreunde mit ihren Partnern und Freunden angemeldet. Am Freitag, den 24. August trafen die ersten Teilnehmer schon gegen 10 Uhr im Fahrerlager des Caldener Flugplatzes ein, um das Vereinszelt auf dem dafür vorgesehenen Platz aufzustellen und schon einmal die Lage abzuchecken. Es war von Vorteil, schon so früh da zu sein, denn es sollte sehr voll werden. Nachdem wir das Vereinszelt aufgebaut hatten und unsere Fahrzeuge und Wohnmobile in Position gebracht hatten, trudelte so langsam einer nach dem anderen ein.

An diesem Freitag war auch der Hessische Rundfunk mit einem Kamerateam vor Ort, um vom Kasseler Flugplatzrennen zu berichten. Als sie Thomas Hartmann mit seinem Puch sahen, wie er aus seinem Fahrzeug stieg (er ist 196 cm), kamen sie auf ihn zu und fragten, ob sie ihn in den Bericht aufnehmen könnten. Es entstand ein fünfminütiger Dreh über T.H., seinen Puch und das Treffen in Caldén. Die Aufnahmen wurden abends im Fernsehen ausgestrahlt und wir Puchfahrer waren gut in Szene gesetzt worden. Der Bericht wurde sogar in Klein Marzehns gesehen! Ein voller Erfolg! Thomas Hartmann, der das Treffen organisiert hatte, war mit allem ausgestattet und somit fehlte es an nichts. Nachdem letztendlich alle eingetroffen waren



Inselberge in der Zentral-Sahara, eine willkommene Abwechslung in der unheimlich weiten der Sandwüste.

Der bekannte österreichische Motor-Journalist Dipl.-Ing. ERNST WIESE, der Anfang Dezember 1952 mit einem STEYR-PUCH-Haflinger zu einer Expedition nach Madagaskar (Süd-afrika) startete, hat sein Ziel wohlbehalten erreicht. In SEYUN wurden Ing. Wiese und der „Haflinger“ vom regierenden Sultan Hussein empfangen und entsprechend bewundert, ebenso vom Staatsminister Al Atlas.



Die Gemeinde Chillon in der Schweiz hat ihre Polizeiorgane mit PUCH-Moped X-30 ausgerüstet. Ein Beweis, wie sehr man diesen PUCH-Moped-Typ im Ausland schätzt.





und die Fahrzeuge aufgestellt hatten, ging es zum gemütlichen Teil über. Thomas Hartmann begrüßte die Teilnehmer und bedankte sich für die zahlreiche Beteiligung. Der Grill wurde angezündet, das Bier ausgeschenkt und die nordhessischen Bratwürste gingen weg wie warme Semmeln. Bernd Viebranz sagte: „Allein der Bratwurst wegen hat sich das Kommen schon gelohnt!“ Das Wetter war an diesem Abend noch gut und wir konnten lange draußen sitzen.

Am Samstagmorgen begannen die ersten Trainingsläufe mit etwas Regen. Der Sommer war heiß und sonnig, aber an diesem Wochenende hatte der Wettergott leider etwas anderes mit uns vor. Es war ca. 20 Grad kühler geworden und die Regenwolken versprachen auch nichts Gutes. Es waren 14 Fahrzeuge zum Treffen angereist, davon starteten sieben Fahrzeuge bei den Rennläufen in der Klasse „die kleinen Wilden“. Dort gingen 30 Fahrzeuge an den Start und wir waren

mit unseren sieben Puch's somit gut vertreten. In der Mittagspause am Samstag und am Sonntag bekamen wir je einen Steyr-Puch-Sonderlauf. Es war ein tolles Bild, als die 14 Puchs am Start standen und dann auf die Strecke gewunken wurden. 15 Minuten Spaß für die Fahrer und Beifahrer, die Zuschauer kamen voll auf ihre Kosten. Das konnte man am Applaus sehen und hören, als wir wieder in die Boxengasse eingebogen sind. Die ersten Demoläufe begannen, doch beim 3. Lauf war ein Abarthfahrer in der Spitzkehre zur Gegengeraden nicht in der Lage, sein Auto unter Kontrolle zu halten und kollidierte mit Fried's grünem Puch. Der Schaden am Auto war erheblich und so konnte er leider nicht mehr am Rennen teilnehmen.

Abends war die sogenannte Racing-Night angesagt, die Temperaturen gingen allerdings auf sieben Grad zurück. Für über 300 Leute ein Essen herzurichten ist schon eine Herausforderung und der

Andrang war entsprechend. Das Essen war sehr gut und auch reichlich, doch die Außentemperaturen ließen das Zelt sehr schnell abkühlen und somit war der Abend gegen 10:30 Uhr zu Ende. Ein Bier noch im Wohnmobil und dann ging es ins Bett.

Am Sonntag war das Wetter wieder besser und die ersten Läufe begannen bei Sonnenschein. Wir hatten wieder unsere Rennläufe und am Mittag unseren Sonderlauf, bei dem nochmals alle 14 Puchs auf die Strecke gingen. Die Besucherzahl am Sonntag war deutlich höher und Fahrerlager und Rennstrecke waren voll von Autonarren. Unser Standplatz im Fahrerlager mit Vereinszelt und den davor aufgestellten Puchs war ein guter Anziehungspunkt, an dem viele Benzingespräche geführt wurden.

Es gab leider im vorletzten und letzten Lauf noch je einen Ausfall zu verzeichnen: Heiner Schlüter hatte erheblichen Motorölverlust und bei Thomas Hartmann riss die Rückholfeder des Gaszuges. Im Großen und Ganzen war es eine super Veranstaltung und das Resümee aller Beteiligten war: „Nächstes Jahr wieder“. Für die gute Organisation und die gute Bewirtung bedankten sich alle Teilnehmer bei Thomas und versprachen, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.



Historisches Flugplatzrennen
Kassel Caillen 24. - 26. Aug. 2018

221

Karl-Heinz Splanemann
Gruppe:
6 Kleine Wilde bis 1500 ccm



Steyr Puch 650 TR

227

Fried Schultze
Gruppe:
6 Kleine Wilde bis 1500 ccm



Steyr-Puch 650

219

Heiner Schlüter
Gruppe:
6 Kleine Wilde bis 1500 ccm



Steyr Puch 650 T

226

Harald Peter
Gruppe:
6 Kleine Wilde bis 1500 ccm



Steyr-Puch 650 TR

241

Thomas Hartmann
Gruppe:
6 Kleine Wilde bis 1500 ccm



Steyr Puch TR 500 D





TEXT Thomas Hartmann // FOTOS Herbert Steves, Timm Hartmann

Internationaler Edelweiss-Bergpreis

vom 28. bis 30. 9. 2018
Roßfeld Berchtesgaden

Der „Internationale Edelweiss-Bergpreis Roßfeld Berchtesgaden“ ist eine nostalgische Zeitreise in die glorreiche Zeit der Berg-Europameisterschaftsläufe. Der Veranstalter schlägt eine Brücke zwischen den Anfängen des Motorsports am Berg bis zur ersten Ölkrise, welche das Ende der international bedeutenden Bergrennen einläutete. Von 1925 bis 1928 führte das Salzbergrennen furchtlose Männer auf Motorrädern und Automobilen auf einer Schotterstraße von Berchtesgaden auf den Obersalzberg. Berühmtheiten wie Hans Stuck sen. und Rudolf Caracciola waren damals am Start und lieferten sich packende Rennen.

In diesem Jahr gingen unsere Steyr-Puch-Piloten Hans Egli, Jürgen Pachteu, Otto Leitner und Thomas Hartmann mit ihren Fahrzeugen an den Start. Die Anreise begann am Donnerstag, den 27. September und führte gleich zum Autohaus Buchwinkler, wo die Abnahme der Fahrzeuge anstand.

Am Freitag ging die Abnahme weiter und anschließend wurden die Fahrzeuge bei schönem Wetter in der Fußgängerzone von Berchtesgaden vorgestellt. Schließlich wurden sie in das Fahrerlager am Rossfeld überführt.

Am Samstagmorgen begannen die ersten Shuttlefahrten mit den Oldtimerbussen, die extra für die Veranstaltung angeeignet waren und Zuschauer an die Strecke brachten. Ab 10 Uhr starteten schließlich die ersten Fahrzeuge zum Besichtigungslauf im Halbminutentakt die Rennstrecke hinauf. Der Name „Rossfeld-Panoramastraße“ machte ihrem Namen alle Ehre, denn es ist eine traumhafte Strecke, die man bei Sonnenschein richtig genießen kann.

Um 12:30 Uhr ging es mit dem Start zum ersten Demonstrationslauf los. Das Wetter spielte mit und somit stand einer tollen Veranstaltung nichts mehr im Wege. Wegen Platzmangel im Fahrerlager 1 wurde das Fahrerlager 2 eingerichtet, in dem Otto Leitner mit seinem Imp 700 und Hans Egli sowie Jürgen

Pachteu mit ihren TR's standen. Thomas Hartmann allerdings war mit seinem Puch im Fahrerlager 1 untergebracht. Deshalb konnten wir nicht gemeinsam starten und waren mit der Startaufstellung nicht so zufrieden. Aber unsere Puchs liefen gut und wir hatten einen Riesenspaß, die 6 km lange Strecke mit einem Höhenunterschied von 700 Metern und einer max. Steigung von 13 % den Berg hochzufahren. Wir fuhren insgesamt sechs Läufe, drei am Samstag und drei am Sonntag.

Am Sonntag, im vorletzten Lauf, fuhr Thomas Hartmann mit in das Fahrerlager 2 und somit konnten wir vier im letzten Lauf zusammen an den Start gehen. Wir hatten das mit dem Rennleiter Buchwinkler abgesprochen, der gerne einen Spaß



mitmacht und wurden dann kurz hintereinander auf die Strecke geschickt, sodass wir in Viererformation den Berg hinauf sind. Das Publikum stand Kopf, als wir gemeinsam durch die Kurven fuhren.

Am Abend war dann im Kurhaus von Berchtesgaden die offizielle Abschlussveranstaltung, die immer gern besucht ist und es wurde bis in die Nachtstunden gefeiert.

Es war eine tolle Veranstaltung und ein Besuch zum nächsten Rossfeldrennen lohnt sich auf jeden Fall.



Katz und Maus

Der Steyr-Puch 500 und der Fiat 500

Text: Kurt F. Strasser
Photos: Kurt F. Strasser,
Grazie a Elio Deganello
(automobilismo d'epoca)
per l'ispirazione

Die Karosserie des Fiat 500, vom Turiner Designer Dante Giacoso entworfen, gehört wohl zu den gelungensten der Automobilgeschichte. Sie bot erstaunlich viel Platz, zeigte liebliche Rundungen und war schon ein richtiges Auto in einer Zeit, wo es noch um die sinnvolle Fortbewegung ging, nicht um allerlei Bequemlichkeiten und Bedürfnisse, die uns eine allzu rüchtige Industrie einzureden und anzudrehen versucht.

Diese allerliebste Karosserie bot die Hülle für zwei ganz verschiedene Fahrzeuge. Das war zwar nicht neu: Das Modell Fiat 1400 (1400A und B und 1900A und B), das bei Steyr in Lizenz gebaut wurde (Steyr-Fiat-Assemblingvertrag 1949), rüsteten die SteyrWerke mit einem eigenen Motor (WB 405) aus –, eigentlich auf –, denn die Steyr-Motoren waren grundsätzlich stärker und drehfreudiger als die von Fiat. Das war für einen Alpenfiat in gebirgigem Gelände auch angebracht. So hatte der Fiat 1900B 80 PS (SAE), der Steyr 2000B 86 PS (SAE) und der Steyr 2000 Sport gar

93 PS (SAE) bei 4300 U/min, damit brachte er es auf 160 km/h Spitze.

Als man sich im Steyr-Daimler-Puch-Konzern 1954 entschlossen hatte, zumindest einen Kleinwagen in eigener Produktion zu fertigen, kam nun diese wunderbar ausgewogene Kleinwagenkarosserie daher und ließ den eigenen Entwurf, ein eher noch an Modellen wie Lloyd Alexander oder dem NSU Prinz orientiertes „Kacherl“, dagegen alt aussehen. Giacosos geniales Design war wie von einem anderen Stern. So schloss man den Vertrag mit F.I.A.T.: Die Turiner Automobilfabrik lieferte die Rohkarosserie, in den Puchwerken in Graz, wo man gerade sehr erfolgreich Motorräder herstellte, wurde der neue „SteyrPuch 500 Modell Fiat“ hergestellt. Der neue „Fiat 500 Nuova“ wurde im Juli 1957 vorgestellt, der „Puch“, wie man ihn bald nannte, am 30. September desselben Jahres.

Man hatte die Zeichen der Zeit richtig erkannt. Der Puch verkaufte sich bald ganz gut, 1959 wa-

ren es 8.334 Fahrzeuge (Produktionsrekord), und er ging auch gut. Da sich der Fiat anfangs nicht so gut verkaufte, entschloss man sich, ihn etwas aufzupäppeln und in ein paar prestigeträchtige Rennen zu schicken. Es wurde dazu das Modell „Fiat 500 Nuova Sport“ mit frechen roten Streifen und zusätzlichem Mittelscheinwerfer geschaffen, etwas aufgebohrt, von 60 auf 67,4 mm, mit Weber 26 IMB 1 statt 24 iMBVergasern bestückt, und damit von 479,5 auf 499,5 ccm und 21,5 PS (CUNA) statt der normalen 15 PS gebracht.

Damit ging man am Hockenheim-Ring 1958 an den Start, bei einem 12-Stunden-Rennen für Kleinwagen. Gleichsam als Zugpferd hatte man einen von Meister Karl Abarth präparierten Fiat 500 mitgebracht, der, von Luigi Villaresi gesteuert, auch gleich die schnellste Runde fuhr und in Führung ging. Aus unerfindlichen Gründen (?) hörte der Abarth plötzlich auf, sich fortzubewegen, und die Fiats machten sich den Sieg untereinander aus; Alexander und Prinz hatten das Nachsehen. Auch im harten Langstreckenrennen Lüttich-Brescia-Lüttich vor 60 Jahren, quer über die Alpen, siegten Arturo Brunetto und Andrea Frieder auf dem Fiat 500 Nuova Sport vor Gegnern wie dem Messerschmitt TG 500, Goggomobil 300, Berkley (mit 500-ccm-Excelsior-Motor), Lloyd, Zündapp Janus, 2 CV, Panhard Dyna oder BMW Isetta. Eine glänzende Präsentation, und durchaus verkaufsfördernd.

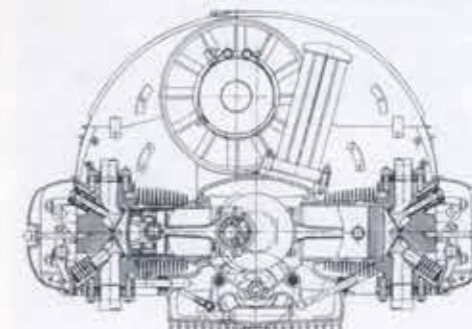
Seine Klasse, Gran Turismo 500, beherrscht der neue Flitzer selbstverständlich von Anfang an. 1959/60 wird das Sport-Reglement in Italien geändert, die Klasse GT 500 wird abgeschafft und die Produktion des „Fiat 500 Nuova Sport“, nun überflüssig geworden, eingestellt. Das neue Modell „Nuova 500 D“ erbt von seinem sportlichen Onkel den vergrößerten Hubraum, den größeren Vergaser und andere kleine Veränderungen, sodaß er Fiat Nuova 500 D bei einigem Tuning dem

Sportmodell in nichts nachstand. Er wurde auch bald für die Klasse Turismo bis 500 ccm homologisiert. Der sportliche Wettkampf wird nun in der Klasse 500 Turismo ausgetragen. Die Klasse bis 500 war in dieser noch nicht von Überfluss an Technik, Elektronik und Leistung angekränkelten Phase des Motorsports sehr beliebt. Sie bot Entfaltungsmöglichkeiten für Talente, am Volant wie in der Werkstätte. Es gab spannende Wettkämpfe, seriennahe Autos und Preise in Reichweite. Rennbegeisterung beim Publikum, nicht nur in Italien, auch in Österreich, wo sich die Puchs auch gleich in den kleineren Tourenwagenklassen breit machten.

Der Puch war, bei aller äußerlichen Ähnlichkeit, von Karosserie, Lenkung und Vorderachse abgesehen, ganz anders, eben für österreichische Bergstraßen, aufgebaut. Was der Fiat 500 D vom Sportmodell geerbt hatte, mehr Leistung, das brachte der Puch von vornherein mit. Bei alledem (Ausstattungsfeinheiten wie Luxus-Zwei-Farben-Klappsitze, beleuchteter Innenrückspiegel etc.) war der Puch um 5 kg (!) leichter als der Fiat und bot mehr Kopffreiheit unter dem Cabrio-Verdeck. Vor allem aber hatte er statt eines luftgekühlten ZweizylinderReihenmotors einen luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotor unter dem notwendigerweise leicht veränderten Motorhaubendeckel hinten, größere Reifen (135-12), stärkere Bremsen, auf deren Trommeln die Stahlfelgen angeschraubt waren, eine leistungsfähigere Kupplung und viele andere Bauteile aus österreichischer und deutscher Produktion. Der Motor war ein starkes Stück österreichischer Ingenieursleistung. Er war etwas stärker (16 DIN-PS), und lechzte geradezu nach Leistungssteigerung. Als Boxermotor hatte er eine günstigere Masseverteilung, sowie dank ausreichendem Ölkühler thermodynamisch bessere Werte, als dies ein kleiner stehender Reihen-zweizylinder haben konnte. All das brachte einen



Ein starkes Stück österreichischer Ingenieursleistung: Der Steyr-Puch 500.





Rechts: Giuseppe Lombardi und sein Steyr-Puch mit dem Tiroler Kennzeichen. Innen (in Farbe): Fiat 500 Sport.



Rechts und unten: Fiat Nuova 500 Sport - Brunetto und Frieder erreichten damit bei der gnadenlosen Rallye „Liege-Brescia-Liege“ als Sieger das Ziel.



niedrigeren Schwerpunkt, mehr Laufruhe und insgesamt, dank anderer Hinterachse, eine bessere Straßenlage.

Natürlich sprach sich auch bei den italienischen Fahrern herum, dass es hier einen schnellen Cinquecento gab, und nun begann das Katz und Maus-Spiel: Die Katze musste sich auch hier verstecken, denn die SteyrDaimler-Puch AG war vertraglich gebunden, den Wagen nicht nach Italien zu importieren. Dort jedoch hatte man schon damals große Praxis und geniale Virtuosität im Umgang mit, oder besser, im Umgehen von Gesetzen, und so konnte das Spiel beginnen. Rasch kam man auf die Idee, dass einem österreichischen Staatsbürger niemand verbieten kann, sein Auto mit nach Italien zu nehmen. Die zeitweise Übersiedlung freundlicher österreichischer Staatsbürger war eine Möglichkeit, zu einem schnellen Puch zu kommen. Und da sind auch noch die Südtiroler zwischen Österreich und Italien. Insbesondere der begabte Techniker und begeisterte Rennfahrer Ernesto Prinoth aus St. Ulrich im Grödnertal. Er verstand sich sehr gut auf den Puch-Motor und setzte ihn auch in verschiedenen Fahrzeugen (Formel Baby) mit durchschlagendem Erfolg ein. Es gab seit 1959 auch einen Sport-umbausatz, der um öS 2500,- 27 PS aus dem Boxer holte. Prinoth nahm mit seinem Wagen, Kennzeichen T 2.974, als erster SteyrPuch 500 in einem italienischen Rennen, am 26. April 1959 am Bergrennen von San Marino teil, – und er gewann. Gleich darauf läßt er alle Fiats auf dem Rundstreckenkurs

in Monza hinter sich. Viele cinquecentisti interessieren sich nun für dieses Geschöß und wollen auch eins haben. Aus dem Kreis dieser Interessenten gelingt es dem Regisseur Piercarlo Borghesio, Prinoths Puch zu ergattern. Borghesio steigt ein und hat alle Fiats im Rückspiegel. Auch Giuseppe Lombardi, Unternehmer aus Forli, ergattert einen Puch, Kennzeichen T 103.474. Die beiden diktieren von nun an das Gesetz des Stärkeren. Am 5. August 1959 gewinnt er die Coppa Gallenga. Und weiter, Bergrennen, Rundstrecken...

- 23. August 1959 Coppa Selva di Fasano
- 30. August Coppa ai Colli Torinesi
- 10. März 1960 Frascati – Tuscolo
- 3. April Stallavena – Boscohiesanuova
- 22. Mai Castell'Arquato – Vernasca
- 25. Juni Varese – Campo dei Fiori
- 17. Juli Garessio – San Bernardo
- 7. August Bergrennen auf den Monte Erice
- 11. September Trofeo Lumezzano
- 16. Oktober Coppa d'Oro AC Bologna ...

Im nächsten Jahr, 1961 geht es so weiter, am 11. Juni 1961 gewinnt er wieder die Coppa Gallenga und so fort ...

Lombardi und Borghesio teilen die Siege in der Kategorie Turismo 500 ccm unter sich auf. Einmal, am 25. Oktober 1959, gelingt es Aldo Alba am Steuer eines Fiat 500 Sport – diese Fahrzeuge wurden in der Klasse Turismo bis 500 ccm toleriert, Lombardi zu schlagen. Marcello Zampi

kreuzt bald mit einem weiteren Steyr Puch 500 DL, Kennzeichen V 46.509, auf. Die Fiat-Piloten, ihrer nicht wenige, mußten sich aber in der Regel mit den Rennen begnügen, wo die Puchs nicht antraten. Schließlich konnten die ja nicht überall sein. Sowas ist unbefriedigend, das sieht jeder ein. Die eindrucksvolle Siegesserie von Lombardi, Borghesio und Consorten erweckte begreiflicherweise Unmut, und es kommt zum Protest der Fiat-Piloten, die es satt waren, von den Siegen faktisch ausgeschlossen zu sein. Sie verlangen den Ausschluss der Puch-Fahrer aus der italienischen Meisterschaft. So geschah es auch. Lombardi, Borghesio und compagni verlieren also die Punkte zur italienischen Meisterschaft. Die Katze gibt sich aber noch nicht geschlagen, sie bekam eine auf die Pfoten. Aber das war nicht genug, man verlangt weiter, dass die Puch-Fahrer von den Preisen und Preisgeldern ausgeschlossen werden. Immerhin gab es bares Geld für einen Sieg, und Medaillen, die damals noch aus Gold waren. Das war in einer kleinen Klasse schon von Gewicht. 1961 nahmen die Puchs mehr oder weniger geheim an den Rennen teil, die Puch„Flügel“ wurden abmontiert, um nicht anzuecken, aber der Unmut legte sich nicht. Anhaltende Proteste drängten die italienischen Sportbehörden zu einer neuen Maßnahme: Steyr-Puch 500 sind nur dann zuzulassen, wenn sie von Fahrern mit ausländischer Lizenz gelenkt werden. Auch da gibt es Wege. Man meldet einen ausländischen Wohnsitz bei einem netten Freund, nominiert das Fahr-

zeug unter einem ausländischen Rennstall, und auf geht's. 1962 und 63 kehren Lombardi, Marcello Zampi, Achille Muzzarelli, der Borghesios Puch erworben hat, wieder offiziell auf die Rennpisten zurück. Auch Ernesto Prinoth, mit einem Steyr-Puch 500 D, Kennzeichen G 72.726, fährt wieder, dazu noch Achille Minen, Arturo Brena, Banito Capellari, Domenico Romanello, Renzo Cattelan, Roland Parth und Roberto Benelli „Robertino“. Nun ist das Maß voll. Die Fiat-Piloten verlangen eine weitere Einschränkung: Die Steyr-Puchs dürfen nur noch an italienischen Rennen teilnehmen, die für ausländische Beteiligung offen sind. Solche Rennen gibt es wenige. Die Fiat-Fahrer jubeln „die Katz ist tot, die Katz ist tot!“. Die Geschichte endet hier. Fast, nur „Robertino“ fährt noch ein paar Rennen, dann stellt auch er seinen Puch ab.

Begabte Tuner wie Domenico Giannini verbessern inzwischen den Fiat 500 weiter, man ist wieder unter sich. Einmal noch, am 1. Mai 1966, holt „Robertino“ seinen Puch aus der Garage, um noch ein letztes Rennen zu bestreiten, bevor er sich beruflich dem Familienbetrieb endgültig zuwendet. In der Coppa della Collina fordert er Maurizio Zanetti, den regierenden Meister in der Klasse Turismo 500, mit dem von einem der genialen Tuner, Romeo Ferraris, präparierten Fiat-Giannini 500 TV heraus, – und gewinnt. Mit diesem letzten strahlenden Sieg endet die Geschichte der italienischen Steyr-Puchs 500. Endgültig.



Der Südtiroler Ernesto Prinoth (oben zu sehen sein Formel Baby Projekt) war maßgeblich an den Erfolgen des Puch in Italien beteiligt: mit Startnummer 4 anno 1959, 1963 mit No. 62 und gemeinsam mit Piercarlo Borghesio mit Kennzeichen T 2.974.





16. bis 17. März
Technorama Kassel
 Auch dieses Jahr wieder Technorama Kassel. Wir freuen uns, Euch an unserem Stand begrüßen zu dürfen.



10. bis 14. April
Techno Classica Essen
 Der Steyr-Puch Messeauftritt in neuen Hallen. Halle und Standort sind noch nicht festgelegt. Info folgt: im THONDORF BOTEN



2. bis 5. Mai
60 Jahre Steyr-Puch Haflinger
 Infos bei: www.puchhaflinger.at



25. Mai
Teilemarkt Graßfing
 Teilemarkt bei Heinz Liedl in Graßfing. Am Abend geselliges Zusammensitzen



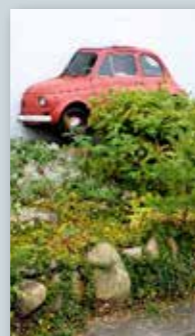
23. Juni
Haflingertreffen
 Infos bei: www.luescher-landtechnik.ch



28. bis 30. Juni
9. Ziegenrücker Bergrennen
 Infos bei: www.ziegenrueckerbergrennen.com



23. bis 25. August
2. Internationales Steyr-Puch Treffen Kassel Calden
 Anmeldung bis 31. Mai.



30. August bis 1. September
Fiat 500 und Steyr-Puch 500 Treffen
 bei Mathias Duesterberg in Klein Marzehns. Anmeldung über: info@steyr-puch.de



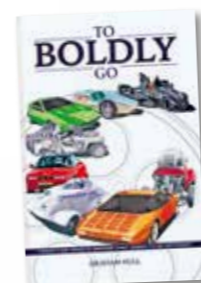
13. bis 15. September
Treffen Kyritz an der Knatter
 Für den Puch Autoliebhaber. Anmeldung über: info@steyr-puch.de



28. bis 29. September
„Die Hopfenmeile“
 Die gepflegte Ausfahrt für den Steyr-Puch 500 bei Hubert in Agelsberg. Infos bei: juhu.nenninger@t-online.de

STEYR-PUCH 650TR

1964-1969



G. HULL 03

DER STEYR-PUCH 650 TR VON 1964 WAR EIN WOLF IM SCHAFSPELZ. DIE FIAT 500 KAROSSERIE TÄUSCHTE JEDEN, WOBEI NUR DAS GROßE FRONTEMBLEM, DIE RÄDER UND DIE LÜFTUNGSSCHLITZE IM MOTORDECKEL HINWEISE AUF SEINE WAHRE IDENTITÄT GABEN.

„ÖSTERREICHS KLEINE BOMBE“ (AUTOSPORT MAGAZINE)

Die Evolution des Automobils bietet gelegentlich Überraschungen und Abweichungen, die das Leben ein bisschen interessanter machen, wie in dem seltenen Fall des Steyr-Puch „Fiat 500“.

Hintergrund

Schneller gemachte Fiat 500 hatten natürlich schon von Anfang an Tradition in der Szene. Die berühmtesten und in Sammlerkreisen begehrtesten waren die des österreichisch-stämmigen Carlo Abarth. Überraschenderweise wurden die italienischen Firmen alle übertroffen von einer ebenfalls österreichischen Quelle. Steyr-Daimler-Puch hatte sich schon mit seinem Haflinger-Allradler viel Ruhm erworben, einer Bergziege unter den Automobilen. Mit seinem Motor, zur Verwendung im PKW gereift und unter Vermeidung der Kosten für die Entwicklung eigener Karosserie-

werkzeuge, bauten sie eine neuartige Hybride: eine Mischung aus einer importierten Fiat 500 Karosserie und mechanischen Komponenten aus dem eigenen Haus.

Mechanik

Der liegende Zweizylinder-Boxermotor des Haflingers ersetzte die ziemlich primitive italienische Reihenmotorkonstruktion. Es gab verschiedene Ausführungen dieses Motors, aber die für uns interessante ist die 660 ccm Maschine, die letzten Endes den Steyr-Puch 650 TR befeuerte. Sie glänzte mit Zylinderköpfen aus Aluminium, halbkugelförmigen Brennräumen, einer Verdichtung von 10,5:1, hohlgebohrten Einlass- und natriumgefüllten Auslassventilen, Doppelvergaser, Nockenwelle mit hohem Hub, erleichterten Kipphebeln, einem erleichterten Schwungrad und abgestimmtem Auspuff. Wem das alles nicht reichte, hatte auch noch einen Monte-Carlo-Auspuff, enger gestufte Getriebeübersetzungen und mehrere Trieblinge zur Auswahl. Der

DER POLNISCHER ZAUBERER SOBIESLAW ZASADA HAT DAS KLEINE PROJEKTIL ERFOLGREICH IM INTERNATIONALEN RALLYSPORT EINGESETZT. VORAUSSETZUNG DAFÜR WAR, DASS ER DAS VERHÄLTNISS VON LEISTUNG ZU GEWICHT PERFEKT EINGESETZT HAT.

Motor entwickelte 40 PS bei 5800 U/min und durfte bis 7000 U/min gedreht werden.

Das Autochen wog gerade mal 499 kg und die „serienmäßige“ Höchstgeschwindigkeit betrug 140 km/h. Eine Bosch Lichtmaschine, die gleichzeitig als Dynastarter arbeitete, war an ein großes Alu-Gebläsegehäuse angeflanscht und mit der Riemenscheibe auf der Kurbelwelle durch zwei eindrucksvolle Keilriemen verbunden. Die ziemlich einzigen italienischen Komponenten der Mechanik waren die Lenkung und die Querblattfeder, die zusätzlich an einem Panhardstab geführt war. Große, leistungsfähige, Steyr-Puch eigene Aluminium-Trommelbremsen ragten über die Felgen hinaus zur besseren Kühlung. Die Felgen waren am Außenrand der Trommeln angeschraubt, wie man es schon vom Panhard 24 CT her kannte. Die Hinterachsaufhängung bestand aus Schwingarmen mit erkennbar negativem Sturz; die Spiralfedern stützten sich auf Gummielemente, die die Federwirkung verstärkten.

In den richtigen Händen konnte das Auto den schwereren Mini Cooper mit 998 ccm ärgern und stand auch dem Cooper S nicht gerade im Weg. Interessanterweise gab es keinerlei Gemeinsamkeiten im Layout der österreichischen und britischen Komponenten, es waren grundverschiedene Konzepte.

Karosserie

Obwohl die Importe nach Großbritannien das Standarddach des Fiat 500 mit dem aufklappbaren Stoffvorderteil aufwiesen, hatte Steyr-Puch zuvor das eigene Metaldach verwendet, das eine aerodynamisch günstigere hintere Dachkante aufwies, ähnlich denen, die heutzutage wieder sehr gefragt sind. Frühe Ausführungen hatten die originalen, hinten angeschlagenen Türen.

Von hinten wiesen nur die vier Lüftungsschlitze quer auf der Motorhaube auf den



Wolf im Schafspelz hin, und jeder glaubte, die harmlose italienische Aufziehmaus vor sich zu haben. Der Steyr-Puch hatte gewiss all den Charme und Stil des Fiat 500, einschließlich des erstaunlich geräumigen Innenraums, der ausgezeichneten Rundumsicht und Manövrierbarkeit. Vom Aussehen her hatten die Italiener wohl den bestaussehenden Kleinwagen überhaupt entwickelt.

Was passierte dann?

Sobiesław Zasada gab die Antwort!

Der Steyr-Puch wäre bestimmt nur ein österreichisches Gewächs geblieben, wenn die Firma nicht beschlossen hätte, ihn bei Rallyes einzusetzen. Als Fahrer wählten sie den Polen „Sobek“ Zasada. Die Kampagne begann 1964 in der polnischen Runde der europäischen Rallyemeisterschaft, in der Zasadas 650 TR gewann, mit Eric Carlsson auf dem zweiten und Pat Moss auf dem dritten Platz. Von den

58 internationalen Rallyes im Jahr 1965 beendete Steyr-Puch zehn auf dem ersten Platz und war 46mal Klassensieger. Zasada war 17ter bei der Rallye Monte Carlo, 9ter bei der Tulpenrallye, 7ter an der Akropolis und 3ter in Genf. Er schaffte es auf den zweiten Platz bei der Polenrallye hinter Rauno Aaltonen (auf einem Werks-Cooper S) und belegte den dritten Platz in der europäischen Meisterschaft hinter Aaltonen und Trautmann, wobei er auch

To Boldly Go

an der RAC Rallye teilgenommen hatte. 1966 wurde die Meisterschaft in drei Gruppen aufgeteilt. In der Gruppe 2 war der TR gegenüber der Konkurrenz untermotorisiert, doch Zasada meinte, er hätte dennoch eine Chance und schlug sich wacker – Timo Mäkinen auf dem Cooper S war sein Hauptgegner. Die Meisterschaft entschied sich bei der RAC Rallye. Laut Motoring News war Zasada vor der Veranstaltung der Meinung gewesen, er sei nicht konkurrenzfähig und beschloss, nicht teilzunehmen. Er hoffte, Mäkinen würde sein eigenes Fahrzeug beschädigen.

Genau das tat Mäkinen, und Zasada gewann die Gruppe 2 von 1966. Steyr-Puch hatte mehr erreicht, als man zu hoffen gewagt hatte, beendete dann aber das Rallye-Engagement wegen der hohen Kosten.

Der Autor hat sich in der Folgezeit häufig mit einem deutschen Ingenieur unterhalten, der einen 650 TR bei Rundstreckenrennen der Klubszene eingesetzt hatte. Bei Vollgas, ausgestattet mit einer Monte-Carlo-Anlage, einer 4,87:1 Übersetzung und mit gerade verzahnten Getrieberädern, klang er wie ein großvolumiges Zweizylinder-Rennmotorrad und konnte mit leichtem Übersteuern sehr schnell um die Kurven bewegt werden. Zasada bekam direkt danach das Angebot, Porsche-Werksfahrer im Team mit Vic Elford zu werden, und gewann die Gruppe 1 der Europäischen Rallye-Meisterschaft 1967 auf einem 912. 1971 gewann er auf einem BMW 2002 TI. Insgesamt dreimal gewann er die Europäische Rallye-Meisterschaft (1966, 1967 und 1971) und war 1968, 1969 und 1972 Vizemeister. Er war drei Jahre lang Werksfahrer bei Steyr-Puch, fünf Jahre bei Porsche, zwei Jahre bei BMW und drei Jahre bei Mercedes.

Sobiesław Zasada war offensichtlich ein Ausnahmefahrer, egal welchen Maßstab man anlegte, und kein anderer hätte den Steyr-Puch zu solchen Höhenflügen bringen können. Es gibt kaum Berichte über Ärger mit der Technik aus jener Zeit, ausgenommen ein Bremsversagen, einen der sel-

tenen Unfälle und ein paar Reifenprobleme, was zusammen genommen sehr für das Fahrzeug unter den damaligen Umständen spricht. Bei der Akropolis-Rallye spottete man, dass die Schlaglöcher größer als das ganze Auto seien. Das winzige rote Geschoss war ein echtes Spektakel, mit dem Bug hinter gewaltigen Scheinwerfern verdeckt, dem heiseren Auspuffsound und dem Singen der Getrieberäder. Die Leistung lag bei annähernd 50 PS und die Höchstgeschwindigkeit bei 153 km/h.

Zeugnis

1966 verschlang ich mit Begeisterung den Werksprospekt und diverse Testberichte, aber für Studenten wie mich war der Steyr-Puch bei einem Preis von 699 £ nur ein Spielzeug reicher Jungs (Damaliger Wechselkurs zur DM 1:11). Vier Jahre später hatte ein Händler an der Südküste einen 650 TR in Zahlung genommen. Da dessen glorreiche Tage längst vorüber waren, wusste der Mann nicht wirklich, was er da hatte und nahm mein ziemlich niedriges Angebot an. FFX 2D wurde eine Zeit lang auf den Autobahnen M1/A5/M6 zwischen London und Cheshire bewegt. Man kann sich nicht vorstellen, was Sir Henry Royce und WO Bentley gesagt hätten, wenn sie ihn auf dem Parkplatz der Rolls-Royce Lehrlingsunterkunft in Crewe an sehr kalten Vormittagen gesehen hätten, die es erforderten, dass, wegen der hohen Verdichtung, eine Zündkerze heraus geschraubt werden musste, damit er schnell genug drehen konnte, um auf einem Zylinder zu zünden. Die Rakete im Taschenformat zu bewegen war eine ganz eigene Erfahrung. Durch den kurzen Radstand, in Verbindung mit der Heckmotoranordnung, war der Geradeauslauf nicht gerade seine Tugend. Aber wer Übersteuern und enge Kurven mochte, hatte echt Spaß mit ihm. 145 km/h mit dem Steyr-Puch zu fahren, war auf jeden Fall das größere Erlebnis als 240 km/h mit einem Mercedes auf der Autobahn. Der Witz über einen sprechenden Tachometer fiel mir ein:

„Hier spricht der Heilige Christophorus. 135!! Ich gehe von Bord!“

Knock-knock-knocking on Heaven's door...

Ein hinterhältiger Zeitgenosse konnte die unerwartete Höchstgeschwindigkeit schon dazu nutzen, um jene zu ärgern, die den Steyr für einen Fiat 500 hielten und nur mit gefestigter Moral konnte man dieser Versuchung widerstehen. Wenn man es schaffte, sich nicht ständig als Rallyefahrer zu fühlen, war der 650 TR eine Freude. Der Boxermotor war ein kleiner Juwel. Er brachte hohe Hecklastigkeit und zum Ausgleich war die Querblattfeder vorne gesprengt, zum einen für das Aussehen und zum anderen, um an der Front keinen zu hohen Luftstrom unter das Auto zu bringen. Das Fahrgefühl war mit Beifahrern besser – besonders die Federung fühlte sich sanfter an – und sogar bei voller Beladung war genug Leistung vorhanden. Mitfahrer waren auch für die Geräuschdämmung ein Vorteil. Beim Verbrauch waren 9 bis 11 Liter möglich, abhängig von der Gaspedalstellung.

Ich muss zugestehen, dass das Auto die heilsame Erkenntnis brachte, dass große Fahrer eine eigene Rasse sind. Zasada stieg von gerade mal 50 PS im Steyr-Puch direkt auf zu 185 PS im Gruppe 3 Porsche 911 S. Bei seiner ersten Rallye platzierte er sich direkt hinter Vic Elford's (Quick Vic) Porsche.

Neben etlichen anderen Tugenden muss Zasada blitzartige Reflexe gehabt haben. Wenn man mit dem 650 TR sein Glück auf nasser Oberfläche versuchte, konnte es schon schief gehen; es war nur ein erschreckend schmaler Bereich

zwischen dem Gefühl, alles unter Kontrolle zu haben und eben gar nicht. Natürlich konnte man das Auto schnell wieder einfangen aufgrund des geringen Gewichts, aber so was stundenlang zu praktizieren, immer Vollgas auf verschiedenen Untergründen, erforderte schon außerordentliche Fähigkeiten und Talent. Was er mit dem Steyr-Puch erreichte, muss man als die größte Leistung des polnischen Maestros ansehen, wenn nicht sogar im gesamten Motorsport. Da das heutzutage fast vergessen ist, wäre es eine tolle Idee, irgendwo einen 650 TR in einer Sammlung auszustellen, mit einer Auflistung seiner Großtaten in den 1960ern, Zeuge einer einmaligen Kombination von Fahrer und Fahrzeug. Was immer Zasada auch an Geld verdiente, es konnte nie genug gewesen sein.

Ein beschämendes Ende

FFX 2D wurde zum Schluss das Opfer der schwachen Nerven seines Fahrers in einer nassen und windigen Nacht des Jahres 1970 auf der M6 in Staffordshire. Die Böen waren so heftig, dass nur der Weg in den LKW-Graben neben der inneren Spur blieb. Selbst bei 50 km/h war das mehr wie Segeln in einem Dingi (Beiboot). Das Auto wurde dann bei einem Händler in Cheshire in Zahlung gegeben. Ich ließ ihn auf seinem Verkaufsplatz zurück, wo er über die Schreibweise von Steyr-Puch grübelte: Er war überzeugt, es sei ein Fiat 500! Ich fuhr mit einem Mini Cooper vom Hof, der Erzrivale im Autoquartett – und das kam mir dann schon vor wie ein Akt eines grausamen Verrats.

Überschrift von Ronald Barker in der Zeitschrift CAR vom Dezember 1966:
„Du Steyr – ich Puch!“

In Gedanken versunken fuhr ich auf der mittleren Spur der M1, als ein gut erhaltener Triumph Stag hinter mir auftauchte. Der Fahrer mit Tuchmütze und Handschuhen lächelte herablassend, als er mir die Lichthupe gab, um mich von der Spur zu scheuchen. Ich machte mich brav aus seinem Weg in eine Lücke. Ich betone, dass ich der Versuchung widerstand, das kleine rote, österreichische Autochen etwas zu drehen und auf Hirschjagd zu gehen, aber ich bin auch nur ein Mensch.

Übersetzung: Peter Brysch

Graham Hull „TO BOLDLY GO“ TWENTY-SIX VEHICLE THAT DARED TO BE DIFFERENT
First published in March 2017 by Veloce Publishing Limited · www.veloce.co.uk / www.velocebooks.com



Herbst-Ausfahrt in der Hallertau „Hopfenmeile“

TEXT // FOTOS Rainer Hübsch



Esso-Tankstelle in Mainburg

Nun war es nur noch ein kurzes Stück zurück nach Agelsberg. Dort wartete auf die erfrorenen Füße bereits ein knisternder Ofen in der Holzhütte, die uns dankenswerterweise ein Nachbar von Hubert zur Verfügung gestellt hatte. Hier versammelten sich die Teilnehmer zunächst bei Kaffee und Kuchen zu den üblichen Benzingesprächen. Gegen Abend waren dann alle wieder aufgetaut und genossen die Geselligkeit bei Bier, Leberkas, Fleischpflanzerln und Kartoffelsalat. Thomas Hartmann zeigte einen Film

vom Flugplatzrennen in Kassel-Calden, und auch zur weiteren Entwicklung des Freundeskreises wurden rege Gedanken ausgetauscht.

Da es wie immer bei solchen Treffen spät wurde, haben sich fast alle in den umliegenden Pensionen einquartiert oder in den Wohnmobilen genächtigt. So traf man sich am nächsten Morgen nochmals zum zünftigen Frühstück – natürlich erst, nachdem der Puch freigekratzt war!



Wallfahrtskirche Mariä Geburt in Lohwinden

Am letzten Oktoberwochenende 2018 traf sich ein respektables Grüppchen Puchianer beim Hubert Nenninger in Agelsberg bei Ingolstadt in der Absicht, den herrlichen Sommer mit einer Runde durch die Hallertau ausklingen zu lassen. Petrus war allerdings nicht nach sanftem Ausklang zumute: Einstellige Temperaturen und schließlich Graupel verlangten den zehnten Puch (verstärkt durch einen 500er Fiat und einen Alfa Bertone) und vor allem der Besatzung alles ab. So manche Beifahrerin klemmte mangels Heizung deckenumhüllt in den H-Gurten.

Dank Huberts und Sabines perfekter Vorbereitung – ersterer übrigens die ganze Ausfahrt über knallhart im T-Shirt unterwegs – ging es durch das bekannte bayerische Hopfenanbaugebiet. Nach kurzen Foto-stops an einer malerischen Wallfahrtskirche, einer historischen Esso-Tankstelle sowie der Hornecker-Brauerei mit seinem imposanten Wirtshaus fuhren wir in den Hof des Araber-Gestüts Eulenthal in der Nähe von Geisenfeld und stellten die Puchs auf. Dort begrüßte uns der Züchter höchstpersönlich und gab interessante Einblicke in die Welt der Araberpferde und deren Zucht.



Rennsemmeln in Holzhausen

Sie sehen aus wie alte Fiat 500er, sind aber Steyr-Puch-Autos eines bundesweiten Freundeskreises

Von Anja Reinbothe-Occipinti

Holzhausen. Rot, gelb, hellblau, beige – acht bunte Miniflitzer stehen auf dem Hof von Familie Tangemann im Kyritzer Ortsteil Holzhausen. Die Automobile sind wie eine Art optische Täuschung. Sie sehen aus wie alte Fiat 500er, sind aber Steyr-Puch-Modelle. Äußerlich sind sie nur von Kennern vom Original zu unterscheiden. Laien entlarven sie am großen Logo vorne auf der Haube. Aus ganz Deutschland kommen die Oldtimer: aus Pfaffenhofen, Fürth, Hof, Potsdam-Mittelmark oder Berlin, verraten die Nummernschilder.

Im lauschigen Innenhof fecht-simpeln die Besitzer der bunten Hüpfel bei Wasser, Saft und Kaffee. Sie alle vereint die Leidenschaft für die Oldtimerwinzlinge vor ihnen auf der Wiese. „Wir treffen uns einmal im Jahr in Regensburg zu Ausfahrten, da die meisten Mitglieder des Freundeskreises Steyr-Puch aus Süddeutschland stammen“, sagt Gastgeberin Sophie Tangemann, und ihr Mann Richard ergänzt: „Dieses Jahr wollten wir es bei uns in Holzhausen machen. Wir haben den Platz und möchten, dass die Leute auch mal Brandenburg und unsere Region kennen lernen.“

Einer der Weitangereisten ist Michael Kuhn aus Filderstadt in Baden-Württemberg. „Seit 34 Jahren gibt es unseren Freundeskreis. Ich bin eines der Gründungsmitglieder.“ 1984 hob eine Gruppe Enthusiasten im Ruhrgebiet die Fangemeinde aus der Taufe. Inzwischen widmen sich rund 230 Mitglieder dem ehemaligen österreichischen Automobilhersteller. Einmal im Jahr erscheint das Clubmagazin „Thondorf“.



Wir möchten, dass die Leute auch mal Brandenburg und unsere Region kennen lernen.

Richard Tangemann
Steyr-Puch-Fahrer aus Holzhausen

Um die 16 Steyr-Puch-Fans sind zum Jahrestreffen nach Holzhausen gekommen. Nicht jeder hat seinen eigenen Oldtimer dabei, die meisten aber ihren Partner. Manche der insgesamt 30 Personen übernachten in Hotels in Neustadt oder Kyritz, andere wiederum im eigenen Wohnmobil auf dem Hof von Familie Tangemann. Hubert Nenninger aus Pfaffenhofen etwa. 700 Kilometer waren es von ihm bis nach Holzhausen, erzählt er. „Den Steyr-Puch haben wir auf dem Anhänger transportiert.“ Seine Liebe zu dem Automobil entfachte bereits in der Fahrtschule. „1977 habe ich meinen Führerschein gemacht und wollte mir einen Fiat 500 kaufen. Mein Fahrlehrer meinte, ich solle mir lieber einen Steyr-Puch 500 zulegen. Das sei das Gleiche, aber besser.“



Ein Steyr-Puch mit Kyritzer Kennzeichen.



Es wurde natürlich auch eine gemeinsame Ausfahrt unternommen.



Das Emblem von Steyr-Puch.

FOTOS: ANJA REINBOTHE-OCCIPINTI

Ein Steyr-Puch 500 ist ein Fiat 500. Fast. Nach dem Zweiten Weltkrieg schwebte dem österreichischen Automobilkonzern Steyr-Daimler-Puch ein patentierter Kleinwagen vor. Auf eigene Pkw-Konstruktionen gedachten die Firmenbosse zu verzichten. Schon ab 1948 war Steyr-Daimler-Puch als Generalimporteur für Fiat tätig, schraubte in Österreich für die Turiner und ging in Abstimmung mit diesen dann auch eigene Wege. Ein Kleinwagen entstand. Für den übernahmen die Puchwerke die Karosserie des Fiat 500. Die Technik darin war eine eigenkonstruierte, von den Bremsen über das Getriebe bis zum Motor. Im Heckraum des Knirpses befand sich ein Zweizylinder-Boxermotor mit 16 PS anstatt des Fiat-Twin-Motors mit 13 PS.

1957 stellte der Konzern den Steyr-Puch 500, Modell Fiat, der Öffentlichkeit vor. Der Kleinwagen, der in Österreich zum Hausgebrauch gedacht war – selbst der dortige ADAC fuhr ihn bei Einsätzen – sorgte auch in Deutschland für Interesse. Als die Autofirma Liedl aus Regensburg schließlich Generalimporteur wurde, ergoss sich in der BRD eine wahre Flut von kleinen Hüpfeln auf den Straßen. Sogar Rennen wurden mit den Winzlingen gefahren, erzählt Freundeskreisgastgeber Richard Tangemann: „Dreimal, 1964, 1965 und 1966, ist Heinz Liedl Deutscher Bergmeister bei den Tourenwagen geworden.“

So wendig und vorteilhaft die Rennsemmel war, für viele Fahrer war sie zu teuer, gesteht „Puchianer“ Hubert Nenninger: „Da-her habe ich mir erstmal einen Fiat



Acht dieser Fahrzeuge kamen bei dem Treffen in Holzhausen am Wochenende zusammen.

850 gekauft für 800 Mark. Der Steyr-Puch dagegen kostete rund 4000 Mark.“ 1984 dann hat sich der Pfaffenhofener seinen ersten Miniösterreicher gekauft und kommt seitdem nicht mehr davon los. „Zeitweise hatte ich sieben bis acht Stück.“

Momentan besitzt er fünf Steyr-Puch-Modelle, mit denen er auch gerne mal bis nach Ligurien fährt. Nach Holzhausen mitgebracht hat er einen knallroten Flitzer aus den 1960er Jahren, mit dem er zu Rallyetouren antritt. „Das Auto hat 27 PS und noch den Originalmotor. Er ist aber überholt.“ 1992 habe er ihn gekauft. „Steyr-Puch-Autos sind ein Stück Jugend für mich.“

„Wie steigt man ein?“, fragt ein Siebenjähriger. „Die Tür wird andersherum geöffnet, weil sie hinten angeschlagen ist. Der Junge klettert in das kleine Raumwunder. Mit großen Augen sitzt er da und spielt Rennfahrer. Ein Puchianer von morgen? „Das wäre gut, wir brauchen Nachwuchs im Freundeskreis“, ge-

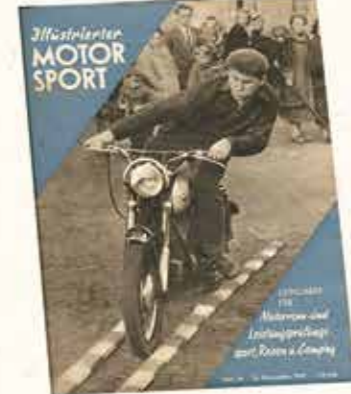
steht Nenninger.

Neben dessen Minioldtimer steht der hellbeige Kombi von einem Mann aus Klein Marzheins. Er, der seit zehn Jahren auf seinem Anwesen eigene Fiattreffen veranstaltet, ist mit seiner kranken Frau ange-reist. Sogar ihr Rollstuhl passt in den Steyr-Puch. „1974 habe ich das Modell erstanden, es als Alltagsauto für die Familie genutzt. Dann hatte ich es verkauft und 1999 durch einen Zufall wiederentdeckt.“

Die bunten Hüpfel sind robust. Georg Hummel aus Karlsruhe erzählt, dass er es mit seinem Steyr-Puch von Hamburg bis zum Nordkap geschafft hat, rund 7800 Kilometer hin und zurück. Gastgeber Richard Tangemann erinnert sich, wie er einst als Student von Berlin ins Allgäu zum Skifahren mit seiner Rennsemmel düste. „Mit 140 km/h bin ich an Mercedesfahrern vorbei. Die haben nicht schlecht geschaut.“ Einige Jahre ruhte die Leidenschaft des 67-Jährigen, der Hof hatte Vor-

rang. „Vor neun Jahren habe ich wieder angefangen, fahre auch Bergrennen bei Schleiz in Thüringen und Friedenfels in Franken.“ Zwei Steyr-Puchs stehen bei ihm: ein beigefarbener Kombi und eine rote Cabriolimousine. Baujahr 1963.

Dann trommelt seine Frau Sophie alle zusammen und verkündet, dass in fünf Minuten Abfahrt zur Ausfahrt ist. „Ursprünglich wollten wir durch die Prignitzdörfer nach Glöwen. Das Café dort hat aber zu, die Straßen sind zudem teils in einem schlechten Zustand.“ Dinge, die man bei so vielen Leuten und be-tagten Oldtimern beachten muss. „Nun fahren wir nach Havelberg, besichtigen den Dom. In Strodhe stärken wir uns auf dem Dorffest, fahren weiter nach Rhinow und zu-rück über Neustadt nach Holzhausen.“ Ein Steyr-Puch nach dem anderen verlässt den Hof. Und so zuckelt die kunterbunte Karawane auf der L14 Richtung Zernitz-Bahnhof zur ersehnten Ausfahrt.



Michael Kuhn

11. Januar 2019

Lieber Michael!

Für die Ausgabe THONDORF 2015/31 stellte ich seinerzeit einen zweiseitigen Kurzbericht aus der Anfangszeit des Steyr Puch 500 zur Verfügung. Mittlerweile wurde ich in der DDR-Kraftfahrzeugliteratur erneut fündig: In „Illustrierter Motorsport, Heft 24, 18. November 1957“ wird der Steyr Puch 500 vom Wiener Korrespondenten Ludwig Stecewicz vorgestellt.

Der Autor berichtet über den PKW unter der Überschrift „Steyr Puch 500 – Ein interessanter Kleinwagen“. Der Artikel wird durch aussagekräftiges Bildmaterial und Graphiken bereichert. Es geht hier allerdings um Informationen ohne praktischen Nutzen für den Verbraucher, denn ein Erwerb von Fahrzeugen aus dem westlichen „kapitalistischen“ Ausland war zum damaligen Zeitpunkt in der DDR, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht möglich. Steyr hat erst Jahre später LKW und auch Traktoren in der DDR vertrieben, nicht jedoch den Steyr Puch Pkw.

Mir war auch dieser Beitrag bisher völlig unbekannt, aber es tun sich immer wieder einmal interessante und erstaunliche Funde auf: Ein wiederum bemerkenswertes Zeitdokument! Anbei das eingescannte Material inkl. Titelblatt:

Dieses gescannte Material des DDR-Artikels habe ich vorsichtshalber in zwei Varianten beigefügt, da die Zeitschrift das DIN A4-Format etwas überschreitet und nur mit Mühe das Scannen mit den mir zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ohne Randverluste gelingt. Es würde mich freuen, wenn der Artikel für THONDORF 2019/33 geeignet erscheint. Meine Hintergrundinformationen (s.o.) sollten mit einfließen.

Aus der Markteinführungsphase des Steyr Puch 500 in Deutschland stammt ein Datenblatt, das ich ebenfalls für Thondorf 33 vorschlage. Das Bemerkenswerte ist in diesem Fall der Hinweis auf den Aufdruck „Werk Freilassing / Bayern“, der auf späteren Werbematerialien nicht mehr zu finden ist.

Für eine gelegentliche Rückmeldung wäre ich dankbar.

Aus Göttingen viele Grüße!

Holger



Die verschiedensten Kleinwagen spielen schon jetzt in vielen Ländern eine immer entscheidendere Rolle, und die Nachfrage wächst auch weiterhin ständig. Österreich, ein Land, das seit vielen Jahren nicht mehr über eine eigene Personenwagen-Industrie verfügt, hat, um dem auch dort wachsenden Bedarf an solchen Fahrzeugen nachkommen zu können, eine interessante Lösung gefunden, einen Fiat-Lizenzbau, den Steyr-Puch 500. Im folgenden finden Sie Einzelheiten über dieses Kleinauto.

Nach fast zwanzigjähriger Unterbrechung wird jetzt in Österreich wieder ein Personenautomobil hergestellt: der Steyr-Puch 500, Modell Fiat, ein Fahrzeug, das schon vor dem Start mit einigen Rekorden aufwarten kann.

Fahrgestell und Motor dieses Wagens kommen aus dem Werk Graz, das bisher nur Fahrräder, Mopeds und Motorräder hergestellt hat. Fiat-Turin liefert die Karosserieteile, die komplette Vorderachse und die Lenkung. Also zwei Väter und ein Wagen, und dieser Wagen darf — das ist eine der Bedingungen der Fiat-Werke — nur in Österreich verkauft werden. (Außerdem ist Steyr-Puch der Generalvertreter der Fiat-Personenkraftwagen in Österreich.)

Der für den Käufer interessanteste Rekord ist die fast luxuriöse Ausstattung des Motors, wie das bisher noch bei keinem Kleinwagen der Fall war.

Österreich unter den Autopionieren

Der in Mecklenburg geborene Siegfried Marcus baute bereits 1864 in Wien seinen ersten Wagen. Das zweite Modell, 1875 entstanden, ist das wertvollste Objekt im Wiener Technischen Museum, denn die elektrisch-magnetische Zündung dieses Wagens war nicht nur richtungweisend, sondern funktioniert noch heute!

Puch baute bereits 1903 den ersten Wagen, und der Typ VIII, ein robuster, schneller Alpenwagen, fand 1912 die Bewunderung aller Fachleute. Drei Wagen dieser Serie sind noch heute in Österreich in Betrieb. 1914 wurde die Autoproduktion eingestellt. Steyr übernahm die Erzeugung, und der Typ Steyr 50 war ein in der ganzen Welt bekannter Wagen, eigentlich der erste Vorläufer eines Kleinwagens, der aber bereits ein serienmäßiges Schiebedach, Stromlinie, Schwingachse und bequeme vier Sitze hatte.

Neben Steyr produzierte auch Daimler in Wiener Neustadt Autos, und einige Zeit war auch Porsche dort beschäftigt. Porsches engster Mitarbeiter war der bei Tatra, Nesseldorf, angestellte Konstrukteur Ledwinka, und Ledwinka jun., der seit Jahren bei Puch in Graz beschäftigt ist, war maßgebend am Bau des neuen Steyr-Puch beteiligt. Wer den Motor genau ansieht, wird sofort erkennen, daß die Grundideen von Tatra und Volkswagen auch bei diesem Kleinwagen Anwendung fanden.

Das ist der Motor

Der luftgekühlte, gummigelagerte Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, im Heck des Wagens gelagert, ist mit Axialgebläse, halb-

kugelförmigem Verbrennungsraum, Ölkühler, Feinöl- und Feinluftfilter sowie Ansaugeräuschkämpfer ausgestattet; Hubraum 493 ccm, Verdichtungsverhältnis 6,5:1. Die Maximaldauerleistung wird mit 16 PS bei 4600 U/min angegeben und das größte Drehmoment mit 3,2 mkg bei 2800 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h, und die Steigfähigkeit beträgt 30 Prozent; Kraftstoffverbrauch 4,5 Liter auf 100 km. Die Kurbelwelle läuft auf neuartigen Bleibronzelagern mit Zinnaufgabe, die Stahlpanzerventile haben verchromte Laufflächen, die Leichtmetallzylinderköpfe sind kühlungs-technisch überaus günstig.

Die Entwicklung dieses Motors hat sich übrigens über zwei Jahre erstreckt.

Steyr war eines der ersten Werke der Welt, die Wagen mit Schwingachsen bauten. Der Steyr-Puch 500 hat Einzelradaufhängung und hinten Schwingachsen mit progressiver Federung, ergänzt durch doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer.

Das Vierganggetriebe ist im zweiten, dritten und vierten Gang — ebenfalls ein Novum bei einem Kleinwagen — synchronisiert. Die Frischluftheizung leitet über einen Wärmeaustauscher mit Luftzuführung zur Windschutzscheibe und dient als Defroster.

Der Wagen ist mit einem Rolldach ausgerüstet, eine andere Ausführung wird gegenwärtig noch nicht geliefert.

Der Radstand ist 1840 mm, die Spurweite vorn 1120 mm und hinten 1135 mm. Der Wagen hat eine Gesamtlänge von 2965 mm, ist 1320 mm breit und 1280 mm hoch. Das Leergewicht beträgt 460 kg, die Nutzlast 300 kg und das zulässige Gesamtgewicht 760 kg. Die Reifenabmessungen sind 5,00 — 12, also ein etwas ausgefallenes Modell.

Die reparaturfreie Laufzeit der Prototypen betrug ungefähr 100 000 km, doch dürfte ein Durchschnittsfahrer nur etwa 80 000 km erreichen.

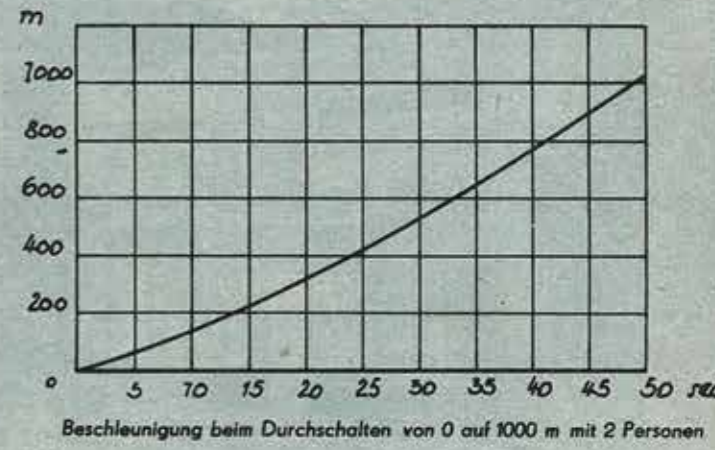
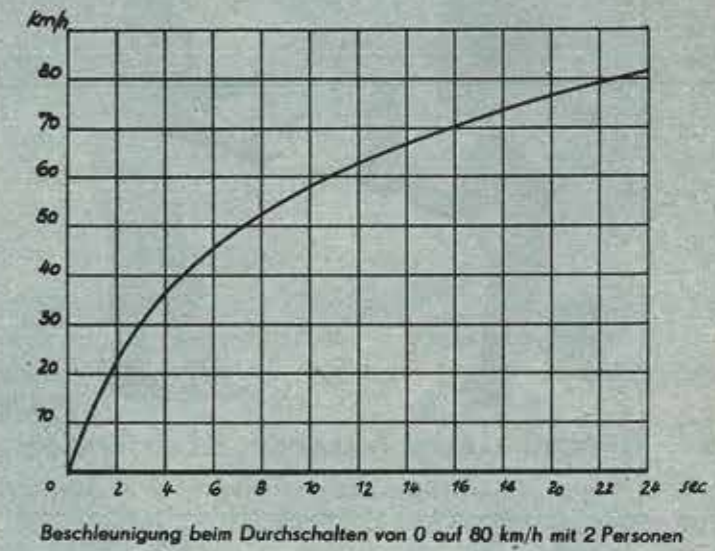
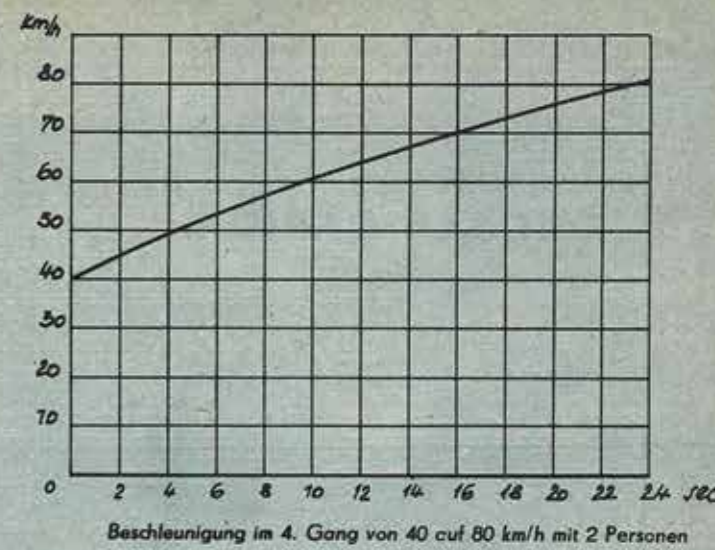
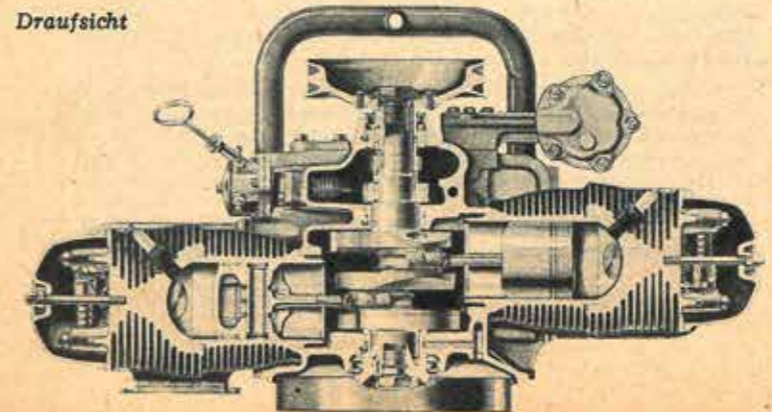
Gegenwärtig werden 15 Wagen je Tag erzeugt, die Produktion soll aber bis Ende des Jahres auf 60 Einheiten je Tag gesteigert werden, und für das Jahr 1958 sind 15 000 Stück vorgesehen; außerdem will man den Motor auch als stationäres Aggregat für Industriezwecke auf den Markt bringen.

Der Steyr-Puch 500 wird in den Farben Kirschrot, Gelb, Grün und Blau hergestellt.

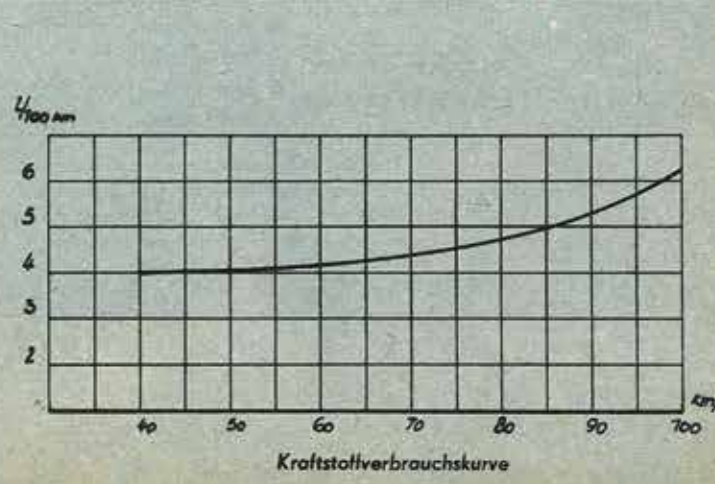
Der Zug der Zeit, „narrensichere“ Fahrzeuge herzustellen, wurde auch bei Steyr-Puch eingehalten. Der Zündschlüssel (rechts vom Lenkrad), nach unten gedrückt, ist zugleich der Starter. Die Blinkbetätigung ist rechts vom Lenkrad, über dem Lenkrad das Tachometer mit Lade-, Öl-, Blinker- und Lichtkontrolle.



Draufsicht



Bei zwei Personen kann allerhand Gepäck verstaut werden; sind aber auch die beiden hinteren Plätze von Fahrgästen besetzt, dann steht nur der kleine Gepäckraum im Vorderteil des Wagens zur Verfügung, und der enthält bereits Reserverad und Kraftstoffbehälter



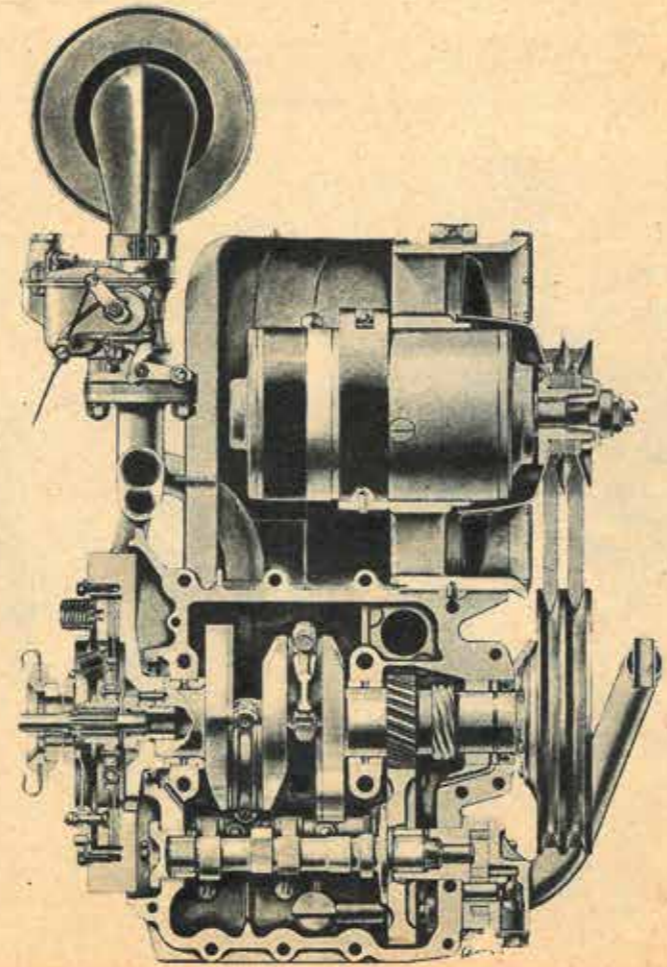
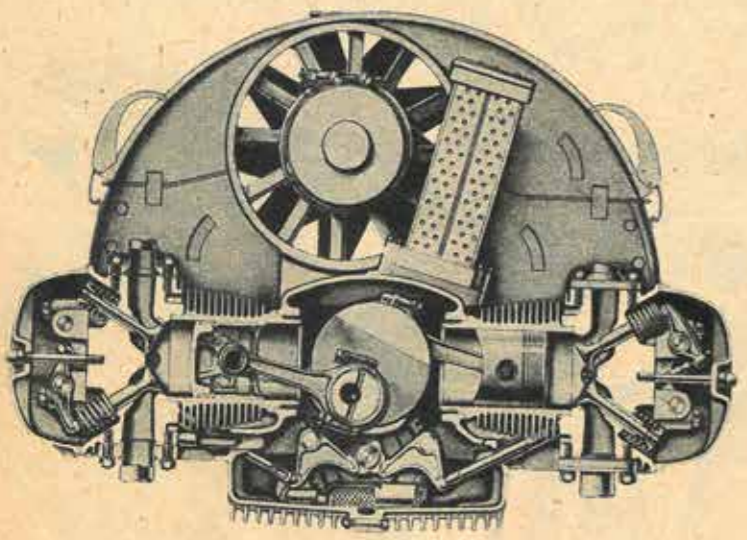
STEYR-PUCH 500

Ein interessanter Kleinwagen

Von unserem Wiener Korrespondenten Ludwig Stecewicz

Hier das aufgeschnittene Triebwerk von der Seite. Die gehärtete Kurbelwelle läuft auf Bleibronzelagern mit Zinnaufgabe

Der Motor weist eine verblüffende Ähnlichkeit mit dem des VW auf; es ist ein kompakter Block mit Axialgebläsekühlung





Unsere Puch-Helden

Wir nehmen einen Blick auf die Unentwegten in Vergangenheit und Gegenwart und ihren Steyr-Puch auf der Rennstrecke



2. ADAC-Flaggplatzrennen in Diepholz am 19.-20. Juli 1969



2. ADAC-Flaggplatzrennen in Diepholz am 19.-20. Juli 1969



2. ADAC-Flaggplatzrennen in Diepholz am 19.-20. Juli 1969

Weitere Infos und Fotos zu Dieter Nakaten, Manfred Spiegel, Siggie Sengel, Mathias Duesterberg und den anderen Steyr-Puch-Fahrern aus den Sechzigern bis heute findet ihr auf unseren Homepages:

www.steyr-puch-freundekreis.de/historisch

www.steyr-puch-racing.de/fahrer

www.steyr-puch-racing.de wird von Thomas Bohlmann betreut.

Wir danken Claudia, Peter und Thomas für das tolle Ergebnis all ihrer Bemühungen. So eine Seite macht richtig Arbeit!



Dieter Nakaten
* 5.3.1936 † 23.5.2012



Mathias Duesterberg
* 31.3.1950



Mathias Duesterberg fing relativ spät mit der Rennerei und dem Steyr-Puch an. Ab 1980 zeigte er weder sich noch dem Gegner gegenüber Nachsicht. Er bewegt seinen Steyr-Puch gerne am Limit, welches er in seiner langen Jugendzeit häufig erreichte und manchmal auch überschritt. Jutta, seine Frau, ertrug es mit einer gewissen Nonchalance, sonst wäre sie darob verzweifelt. Mathias fährt immer noch die Hundehütte, die er schon mehrfach umlackierte, um darüber hinweg zu täuschen, dass es sich dabei um ein und dieselbe Puch-Karosserie handelt, die er in seiner gewohnt unpräzisen Art unter dem Menüpunkt „ÜBER UNS“ auf unserer Homepage bereits erwähnte.

Wenn man älter wird, geht der Blick häufiger in die Vergangenheit und man erinnert sich im milden Licht des Alters der Geschehnisse.

So auch an die Zeiten in den Sechzigern des letzten Jahrhunderts, in denen der Steyr-Puch ein bezahlbares Wettbewerbsauto war, an dem man auch noch selber schrauben konnte und nach den Rennen am Wochenende am Montag wieder am Arbeitsplatz erscheinen musste.

Zu diesen Unentwegten gehörte auch Dieter Nakaten aus Düsseldorf. Seinen Steyr-Puch bewegte er von 1964 bis 1969 in erster Linie auf der Rundstrecke, wo er häufig auf Franz Eichhammer aus Regensburg traf, der sich nicht gerne überholen ließ.

Später fuhr Dieter Nakaten erfolgreich als „Werksfahrer“ für Irmischer-Tuning und Koepchen-BMW. Zu dieser Zeit musste er auch nicht mehr selber schrauben. Ein Rundenrekord in der kleinen Klasse auf der Nordschleife mit dem Steyr-Puch 650 TR wird wohl für immer Gültigkeit haben.

- ca. 120 Rennsieg
- Holländischer Autospeedway-Meister 1980 und 1982
- Zweifacher Autocross-Meister 1976 und 1977
- 1969 Klassensieger 300 km-Rennen Nürburgring

- Viele Siege bei Berg- und Rundstreckenrennen auf Steyr-Puch
- Österreichischer Staatsmeister 1993
- Trofeo Abarth Coppa Mille:
 - .. Divisionssieger 2003
 - .. 3. Platz Gesamtsieger 2003
 - .. Vizemeister Division 1/2008



Siegfried (Siggi) Sengel
* 10.3.1939 † 14.7.2018



Siggi Sengel – ein Franke aus Fürth – fing spät mit der Rennerei auf Steyr-Puch an. Er war furchtlos – manchmal zu furchtlos! Ein gefürchteter Gegner auf der Strecke, aber ein großartiger und beliebter Geschichtenerzähler im Gewölbe der Walba in Unterirading, wo sich jedes Jahr im Mai die gläubige Puch-Gemeinde bei Heinz in Graßlfing traf und noch heute trifft. Einen besseren Erzähler über unerschrockene Puchlenker und ihre unglaublichen Abenteuer gab es nicht. Wir warteten schon immer unruhig zu später Stunde, dass sich Siggi endlich erhob und sein „Horch“ verlauten ließ – ein Versprechen auf die nun folgenden vollmundigen Renngeschichten. Mein Lieblingsgeschichte war die, wie er mit seinem Steyr-Puch aufgrund eines Drehers rückwärts durch das Ziel schoss. Was für eine Geschichte! Wir werden ihn und seine Erzählungen vermissen. Seine Leidenschaft für die Musik und die Zuneigung zu seinen geliebten „Dauben“ war vielleicht noch größer als die für den Puch.

- Über 50 Klassensiege bei Berg- und Rundstreckenrennen
- Vizemeister im SHELL-Pokal 1987



Manfred -Mandi- Spiegel
* 3.2.1939 † 23.2.2017



Manfred – genannt Mandi – war ein Freund von Heinz Liedl seit Kindertagen und setzte seinen Steyr-Puch erfolgreich im Automobilslalom-Sport ein. Wohnhaft in Großberg, hatte er es nicht weit zu den Puch-Zentren von Heinz Liedl in Graßlfing und Hannes Haering in Regensburg.

So manche technische Verbesserung verhalf seinem fahrerischen Können zum Erfolg. Als Spezialist auf der Slalomstrecke fuhr er in über zwölf Jahren Pokale über Pokale ein. Wir denken gerne an die Zeit zurück,



die wir in seinem Gartenhaus (naja, Gartenhaus ist vielleicht etwas untertrieben) in guter Stimmung verbrachten.

- 229 Klassensiege im Automobilslalom
- 127 Gesamtsiege im Automobilslalom
- Gesamtsieger und Vizemeister ADAC-Städte-Slalom-Pokal
- Süddeutscher Slalommeister
- Süddeutscher Vize-Slalommeister
- Südbayerischer Slalommeister
- Südbayerischer Vize-Slalommeister

Jutta

* 21. Januar 1948
† 20. Januar 2019



Anfang der Sechziger des letzten Jahrhunderts saßen Jutta und ihre Freundinnen auf der Schaukel in der Loreleistraße in Frankfurt-Höchst. Wir, die Jungs, gingen in das Leibnitz-Gymnasium und Jutta mit ihren Freundinnen besuchte das Helene-Lange-Lyzeum. Die getrennten Lehranstalten machten es schwierig, Mädchen kennenzulernen. Aber natürlich auch geheimnisvoller. Man muss sich das so etwa wie in der Feuerzangenbowle vorstellen. Ich hätte gerne die Hand ihrer Freundin ergriffen. Aber sie nicht meine. Es waren harte Zeiten für empfindsame Jungs. Jutta und Michael verloren sich aus den Augen.

Bis zu einem Tag im Jahre 1983 in Oer-Erkenschwick bei Mutter Wehner. Verzweifelte Steyr-Puch 500-Besitzer befanden sich auf der Suche nach Nestwärme, die sie bei anderen Steyr-Puch-Besitzern zu finden hofften. Die Tür ging auf, Jutta und Mathias liefen ein. Mathias hat mich sofort als Doofi (einfältige Person) beschimpft, da ich in meinem Steyr-Puch 650 T die zwei Schalter mit Ein/Aus beschriftet hatte. Diese Beschriftungen mit gelben Plastikstreifen waren damals in wirklich schnellen Autos üblich. Gut – bei zwei Schaltern kann man sich über die Sinnhaftigkeit streiten.

Ja – und so begann die ganze Geschichte, die bis heute andauert. Die damaligen Macher sind bis auf wenige Ausnahmen noch heute dabei. 1984 trafen wir uns alle am Nürburgring auf der neuen Grand-Prix-Strecke. So 40 bis 50 Puch Autos aus Deutschland, Österreich und dem Saarland lernten sich und ihre

Besitzer kennen. Dann erschien als Gemeinschaftsarbeit die THONDORF Nr. 1, und alle hatten viel Freude zusammen. Damit das Kind einen Namen hatte, gründeten wir den Steyr-Puch Freundeskreis – und jedes Jahr erschien eine THONDORF-Ausgabe.

Jutta und Ulla wirkten im Hintergrund und leisteten die Organisationsarbeit, die ja nie so richtig im Scheinwerferlicht steht aber notwendig ist, damit die Jungs vorne spielen können. Jutta war ein helles Köpfchen mit schneller Auffassungsgabe – damit tat sich mancher schwer.

Nebenbei zogen Jutta und Mathias drei Kinder groß.

Einmal im Jahr liefen wir alle im Kellergewölbe der Walba in Unterirading zur Hochform auf. Wir waren jung und wissbegierig und die Gespräche dauerten bis spät in die Nacht. Was für eine Bierseligkeit. Ich verlor dann Jutta und Mathias für längere Zeit aus den Augen, da ich durch Beruf und den Umzug meiner Mutter zu uns nach Bonlanden keine Zeit mehr für meine zwei Puchautos hatte. Aber so ab 2010 ging es dann wieder richtig los. Jutta ging es zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr so gut, trotzdem sahen wir uns jedes Jahr in Grasslfing, am Wolfgangsee oder anderswo. Mathias kümmerte sich um Jutta und sie war trotz aller Einschränkungen immer ein Teil der kleinen Gemeinschaft. Ich habe Mathias dafür bewundert. Jutta starb einen Tag vor ihrem Geburtstag in Klein-Marzehns.

Lasst uns an sie denken und in guter Erinnerung behalten!

Michael

Autowrack im Stausee: Di...
 https://www.meinbezirk.at/voelkermarkt/c-lokales/diebs Suchen

Völkermarkt Anmelden

meinbezirk.at

AUTOWRACK IM STAUSEE

Diebstahl in Diex nach 49 Jahren geklärt

31. Oktober 2018, 16:00 Uhr • 7.965* gelesen • 2 • 0

Autor: Simone Jäger aus Völkermarkt

Gestohlenes Auto gehört einer Völkermarkterin.
 VÖLKERMARKT, DIEX.

Der abgesenkte Völkermarkter Stausee hat ein Autowrack freigegeben, das heute von der FF Völkermarkt geborgen wurde (die WOCHE berichtete). Nun war die Polizei aufgrund der sich noch am Auto befindlichen Kennzeichen schnell mit den Ermittlungen: Das Auto, ein grüner Puch 500, wurde im Jahr 1969 in Diex von einem bekannten Täter gestohlen. Eigentümerin des Autos war die heute 69jährige Sophie Magnet aus Völkermarkt.

Diebstahl 1969

„Ich wohnte 1969 in Diex und hatte gerade begonnen, bei der Bezirkshauptmannschaft in Völkermarkt zu arbeiten“, erzählt Magnet der WOCHE Völkermarkt. Um zur Arbeit und wieder nach Hause fahren zu können, kaufte sie sich den grünen Puch 500 um damals 15.000 Schilling. „Es war mein erstes Auto“, so Magnet. Nicht einmal ein halbes Jahr später wurde das Auto gestohlen und tauchte (bis heute) nicht mehr auf.

Verdächtiger verurteilt

„Ich habe das Auto sofort beim damaligen Gendarmerieposten in Diex als gestohlen gemeldet“, erinnert sich Magnet. Ein Verdächtiger wurde ausgeforscht und aufgrund von eindeutigen Indizienbeweisen auch verurteilt, über den Verbleib des Puch 500 machte er jedoch nie Angaben. Der Mann ist mittlerweile verstorben.

Alles Zufall?

Detail am Rande: Gerade gestern machte Sophie Magnet mit ihrem Freund einen Ausflug nach Diex und als sie an der Stelle an der Diexer Landesstraße vorbeikamen, an der die Garage stand aus der ihr Puch 500 gestohlen wurde, erzählte sie ihm die Geschichte. „Und heute bekomme ich einen Anruf, dass das Auto gefunden wurde. So ein Zufall“, lacht Magnet. Sie machte sich natürlich sofort auf den Weg zum Stausee, um die Überbleibsel ihres ersten Autos zu begutachten: „Der Puch 500 hatte 26 PS. Wenn wir zu viert im Auto saßen, schaffte er die Steigungen hinauf nach Diex nicht.“



Puch 650 TR: Eine Rarität ...

https://www.nachrichten.at/anzeigen/motormarkt/motor/Der-Kleine-die-riesige-Raritaet;art111,2894100,C:cm206956,1986645

Linz: 1°C
Ort wählen

ÖÖNachrichten Suchen

Startseite Oberösterreich Sport Freizeit Reisen Motor **Anzeigen** Abo & Service Was ist los?

Karriere Immobilien Motor Reise Angebote Trauer Glückwünsche Marktplatz Inserieren Anzeigenservice Anzeigenpreise Online-Werbung Corporate Publishing

Der Kleine, die riesige Rarität

Zwei Sipbachzeller holten den einzigen Puch 650 TR zurück, der in die USA exportiert worden ist – „Da waren sogar noch alle Papiere im Auto!“

Anfang der 1990er-Jahre stand der erste 500er plötzlich da. Gekauft von Ewald Platzer, einem Autolackierer aus Sipbachzell. „Ich habe gleich begonnen, den Puch zu restaurieren“, sagt der heute 55-Jährige. Kinder, Hausbau – der Kult-Kombi sollte dann erst 1999 fertig sein. „Ich bin dann gleich mit der Familie auf den Großglockner gefahren“, erzählt er. Wohlgemerkt: Die erste Steyr-Puch 500-Generation leistete 16 PS. Mit dabei war auch Sohn Daniel, heute 26. „So bin ich in die Sache mit den Puchs eingewachsen“, sagt der gelernte Autospengler. Kurze Zeit später las Papa Platzer eine Kleinanzeige: Puch 700 Kombi. „Der Wagen hat eine Besonderheit: Er ist an meinem Geburtstag produziert worden!“ Am 27. März 1963. „Wir haben den 700er komplett zerlegt und wiederaufgebaut.“

Sehr dünnes Blech

Das Blech ist nur 0,8 Millimeter dünn und die Karosserie selbsttragend. Verwindungssteif sieht anders aus. „Moderne Türen sind angeschraubt“, sagt Daniel. „Darum kann man sie in den Rahmen einpassen.“ Damit die Spaltmaße passen. Beim Puch sind sie angeschweißt. Nachjustieren? Fehlanzeige! „Darum muss beim Aufbau der Karosserie exakt gearbeitet werden.“ Und dann wäre da noch die Sache mit dem Rost. Vorderachse, Blattfeder, Querlenker, Lenkung, Pedalerie: Vorne stoßen verschiedene Bleche und Metalle aufeinander. Ewald Platzer spricht vom „Kern des Fahrzeugs“. „Hier muss wirklich alles passen.“

2009 rollte Puch Nummer drei in die Platzer-Garage: Baujahr 1957, die erste Serie. „Davon wurden nur 1.050 Stück gebaut“, sagt der 26-Jährige. „Blechmäßig ist er fertig“, sagt Daniel.

Via Facebook gefunden

Anfang Februar las der Autospengler auf Facebook von einem Puch 650 TR aus den USA. „Ich habe die halbe Nacht mit dem Verkäufer hin- und hergeschrieben“, sagt Daniel. Der Erstbesitzer war gestorben, ein Antiquitätenhändler hatte den Verkauf übernommen. Zwei Tage später haben die Platzers die Rarität gekauft, zwölf Wochen später war der Kleine importiert. „Wir hatten riesiges Glück, denn da waren auch Interessenten aus Deutschland, Spanien, Portugal und Italien dran.“

Nur ein Exemplar sei in den sechziger Jahren in die USA exportiert worden. Der Besitzer aus Springfield (Illinois) hat akribisch Fahrtenbuch geführt und nur 64.000 Kilometer auf den Tacho gefahren. „Da ist nichts verbastelt“, sagt Ewald. Die Platzers haben den Kult-Knirps konserviert, denn restauriert wird später – wenn die anderen Puch-Projekte abgeschlossen sind.



Ein einziges Exemplar wurde in den Sechziger-Jahren in die USA exportiert, zwei Sipbachzeller holten jetzt den Puch 650 TR zurück. Ewald (55) und Daniel (26) Platzer zahlten 4000 Euro für den Transport von Illinois nach Oberösterreich. Der Kult-Knirps wurde zwar umlackiert, ist aber ansonsten „nicht verbastelt“, wie Vater Ewald sagt. „Und alle Papiere waren auch noch im Auto!“

www.strada.at

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

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

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

Carsten Hebestreit, Bilder: Wolfgang Spitzbart



Prokschi
On the road since 2002



AUTOQUARIAT

der professionelle Anbieter von Steyr-Puch Teilen
für PKW und Haflinger seit fast 30 Jahren



Die Puch Klein- und Geländewagen waren ein Meisterwerk österreichischer Automobiltechnik. Dieser Qualität und Tradition fühlen wir uns seit Beginn an verpflichtet: seien es die Teile, unser Service oder die Auswahl der Lieferanten.

Neuigkeiten



Bei uns finden Sie:

+das größte Angebot
mit ca. 5000 Ersatzteilen
viele originale Puch Restbestände

+einen Webshop mit vielen
Zeichnungen und Photos zum
Suchen und finden.

+Hunderte von Sonderproduktionen
auf eigenen Werkzeugen oder bei
Originallieferanten

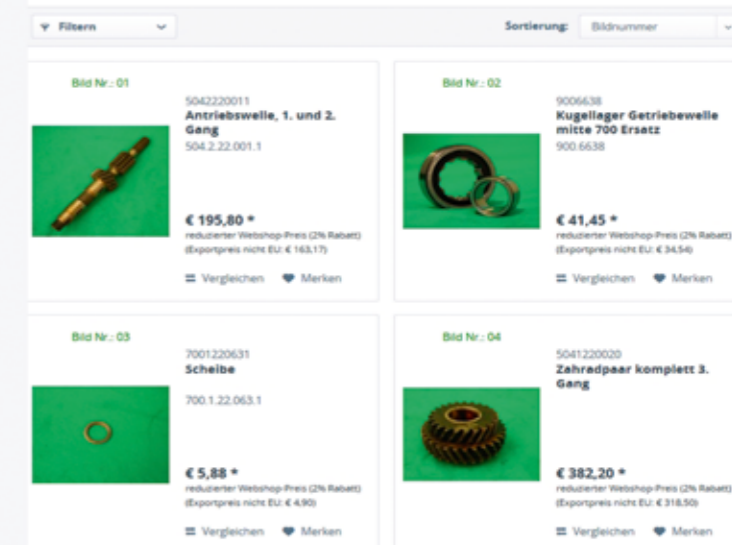
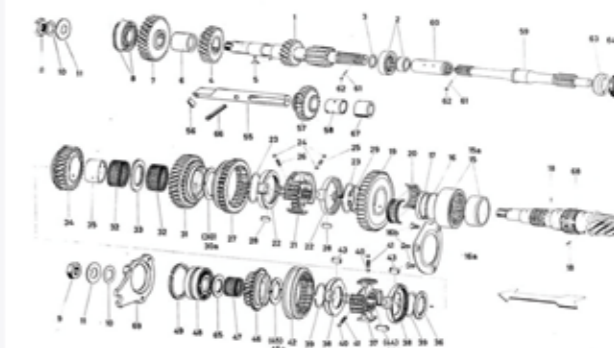
+Ein Verkaufsgeschäft in Wien,
leicht erreichbar, Kundenparkplatz
52 Wochen im Jahr geöffnet,

+ein umfangreiches Archiv,
das viele Publikationen unterstützt hat.

+im Newsletter finden sich nicht
nur Teile, sondern auch manch
anderes aus der Szene.

+hohe Teilequalität
zum besten Preis-Leistungsverhältnis

2.11 Getrieberäder, Wellen Combi



SINCE 1938



Bereits seit einem Jahr sind wir die österreichische Generalvertretung für Hardi Kraftstoffpumpen.



Für alle Puch Vergaser (Solex, Weber und Zenith) haben wir hunderte Teile auf Lager. Seien es Originalteile oder Repros, die ein kleiner deutscher Handwerksbetrieb für uns fertigt.

mehr im Webshop

Und wenn es etwas nicht mehr neu gibt, dann bieten wir auch Austauschteile an z.B. Lenkgetriebe oder Bremsbacken. Backen werden sandgestrahlt und neu belegt und kosten ab 15,90€ bei den PKW und 20,10€ bei Haflinger. Natürlich gibt es auch Überößen für ausgedrehte Bremstrommeln.



mehr im Webshop

Robert Prokschi
Römerweg 17
2752 Wöllersdorf
office@prokschi.at

www.prokschi.at

Autoquariat, A-1180 Wien, Antonigasse 44-46
Tel. +43 780 650 700
verkauf@autoquariat.at
www.autoquariat.at
www.facebook.com/Autoquariat/

TECHNISCHE DATEN

Motor

Bauart: 2-Zylinder-4-Takt-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges

Hubraum: 493 cm³

Hub: 64 mm

Bohrung: 70 mm Ø

Verdichtungsverhältnis: 1 : 6,5

Gehärtete Pleuellwelle auf Bleibronze-Lagern. Zylinderkopf aus Leichtmetall mit halbkugelförmigem Verbrennungsraum, Ventile hängend.

Maximale Dauerleistung: 16 PS bei 4600 U/min.
Größtes Drehmoment: 3,2 mkg bei 2800 U/min.
Schmierung: Druckumlaufschmierung (Zahnradpumpe) mit Ölkühler und Ölfilter.

Ölinhalt: 2 l

Kraftstoff-Förderung: mechanische Kraftstoffpumpe Weber oder Solex

Vergaser: Fallstromvergaser Weber, 28 18MS oder Vergaser Type Solex 28 VFIF

Kühlung: Luftkühlung durch Axial-Gebläse

Batterie: 12 V 28 Ah

Lichtanlaßmaschine: spannungsregelnd, Bosch, Type: LA/EJ 160/12/2900 + 1,0 R 1,240 Watt

Zündkerzen: Bosch W 225 T 1 oder gleichwertige

Kupplung

Bauart: Einscheibentrockenkupplung

Wechselgetriebe

4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang

2., 3. und 4. Gang synchronisiert und geräuscharm

Übersetzungsverhältnis: 1. Gang 1 : 3,73, 2. Gang 1 : 2,18, 3. Gang 1 : 1,30, 4. Gang 1 : 0,89, Rückwärtsgang 1 : 5,48

Hinterachs Antrieb

Kraftübertragung durch spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelradausgleichgetriebe über die Schwingachsen auf die Hinterräder.
Übersetzungsverhältnis: 1 : 5,14

Ölinhalt des Triebwerkgehäuses: 1,25 l Getriebeöl

Karosserie und Rahmen

Torsionssteifer Plattformrahmen mit dem Aufbau zu einer selbsttragenden Karosserie verschweißt, Ausführung als Cabrio-Limousine mit Faltdach, zwei Türen mit Schwenkfenstern; zwei vorklappbare, verstellbare Hauptsitze vorne, anschließend großer Gepäckraum, für die Anbringung von zwei weiteren Sitzen gut geeignet. Kleiner Gepäckraum unter der vorderen Haube.

Fahrgestell

Federung vorne: eine querliegende Blattfeder

Federung hinten: 2 Schraubenfedern mit zwei progressiv wirkenden Gummihohlfedern

Stoßdämpfer: vorne und hinten doppelwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer

Lenkung: Schneckenlenkung als Einzelradlenkung mit geteilten Spurstangen

Lenkradumdrehungen: 2,8

Kleinster Wendekreisdurchmesser: 8 m

Bereifung

Niederdruckreifen: 125 — 12

Luftdruck: Besetzung 3 bis 4 Personen, vorne 1,2 atü, hinten 1,6 atü; Besetzung 1 bis 2 Personen, vorne 1,2 atü, hinten 1,3 atü

Räder: Scheibenräder mit Tiefbettfelgen 3,50 x 12

Bremsen

Fußbremse: hydraulische Vierradbremse, Trommel 180 mm Ø, Gesamtbremsfläche 365 cm²

Handbremse: mechanisch auf die Hinterräder wirkend

Heizung und Lüftung

Frischluftheizung über einen Wärmeaustauscher mit Luftzuführung zur Windschutzscheibe als Defroster-Einrichtung, serienmäßig. Intensive Lüftung durch Schwenkfenster. Zuschaltbare Frischluftzuführung über Schlauchleitung direkt von vorne.

Maße und Gewichte

Radstand: 1840 mm

Spurweite: vorne 1120 mm, hinten 1135 mm

Länge über alles: 2965 mm

Breite über alles: 1320 mm

Höhe normal-belastet: 1280 mm

Leergewicht (betriebsfertig): 460 kg

Nutzlast: 300 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 760 kg

Betriebsstoff

Kraftstoffverbrauch (je nach Fahrweise): 4,5—5,5 l auf 100 km

Normverbrauch: 4,5 l

Ölverbrauch: 0,5 l pro 1000 km

Füllmengen

Kraftstoffbehälter: 24 Liter, davon 5 Liter Reserve

Motor: 2,0 Liter Motoröl

Hinterachse mit Getriebe: 1,25 Liter Getriebeöl

Lenkung: 0,120 Liter Getriebeöl

Bremse: ca 0,250 Liter Bremsflüssigkeit

Fahrleistungen

Dauer- und Höchstgeschwindigkeit: 95—100 km/h

Steigfähigkeit: voll belastet 30%

Konstruktions- und Ausführungsänderungen vorbehalten



Werk Graz-Thondorf

5800 Fachkräfte geben hier ihr Bestes, um Ihr Vertrauen zu STEYR-PUCH 500 zu rechtfertigen.

STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT

STEYR

WIEN

GRAZ