



# THONDORF

STEYR PUCH FREUNDENSKREIS 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 2020**

Entdecken Sie unser breites Produktsortiment!

**Feuerlöschservice**

für OMP, SPA und Lifeline



**5,-€**  
Schutzgebühr

# INHALT

34/2020



**TREFFEN**

- 40 Herbstaufahrt „Hopfenmeile“
- 42 Kyritz an der Knatter
- 48 60 Jahre Haflinger
- 50 Liedl Teilemarkt
- 56 Klein Marzehns 2019
- 64 Schöner geht es nicht



**BERICHTE**

- 61 Ein IMP unter den Schönen und Reichen

**TECHNIK**

- 68 Herr der Kolben
- 72 Es funkt gewaltig

**INTERNA FREUNDESKREIS**

- 4 Editorial
- 5 Dies und das
- 7 Impressum
- 7 Danksagung

**PERSÖNLICHKEITEN**

- 9 Unser Mann aus Graßling
- 14 Küchenfrisur
- 78 Sobieslaw Zasada



**TESTBERICHTE**

- 16 Die Österreichische Rakete
- 18 Steyr Puch 500 – 650 TR 2
- 36 Der 500 mit Boxershorts
- 54 Mikro Raubtier
- 84 Modell Fiat
- 88 Museumsreif?
- 90 Öhi auf der Alm
- 97 Neu! Steyr Puch 500
- 102 BMW 700



**REISEN**

- 26 Die Alpenreise 09/2018
- 53 Oldtimer trifft Oldtimer



**HISTORISCHER MOTORSPORT**

- 44 Ziegenrucker Bergrennen
- 45 Internationales Steyr Puch Treffen Kassel Calden
- 76 Christian Holzer

**ERINNERUNGEN**

- 96 Fritz Ehn

**PLAKATE**

- 8 Puch Erfolge in Deutschland
- 35 40 Klassensiege



TEXT Michael Kuhn



**L**iebe Steyr Puch Freunde, das Jahr 2020 fing gut an. Im Februar trafen wir uns mit Freunden auf der Retro Classics in Stuttgart. Es gab zwar schon eine erhöhte Aufmerksamkeit für das eigene Verhalten, aber keine bemerkenswerten Einschränkungen – die kamen dann nach und nach. Schweren Herzens mussten wir schon früh die Absage des Teilemarktes bei Heinz in Graßlfing zur Kenntnis nehmen. Dann ging es buchstäblich Schlag auf Schlag. Messen und Treffen wurden unentwegt gestrichen.

Zum aktuellen Zeitpunkt (Mai 2020) bleiben uns eventuell das historische Flugplatzrennen in Kassel-Calden vom 4. bis 6. September und letztendlich die Ausfahrt am 19. und 20. September im dunkelgrünen Südschwarzwald bei Willi & Sylvia – und unser Jahresabschlusstreffen am 7. und 8. November 2020 in Mespelbrunn im schönen Spesart. Alle Termine vorbehaltlich möglicher neuer behördlicher Anordnungen. Auf diese drei verbleibenden Termine wollen wir uns mit erwartungsvollem Herzen freuen. Es gib dann sicherlich das eine oder andere zu erzählen.

Nun liegt euch die neue THONDORF AUSGABE 34 vor. Es ist ein erinnerungsreicher Blick zurück auf das Jahr 2019 und die Historie des Steyr Puch 500. Natürlich ist es auch ein Versprechen für das kommende Jahr 2021, das wir in ähnlicher Weise wie 2019 gestalten wollen.

Der



**FREUNDESKREIS  
DEUTSCHLAND** *Seit 1988*

hat sich in den letzten zwei Jahren wieder gut aufgestellt. Das zeigt sich in der Mitarbeit an dieser THONDORF-Ausgabe und in vielen Gesprächen – trotz der Erschwernisse im aktuellen Jahr. Wir können die nächsten Jahre mit Optimismus angehen. Die dazu notwendige Begeisterung und Zuversicht sind reichlich vorhanden.

Wir danken allen Mitgliedern für ihre Mitarbeit und die Mut machenden Gespräche.

Bleibt gesund und haltet ein wenig Abstand zum Nächsten.

Packen wir es an – es lohnt sich!

Herzliche Grüße,

Mathias Duesterberg, Richard Tangermann,  
Hubert Nenninger und Michael Kuhn

Titelbild:

Das Foto zeigt einen Intermeccanica Puch 700GT kurz IMP 700GT genannt.

Die Karosserie wurde bei Fratelli Corna in Turin gebaut.

Komplettiert bei Intermeccanica, ebenfalls in Turin.

Es wurden Steyr Puch Motoren mit 500 und 700 ccm verbaut.

Bauzeit 1960 bis 1961, Stückzahl ca. 11.

Bekannt ist die Existenz von noch 5 Exemplaren in Salzburg (2x),

Wien, Hartberg und Ingolstadt.

Aufnahmeort des Fotos: Dettingen an der Erms am Rande der

Schwäbischen Alb 1987.

Hintergrund: Ein Tarnanstrich auf einem Fabriksgebäude der Textilindustrie aus

der Zeit des 2. Weltkrieges. Durch das Foto läuft der Schatten von Michael.

Weitere Information zum IMP 700GT findet ihr auf unserer Homepage unter dem

Menüpunkt „PUCH WELTEN“ im Album „PUCH CLUB MAGAZIN Nr.16“



**K**ommen wir zum Notwendigen und Technischen:

Die THONDORF ist das „Hefthla“ des



**FREUNDESKREIS  
DEUTSCHLAND** *Seit 1988*

Die THONDORF dient dem Zusammenhalt der Freundeskreis-Mitglieder und ist Ausdruck der gemeinsamen Freude am Steyr Puch 500 – in Österreich liebevoll Puchschammerl genannt. Einmal im Jahr liegt die THONDORF in eurem Briefkasten und sie ist gleichzeitig eine freundliche Erinnerung an den Jahresbeitrag für den Freundeskreis in Höhe von 35 €.

ZUM NOTWENDIGEN:

Bitte benutzt den beiliegenden Überweisungsschein. Wer den Betrag online überweisen möchte, hier nochmals unsere Kontoverbindung. Danke.

**STYR PUCH FREUNDESKREIS  
DEUTSCHLAND SEIT 1983**

**Inhaber Hubert Nenninger**

**Hallertauer Volksbank**

**Iban DE04 7216 0818 0006 4394 38**

DER THONDORF BOTE

Wir verschicken in unregelmäßigen Abständen den THONDORF BOTEN mit aktuellen Informationen via Email als PDF-Dokument. Das PDF-Dokument gibt uns die Möglichkeit, auch Fotos in größerer Anzahl einzubinden.

DIE HOMEPAGE

Die Homepage wird fortlaufend aktualisiert. Das betrifft zum einen die Termine, als auch den Menüpunkt „PUCH WELTEN“ und die anderen Inhalte. Die Seite „PUCH WELTEN“ beinhaltet momentan 34 Alben mit 1225 Fotos rund um den Puch 500 und Puch Automobilia. Ihr könnt beruhigt sein, es werden noch mehr werden. 2020 wurden unter „PUCH WELTEN“ bisher folgende Alben neu eingestellt:

- Dante Giacosa:  
Vierzig Jahre als Konstrukteur bei Fiat  
Die Entstehungsgeschichte des Fiat 500 und welchen Einfluss die Deutsche Fiat mit ihrem Karosseriewerk in Weinsberg bei Heilbronn und ihrem Techniker Herrn Bauhof bei Planung und Konstruktion des Fiat 500 hatte.
- Die Johann Puch-Story  
von Herbert Völker in autorevue 9/1999  
„Der Altmeister“  
Jeder kennt die Fahrräder, Motorräder und Autos mit dem PUCH-Namen, die Blässe des Bildes vom Mann dahinter fiel daher nicht so auf, bis heute nicht.
- Christan Dichtl  
Das Puch Club Magazin Nr. 4 / 2012  
Ein Mann sieht rot.  
Heinz Liedl auf Steyr Puch 650 TR.
- Steyr Puch 500 und Haflinger Plakate  
Vier neue Werbeplakate, die uns Heinz Liedl zur Verfügung stellte, ergänzen die Sammlung von mittlerweile 47 Plakaten.
- Die Steyr Puch 500/650/700 Betriebsanleitungen
- Steyr Puch Kundendiensthefte & Werkstättenverzeichnis
- Rallye Bitter Kataloge  
Alles was in den Sechzigern für schnelle Autos angesagt war.
- Heuer Kataloge  
Ein schmaler Blick auf die Heuer Bord- und Stoppuhren, die man sich damals schon nicht leisten konnte.
- DIES UND DAS  
Von allem ein wenig. Im Aufbau...

FACEBOOK UND EMAIL

Unsere facebook-Seite ist auf der Homepage oben rechts über das facebook Symbol zu erreichen. Es ist nicht notwendig, Mitglied bei facebook zu sein. Die Anmeldung zu facebook einfach wegeklicken – Inhalte sind dann sichtbar.

Über diese grüne Leiste könnt ihr über das Email-Symbol direkt mit uns in Kontakt treten. Solltet ihr die Email-Adresse oder den Wohnort gewechselt haben, informiert uns bitte mit einer kurzen Mitteilung an [info@steyr-puch.de](mailto:info@steyr-puch.de)

Der Postbote wird es euch danken und es vereinfacht die Zustellung der THONDORF ungemein.

#### INTERNES

Ein Beispiel für die ersprießliche Zusammenarbeit im Freundeskreis bei der Erstellung der THONDORF:

Ich bekomme von Hans-Georg Tröltzsch aus Uttenreuth eine Kopie des „LE JOURNAL DE L'HOMME DU XX SIECLE“ vom März 1967 über den Steyr Puch 650 TR Europa zugeschickt.

Die Übersetzung des französischen Textes geschieht durch den ehemaligen Konrektor und Steyr Puch Urgestein Peter Brysch aus Hof. Anschließend erfolgt das Lektorat durch Rainer Hübsch aus Fürth – aktiver Lehrer mit einer Leidenschaft für Grammatik, Orthografie und Interpunktion der deutschen Sprache.

Matthias Kelber aus Bamberg, der das komplette Layout der THONDORF zu verantworten hat, setzt in diesem speziellen Fall den deutschen Text in das originale Layout des Testberichtes ein – wegen der besseren Lesbarkeit im A3-Format im Mittelteil des „Heftla“ platziert.

Warum alle Beteiligten aus Franken kommen, entzieht sich meiner Kenntnis. Vielleicht kann ein Franke auch Kanzler?

Dann sei noch die Übersetzung einer kurzen Geschichte des Steyr Puch 500 und seiner Derivate aus der italienischen „epocAuto“ vom Oktober 2014 erwähnt.

Der langjährige Steyr Puch Rallye-Fahrer Vinzenz Pippa aus Velden am Wörthersee hat eine gute Bekannte, die sowohl in der deutschen als auch in der italienischen Sprache zu Hause ist. Vinzenz bot uns an, diesen Artikel von ihr übersetzen zu lassen. Zu diesem Zeitpunkt war sie auf dem Weg nach Bangkok und schaute sich gerade ein wenig in Australien um. Das Internet macht es möglich und wir hatten unsere Übersetzung in kurzer Zeit. Velden am Wörthersee, Australien, Bonlanden und Bamberg. So ein Kleinwagen verbindet.

#### LITERATUR

Aus der Edition Winkler-Hermaden Der Steyr Puch Haflinger des Österreichischen Bundesheeres

Der Steyr Puch Haflinger gilt heute als Kultfahrzeug. Seine museale Heimstätte

hat der kleine Allradler in Graz, im Puch-Museum, gefunden, wo viele Varianten bewundert werden können. Er ist aber auch noch auf der Straße zu finden, und dank des Internets gibt es eine weltweite Gemeinschaft und Verbundenheit von Haflingerfreunden.



Walter Blasi schildert in seinem Buch den langen Weg dieses Fahrzeuges zu einer der tragenden Säulen des Österreichischen Bundesheeres. Bereits 1956 wurden die Weichen für den Haflinger gestellt. 1957 wurden die ersten Prototypen gebaut. Die anschließenden Testfahrten der Grazer Versuchsabteilung waren von großem Interesse der Bevölkerung begleitet. 1959 ging das Geländefahrzeug unter der Bezeichnung „Haflinger Typ 700 AP“ schließlich in Serie.

Der Name „Haflinger“ leitet sich vom beim Bundesheer bestens bewährten Gebirgspferd her und entstand spontan bei einer Vorführung. Bis aus dem Haflinger ein militärisch verwendbares Automobil wurde, sollte einige Zeit vergehen. Schon ab 1958 hatte man damit begonnen, das Fahrzeug in mehreren militärischen Dienststellen einer eingehenden Erprobung zu unterziehen. Der Haflinger fand schließlich Verwendung für Kommandanten, Kommando und kleine Funktrupps. Die „normale“ Ausführung war viersitzig, der Funk-Haflinger dreisitzig.

Im Anschluss entwickelte sich das Fahrzeug zu einem militärischen Exportschlag. Es herrschte großes Auslandsinteresse. 80 Prozent der Produktion wurden in 110 Länder exportiert. In den 1970er-Jahren gingen vor allem größere Auslandslieferungen nach Afrika. Der spätere Nachfragerückgang beim Haflinger konnte allmählich durch Bestellungen seines größeren Bruders, des Pinzgauers, kompensiert werden.

ISBN: 978-3-9504720-9-7, € 21,90

#### TECHNISCHE BROSCHÜRE

Eine gute Nachricht für den ambitionierten Schrauber und Elektriker in uns: Roland Heimpl, der Verfasser des erfolgreichen Vergaserhandbuches für den Steyr Puch 500 und seine Varianten, arbeitet aktuell an einer 20 bis 30 seitigen Bosch-Verteiler-Dokumentation für den Steyr Puch 500, die auch den in Österreich weltberühmten LÖSER Verteiler für den 650 TR beinhaltet. Bis Mitte des Jahres sollte das Werk fertig gestellt sein.

Das Vergaserhandbuch erhaltet ihr über den Steyr Puch Club Salzburg, Autoquariat und R. Prokschi.



#### THONDORF IMPRESSUM

Thondorf ist das offizielle Organ des „STEYR PUCH FREUNDESKREIS 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](http://www.steyr-puch-freundeskreis.de)  
[info@steyr-puch.de](mailto:info@steyr-puch.de)

#### Redaktionelle Gesamtleitung und Medienbeauftragter

Michael Kuhn  
70794 Filderstadt OT Bonlanden  
[info@steyr-puch.de](mailto:info@steyr-puch.de)

#### Mitgliederbetreuung und Technischer Beauftragter

Hubert Nenninger  
85084 Reichertshofen OT Agelsberg  
[juhu.nenninger@t-online.de](mailto:juhu.nenninger@t-online.de)

#### Technischer Beauftragter

Mathias Duesterberg  
14823 Rabenstein/Fläming  
OT Klein Marzehns  
[macduesi@web.de](mailto:macduesi@web.de)

#### Adressenverwaltung

Rainer Hübsch  
90768 Fürth  
[rainer@diehuebschen.de](mailto:rainer@diehuebschen.de)

#### Motorsportbeauftragter/ Messestand Kassel

Thomas Hartmann  
34260 Kaufungen  
[hartmann.kaufungen@freenet.de](mailto:hartmann.kaufungen@freenet.de)

#### Kassenwart

Richard Tangermann  
16866 Kyritz OT Holzhausen  
[sori.tangermann@googlemail.com](mailto:sori.tangermann@googlemail.com)

#### Externer Berater

Georg Hummel  
76134 Karlsruhe  
[steyr-puch-hummel@online.de](mailto:steyr-puch-hummel@online.de)

#### Messestand Essen

Johannes Hiltrop  
45659 Recklinghausen  
[mattu.hennes@gmx.de](mailto:mattu.hennes@gmx.de)

#### Layout, Grafik, Satz und Druck

artmedia werbeagentur  
Matthias Kelber, Essange Akwo  
96050 Bamberg  
[www.art-media.de](http://www.art-media.de)  
[info@art-media.de](mailto:info@art-media.de)

#### Internet und Medien Gestaltung

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

Wir möchten uns bei denen herzlich bedanken, die durch ihre direkte oder indirekte Mitarbeit an dieser THONDORF das „Heftla“ erst ermöglicht haben.

Zeitschriften und Kopien von Artikeln haben uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt:

- Wolfgang M. Buchta, Manuel Wutti, Henk Schotanus, Heinz Reumiller, Hans Georg Tröltzsch, Dr. Holger Zeidler, Georg Hummel, Heinz Liedl und Michael Kuhn.
- Bei der Abfassung der Texte hat mancher nachdenkliche Stunden verbracht: Sven Stockmar, Christian Gehartl, Mathias Duesterberg, Rainer Hübsch, Sophie & Richard Tangermann, Ulrich Schlör und Michael Kuhn.
- Unsere eigenen Texte wurden von Rainer Hübsch lektoriert.
- Übersetzungen aus dem Französischen, Holländischen und dem Italienischen kamen von: Peter Brysch, Rainer Hübsch, Vinzenz Pippa und seiner freundlichen Bekannten auf ihrem Zwischenstopp in Australien.
- Die verwendeten Fotos stammen aus verschiedenen Quellen des Freundeskreises unter anderem von Erik Kobus.
- Der Versand der THONDORF erfolgte durch Rainer Hübsch und Hubert Nenninger in Agelsberg.
- Ohne die gestalterische Beratung und Entwicklung des endgültigen Layouts durch Matthias Kelber und seiner Gefährtin in allen Lebenslagen Essange in Bamberg wäre die THONDORF nur eine Ansammlung von bedrucktem Papier.

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

Danke an alle,  
Michael



AFRIKAFAHRT  
der Familie Holzmann  
aus St. Veit an der Glan  
vom 9. Jänner  
bis zum 6. Mai 1958

Auf dem Heimweg  
nach Österreich  
durch die Sahara.

Die große Serie der  
**PÜCH-Erfolge in Deutschland**



ein Verdienst des vielfach bewährten PUCH-Motorsportlers  
**Heinz LIEDL, Graßfing** 1964 und 1965 **Deutscher Bergmeister aller Tourenwagen**  
und mit bisher 3 Klassensiegen auch für 1966 anerkannter Anwärter auf diesen Titel



Szenen aus den Flugplatzrennen in Trier und Eifern, wo es auf Geschwindigkeit ankommt. Man sagt in Sportsprache: „Wie LIEDL fährt — ist PUCH, und wie PUCH fährt — ist die Spitz!“

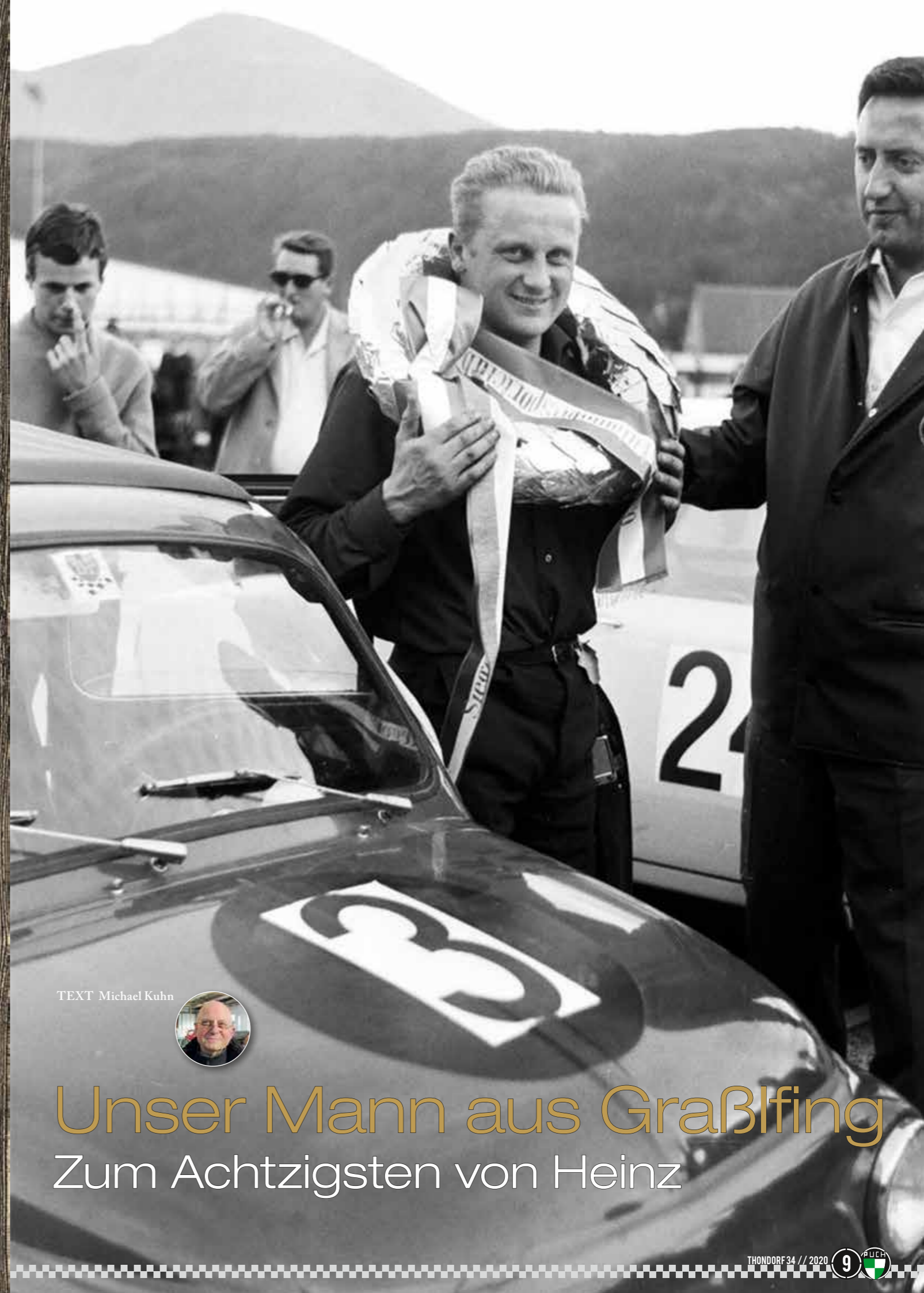


Fritz EICHHAMMER, LIEDL's Stützführer und schickster PUCH-Fahrer in Deutschland. Nach den Meistern zu schließen, führen sie und Heinz LIEDL für den nächsten Start schon Rennfahrzeuge im Schilde.



Ludwig LIEDL sen., Chef des bekanntesten PUCH-Vertriebsnetzes in Graßfing bei Regensburg; PUCH-Vertriebs- und Motorsport-Fachmann und LKW- und Bus- und -grüßlicher Förderer des Puchverkehrs stellt er mit seinem eigenen Mann den jungen Sportlern bereitwillig zur Verfügung.

**PÜCH — der erfolgreiche Wagen seiner Klasse**



TEXT Michael Kuhn



**Unser Mann aus Graßfing**  
Zum Achtzigsten von Heinz

Es ist nun schon einige Jahre her, das ich Heinz zum ersten Mal traf. Es war auf dem Betriebshof der Firma Ludwig Liedl in Graßlfing.

Vorgeschichte: 1966 war ich auf der Suche nach einem originalen Steyr Puch TR1 mit Selbstmördertüren. Nach monatelanger Suche wurde ich fündig. Die Puchs waren zu dieser Zeit maximal neun Jahre alt. Trotzdem wurden größtenteils nur geschundene Blechkisten angeboten. Der Verkäufer kam von Kassel auf Achse nach Frankfurt-Höchst und fuhr anschließend mit dem Zug zurück. Wir wurden uns einig. Nun besaß ich einen Steyr Puch 650TR1.

Walter Niessner würde sagen: „Zustand wie aus der Auslage“.

Einige Monate später fuhr ich mit dem 650TR1 nach Graßlfing. Mir war zu Ohren gekommen, es gäbe in kleiner Stückzahl einen Steyr Puch TR2 mit 40 PS ab Werk. So einen Motor wollte ich auch. Einige Wochen später holte mich Ludwig Liedl mit meinem eigenen Puch am Bahnhof in Regensburg ab. Mit der Ermahnung, den Motor schonend einzufahren, machte ich mich auf den Rückweg nach Frankfurt. Später auf der Autobahn spürte ich schon die Gier nach Drehzahl. Ich blieb aber stark.



1965 hatte ich Heinz mit seinem Steyr Puch 650TR am Krähbergrennen im Odenwald gesehen. Mein Vater und ich standen nach einem kurzen Fußmarsch durch den Wald zwischen den Bäumen und warteten auf das was da kommen sollte. Dann hörten wir zum ersten Mal dieses infernalisch laute Geräusch eines Steyr Puch 650TR Boxermotors. Man sah ihn noch nicht, aber man hörte ihn schon lange vorher. Die Marke Steyr Puch war mir gänzlich unbekannt. Ich fuhr damals einen Fiat 500, der mir viel Spaß machte. Ich hätte zwar lieber einen Fiat Abarth 695 besessen, aber die waren einfach zu teuer. Das war nun vergessen. Jetzt musste ein Steyr Puch her. Am besten gleich ein 650TR.

Bis 1965 hatte Heinz schon viele Erfolge als Motorsportler erlebt.

Anfänglich auf Geschicklichkeitsturnieren, später auf Geländefahrten des lokalen ADAC-Clubs. Mit



dem vierfachen Gewinn der deutschen Motorrad-Geländemeisterschaft auf Puch 125 MC beendete Heinz den Motorsport auf zwei Puch Rädern.

Ab 1959 fuhr er in Wettbewerben einen Messerschmitt Tiger. Aus Gründen des Namensrechts „FMR Tg 500“ genannt. FMR-Fahrzeug- und Maschinenbau Regensburg GmbH. Der Tiger war zwar schnell, aber der Motor defektanfällig. Trotz dieser technischen Probleme holte er sich Siege beim Alpenbergpreis und dem Schauinsland-Bergrennen bei Freiburg im Schwarzwald.

Ab 1960 wechselte Heinz dann auf den Steyr Puch 500. Damit konnte nun publikumswirksame Werbung für die Steyr Puch Werkstatt mit Tankstelle seines Vaters Ludwig Liedl an der damaligen B16 gemacht werden. Langsam aber stetig wurde der Flecken Graßlfing zum Sehnsuchtsort für Steyr Puch 500 Liebhaber in Deutschland.

Als ideale Ergänzung erwies sich Hannes Haering. Er besaß eine Zylinderschleiferei in Regensburg. Dort wurden die Nockenwellen für den getunten Boxermotor „made in Graßlfing“ entwickelt. Diesen Motor und seinen Fahrer Heinz Liedl galt es, auf der Strecke zu schlagen.

Der Steyr Puch 500 und später der 650TR hatten auf allen Strecken, sowohl am Berg als auch auf der Rundstrecke, zwei bedeutende Vorteile: Gegenüber seinem Hauptkonkurrenten, dem BMW 700, zum einen den 100-kg-Gewichtsvorteil und zum anderen eine große Auswahl an Getriebeübersetzungen für das Vierganggetriebe mit drei verschiedenen Hinterachsübersetzungen. Damit konnte Heinz seinen Wagen jeweils optimal an die Strecke anpassen. Hinzu kam, dass Heinz technisch sehr versiert war und den Steyr Puch 500/650 im Grenzbereich optimal bewegen konnte. Er besaß den dazu notwendigen Popometer.



Beim 500-km-Rennen auf der Nordschleife am 3. September 1961 gab es noch einen Ausfall für Heinz und seinen Steyr Puch 500 mit der Nr.1. In diesem Rennen fuhren auch zwei IMP 700 GT in der GT Klasse, gesteuert von Helmut Volzwinkler (Nr.92) und Hans Götz/Stefan Papp mit der Nr.91, mit.



Zusammen mit dem Österreicher Johannes Ortner beim 12-Stunden-Rennen am 14. Juli 1963 lief es schon wesentlich besser. Start um 7 Uhr. Die Klassensieger bis 700 ccm bei den Tourenwagen hießen nach 12 Stunden Heinz Liedl und Johannes Ortner auf Steyr Puch 650 T, Startnummer 101. Durchschnitt 107,7 km/h.

Sie landeten mit dem einzigen gemeldeten Steyr Puch 650T gegen 15 BMW 700 auf einem unglaublichen 11. Gesamtrang.



Ich bin 1967 mit meinem TR1 über die Nordschleife gefahren. Am Schwedenkreuz hätten mich meine unbeholfenen Lenkversuche fast durch die immergrüne Hecke geschleudert. Durch diesen Erkenntnisgewinn geläutert kann ich mir in etwa vorstellen, was ein Durchschnitt von 107,7 km/h über 12 Stunden auf der Nordschleife mit einem Steyr Puch bedeutet.

Ein Halbschalenhelm mit Lederbesatz, ein Schalen-sitz, die Abwesenheit eines Überrollbügels und Gürtelreifen rundum mussten für diese Platzierung reichen. Diese einfache Ausrüstung wurde durch viel Enthusiasmus und Können ausgeglichen. Zu der Zeit war ein Autorennen auf dem Nürburgring eine sehr gefährliche Angelegenheit. Natürlich stand Heinz am Montag wieder an der Werkbank im heimischen Graßlfing.

Über die drei Deutschen Bergmeisterschaften der Tourenwagen von 1964 – 1966 und die Vizemeisterschaft von 1967 ist schon genügend berichtet worden. Auf den kurzen Strecken am Berg kam das fahrerische Können von Heinz noch stärker zur Geltung.





Fehler konnte man sich auf diesen Strecken nicht erlauben.

Die kurzen Bergrennen waren sein Ding, da hinter jeder Kurve eine neue Überraschung lauerte konnte.

Die komplette Geschichte vom schnellen Fahren am Berg findet ihr hier:

„Puch Club Magazin Nr.4 Winter 2012“

oder auf unserer

Homepage unter dem Menüpunkt „PuchWelten“ im gleichnamigen Album.

Am 9. Oktober 1966 traten die drei Freunde aus Regensburg, Hannes Haering, Franz Eichhammer und



Heinz Liedl, zum „Internationalen Autorennen am Flugplatz Innsbruck“ an – der „Große Preis von Tirol“.



Heinz gewann seine Klasse bis 700 ccm. Man sieht es ihnen auf dem gemeinsamen Foto an. Keine Spur von Verbissenheit. Ganz entspannt im Hier und Jetzt. Sie trafen sich ja noch häufig außerhalb der Rennen in einem privaten

Umfeld und wollten auch nach den Rennen miteinander reden können.



Noch heute, nach über 50 Jahren, treffen sich die alten Freunde aus Regensburg zum Stammtisch im Alten Tor in Pentling bei Regensburg. Man hört zu und freut sich an den alten Geschichten. Einige aus diesem Kreis sind mittlerweile verstorben oder können krankheitsbedingt nicht mehr kommen. Heinz hat immer auf seine Gesundheit geachtet. Er folgte dem Ratschlag von Theophrastus Bombast von Hohenheim, genannt Paracelsus: „Alles ist Gift, ausschlaggebend ist nur die Menge“ – oder: Alles in Maßen.



Was wäre ein Mann ohne seine Frau? In diesem Fall heißt sie Angelika und die Goldene Hochzeit 2019 ist auch schon wieder Vergangenheit. Die Kinder Petra und Thomas sind da, wenn sie gebraucht werden.

Die Arbeit geht ihm nicht aus. An zwei Tagen die Woche werden die Bestellungen für Auspuffkrümmer abgearbeitet. So lange ihm die Arbeit Spaß macht, so lange wird man ihn in seiner Werkstatt antreffen und das kann noch lange dauern.

Lieber Heinz, die Mädels und Jungs vom Freundeskreis wünschen dir für die kommenden Jahre alles Gute. Zu deinem Hundertsten bin ich dann auch schon 92!

Michael



Im zarten Alter von 80, demnächst 81 ist Heinz bei unseren Treffen dabei. Bei seinem „Liedl Teilemarkt“ im Mai in Graßlfing sowieso. Aber auch bei den Ausfahrten des „Steyr Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ können wir auf Heinz zählen. Ob bei der „Hopfenmeile“ von Hubert in Agelsberg oder 2017 in Graz zum 60. Jubiläum des Steyr Puch 500. Die Anfahrt auf eigener Achse im 650 TR2 Europa ist Ehrensache.

Literatur:

- Oldtimer Markt Heft 2/96
- Rallye 05/2006
- Puch Club Magazin Nr.4, Winter 2012
- THONDORF Ausgabe Nr.28 (auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „THONDORF“ zu finden)

Das „Puch Club Magazin“ gibt es endlich wieder unter neuer Leitung von Manuel Wutti.

Die Nr.27 ist ab sofort im Handel erhältlich.

www.club-magazin.at

Mitarbeiter sind u.a. Fredi Thaler ein Steyr Puch Urgestein aus Graz und Martin Krusche der Mann aus Gleisdorf seit Jahren in Sachen historisches Kulturgut in Österreich unterwegs.

Nachtrag:

Warum hat der Steyr Puch 650TR von Heinz ein Tiroler Kennzeichen? Diesen 650TR hat Heinz von Steyr Daimler Puch AG zum Gewinn der Deutschen Bergmeisterschaft geschenkt bekommen und ihn in Österreich angemeldet.



1967: Ortner (rechts) bei Testfahrten in Vallelunga.



ZUM GEBURTSTAG

## Küchenfrisur

Einer der erfolgreichsten österreichischen Rennfahrer wird 85: Johannes Ortner



**Der Blick zum Himmel.** Ortner hat nur einen schweren Unfall: Auf gesperrter Strecke kommt ihm ein Auto entgegen, Blackout des Streckenpostens. Er kommt glimpflich davon.



6. Oktober 1968. Donaupokal in Wien-Aspern – Ortner in Führung vor Arturo Merzario, beide auf Fiat Abarth 2000. SP, kurz darauf bricht ihm die Halbwelle.

Der Mann ist todmüde. Kein Wunder, hat er doch an diesem Tag bereits 2.000 Kilometer auf der werkseigenen Teststrecke in Turin abgespult. Wir schreiben die 60er-Jahre, Johannes Ortner ist Abarth-Werksfahrer, was bedeutet, dass er am Wochenende Rennen fährt und unter der Woche testet. Aber nicht nur seine Renngeräte, sondern auch neue Fiat-Straßenmodelle: auf Handling, Haltbarkeit, Belastbarkeit. Das ist Teil des Deals, den Carlo Abarth mit dem Fiat-Konzern hat, und wiederum Teil des Deals, den Ortner mit Abarth hat. Er muss das halt machen, aber es ist ja eh bald Feierabend, denkt er.

Carlo Abarth muss ein Mann gewesen sein, dem man schwer etwas abschlagen konnte. Der Patron verlangt, dass Ortner eine Bergstrecke besichtigt, auf der demnächst ein Rennen gefahren wird, um telefonisch durchzugeben, welches Set-up die Boliden brauchen. Und zwar gleich. Zugegeben, das französische Lyon ist nicht grad ums Eck, aber was hätte der gute Hans denn sonst den ganzen Abend gemacht, so allein als junger Kärntner in Turin? Ortner fährt also über Nacht dorthin, begutachtet in der Früh die Strecke, sucht sich ein Wirtshaus in der Nähe und ruft im Abarth-Werk an. Die Sekretärin des Chefs bestellt, dieser würde gleich zurückrufen, was er auch tut. Er wollte nämlich kontrollieren, ob Hans wirklich vor Ort war und nicht etwa zuhause in seinem Bett.

Diese Langmut des Johannes Ortner ist wohl die beste Erklärung für das besondere Verhältnis zu seinem gestrengen Chef. Abarth hätte ihn aber nicht allein wegen seiner Treue derart wertgeschätzt, wäre er nicht auch technisch versiert und sauschnell gewesen. Und diese Kombi bescherte dem Hans immer wieder Fleißaufgaben. Die ganze Woche testet und tüfelt er für die prestigeträchtigen Rekordfahrten 1966 in Monza. Als die Stromlinientiere perfekt abgestimmt sind, nimmt ihn Abarth zur Seite und erklärt, die Rekordfahrten selbst müsse F1-Pilot

FOTOS: ARAL/STERNBACH/LEI, RIKO/STERNBACH/LEI



Johannes Ortner bei der „Ennstal Classic“ 2019. Fans nützen die Chance auf ein Erinnerungsfoto.

Giancarlo Baghetti machen wegen der Presse, *capisce?* Auch gut, denkt sich Hans, fahr ich heim nach Kärnten. Dort kaum angekommen, darf er gleich wieder umdrehen. Der Italiener hat die geforderten Zeiten „net derfoarn“. Ortner kommt direkt zum Corso, brennt drei-Geschwindigkeitsweltrekorde in drei verschiedenen Hubraumklassen in den Asphalt und haut wieder ab.

Als Carlo Abarth auf Ortner aufmerksam wird, ist der in Österreich schon so was wie ein Star. Er ist Profifahrer bei Steyr-Puch, österreichischer Staatsmeister und Inhaber des Alpenpokals. Dorthin ist er gekommen, weil der gelernte Mechaniker in seiner Küche zwar nicht gekocht, aber den Motor seines privaten Puch 500 frisiert hat. Bei seiner ersten Teilnahme an der Semperit-Rallye birnt er damit die Puch-Werksfahrer her. Die protestieren ihn hinaus, eine Untersuchung ergibt aber, dass seine technischen Eingriffe absolut regelkonform sind. Der Rennleiter von Puch reagiert prompt: Ortner wird engagiert.

Einige Jahre danach wird er nach Turin beordert und darf dort erst mal drei Tage warten, ehe ihn der Chef empfängt. Dann wird er auf der Teststrecke in einen Sportwagen gesetzt, der zweimal so groß und viermal so stark ist wie sein Puchschamerl, und pulverisiert den Rundenrekord.

Und dann gewinnt er über 40 Rennen für Abarth, auf der Rennstrecke, auf dem Flugplatz und vor allem bergauf: Ortner wird Berg-Europameister in den Jahren 1970 und 71. Dann verkauft Carlo seine Firma, und Hans hängt den Helm an den Nagel. So wirklich weh getan hat er sich beim Rennenfahren Gott sei Dank nie. Privat überlebt er zwei Flugzeugabstürze und eine Gallenkolik. Wir gratulieren zum 85er! *Rudi Rubinek*

FOTOS: WIKI

[www.strada.at](http://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

**VETERAMA**® DAS ORIGINAL SEIT 1975

RETRO MESSEN

**RETRO CLASSICS**

MESSEN FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS BAVARIA\*  
04. – 06.12.2020 | NürnbergMesse  
[www.retro-classics-bavaria.de](http://www.retro-classics-bavaria.de)

RETRO CLASSICS STUTTGART  
18. – 21.03.2021 | Messe Stuttgart  
[www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de)

THE HISTORIC MOTORING SHOW OF THE YEAR WINNER

**AVD** 18 99

**48. AvD OLDTIMER GRAND PRIX**

Automobilclub von Deutschland NÜRBURGRING 07.–09.08.2020



STEYR-PUCH 650 TR

# DIE ÖSTERREICHISCHE RAKETE

Text: Hans-Peter Lohmann

Wer ihn jemals live auf einer Rallye, oder bei einem Bergrennen gesehen und gehört hat, ist auch heute noch tief beeindruckt. Sehr klein, meistens rot und fast immer ganz vorne zu finden! Wir sprechen vom Steyr-Puch 650 TR, Österreichs einzige Waffe im Kampf um Klassen- und Gesamtsiege.



Neben dem BMW Mini Cooper war der Steyr-Puch der zweite Zwerg, der die Rallyewelt verblüffte. Und trotzdem unterscheiden sich diese beiden Autos sehr gründlich: der Mini mit Frontmotor und -antrieb, der Steyr-Puch setzte auf Heckmotor und -antrieb. Dem Mini gebührt die Ehre, den Großen als erster das Fürchten gelehrt zu haben, doch schon zwei Jahre später überraschte der nächste Winzling die Szene.

Die traditionelle österreichische Waffen- und Fahrzeugfabrik baute als Lizenznehmer den Fiat 500 unter Einbringung einiger konstruktiver Änderungen zu einem leistungsstarken Kleinwagen um. Entscheidend war der eigene Steyr-Zweizylinder-Boxermotor mit zunächst nur 493 ccm und ganzen 16 PS. Schon nach kurzer Bauzeit erfolgte die erste Aufrüstung. Mit einem neuen Vergaser wurde ein Leistungszuwachs von über 20% erreicht. Doch damit nicht genug. Die Steyr-Ingenieure kannten die Reserven ihres Triebwerks recht gut. Eine größere Bohrung von nun mehr 80 mm schaffte die Voraussetzung für weitere, gesunde Leistungssteigerungen. Der Überlieferung nach hegte ausgerechnet die Polizei den Wunsch nach mehr Pferdestärken. Höhere Verdichtung und ein Zenith-Doppelfallstromvergaser ließen die Leistung auf 27 PS anwachsen. Damit war die kleine Rakete durchaus in der Lage, bei Beschleunigungsvergleichen vielen renommierten größeren Fahrzeugen das Heck mit den vier horizontalen Schlitzen zu zeigen. 1963 erschien dann der TR 650 auf dem Markt, gefolgt vom letzten Typ 650 TR2.



Für den Sportfahrer war der Steyr-Puch ein wahrer Freudenquell. Bot doch die Fabrik selbst eine ganze Palette Tuningzubehör an. Eine herrlich klingende Auspuffanlage mit dem beziehungsreichen – und zu recht getragenen Namen – Monte Carlo,

unterschiedliche Nockenwellen, Zylinderköpfe mit größeren Ventilen und Anleitungen für weiterführende Frisur. Doch die Österreicher kümmerten sich nicht nur um die leistungshungrigen Sportfahrer. Nein, auch die absolut obere Liga wurde nach Kräften unterstützt. In diesem Zusammenhang seien aus dem Geburtsland des Autos die Werksfahrer Johannes Ortner, Gerd König, Günter Janger und Walter Roser genannt. Eine ganz besondere Rolle spielte in dieser Klasse Heinz Liedl aus Graßlbing bei Regensburg. Für seine Familie hatte



Sobieslaw Zasada war der erfolgreichste Steyr-Puch-Lenker

die Marke Steyr-Puch höchste Bedeutung, war man doch der offizielle Importeur des österreichischen Kraftzwerger für die Bundesrepublik. Heinz Liedl war nicht nur auf vier Rädern „sauschnell“, sondern fuhr (mit welcher Marke dürfen sie raten) viermal den Titel eines Deutschen Geländemeisters nach Hause! Heinz Liedl und seine rechte Hand Hannes Haering hauchten dem Steyr-Puch noch weitere besondere Eigenschaf-

Angst: Deutscher Tourenwagen-Bergmeister 1964 aller Klassen!

Doch neben den ebenfalls beachtlichen Siegen auf der Rundstrecke, waren es die großen Rallyes wie die Deutschland-Rallye über 2.160 km, oder die Rallye München-Wien-Budapest, wo das Team Heinz Liedl/Max Bink den zweiten Platz belegte. Noch heute, vierzig Jahre später ist beim Interview die Begeisterung zu spüren. „Ob Monte Bondone, oder Passo Rollo, ich kenne noch heute jeden Bremspunkt und jede Kurve“, versichert Liedl. Gebremst haben



Heinz Liedl und Max Bink während der Int. Städte-Rallye München-Wien-Budapest

soll er jedoch nicht so oft. Da der kleine Wagen einen relativ hohen Schwerpunkt hat, fuhr ihn Liedl häufig auf zwei Rädern oder – wie am Nürburgring – auf dem Dach.

Doch der absolute Star mit dem Steyr-Puch bei den europäischen Rallyes war der Pole Sobieslaw Zasada. Ob mit seiner Ehefrau Ewa, oder mit seinem Co-Piloten Kazimierz Osinski, „Sobi“ war der Star in der kleinen Klasse. Er verfügte nicht nur über ein besonderes Fingerspitzengefühl für den hecklastigen Renner, sondern er war ein begnadeter Langstreckenspezialist mit ungewöhnlicher Kondition. Zasada glänzte aber auch als gewiefter Taktiker in Holland, im Thüringer Wald, oder später auf einem Porsche durch Afrika. Er wusste sein Ziel zu erreichen. 1966 wurde der Pole Europameister in der Gruppe 2 auf dem schnellen Steyr-Puch. Noch heute, mit 75 Jahren versteht es Polens Sportler Nr.1 und erfolgreicher Mercedes- und VW-Händler einen Porsche schnell und sicher über die Pisten zu bewegen.

Die Rallyefahrzeuge von Steyr-Puch waren robust, sehr zuverlässig und galten als drehzahlfest. Das Leistungsspektrum des Modells 650 TR2 betrug bei Rallye zwischen 50 und 53 PS, bei Bergrennen ca. 60 PS. ❧



# Steyr Puch 500 - 650 TR II

**Die Erfolgsgeschichte zum Rallye - Europameister 1966 Auf dem Weg zur „Ruhm-Kugel“**



Bereits 1952 begannen die Arbeiten an einem Kleinwagen mit Boxer-Motor.

Im Jahre 1954 wurde im Konzern der Steyr-Daimler-Puch AG der Entschluss gefasst, eine eigene PKW-Produktion zu realisieren. Die Vorarbeiten waren weit voran geschritten, aber da stand es bereits fest, daß es nur ein Kleinwagen sein konnte. Schon der erste Prototyp von insgesamt drei, die ab 1952 gebaut wurden, zeigte auch die Kosten des Projekts auf. Die Errichtung einer eigenen Karosseriefertigung würde das gesamte Projekt in Frage stellen, da man in das Werk Graz-Thondorf bereits für die Produktion 100 Millionen Schilling investiert hatte. Es stellte sich jedoch heraus, dass weitere 50 Millionen für eine komplette Kleinwagenproduktion nötig gewesen wären. Ein mit Fiat abgeschlossener Assembling-Vertrag von 1948 beinhaltete, dass Fiat - Automobile in den Steyr-Werken zusammengebaut werden und das gesamte Personenwagenprogramm der Fiat-Werke als Generalimporteur für das gesamte Bundesgebiet zu vertreiben. Auf Grund dieses Assembling-Vertrages konnte man sich die Produktion einer eigenen Karosserie sparen. Es genügte, die Rohkarosserie des Fiat Nuova 500 anzukaufen und für den Boxermotor zu adaptieren. Lediglich der Motordeckel, der Umbau des Armaturenbretts zur Aufnahme eines Handschuhfaches und in späteren Jahren das in Eigenproduktion gefertigten festen Dachs, mußte im Hause realisiert werden.

Die Unterschiede zwischen dem italienischen Fiat und dem österreichischen Steyr-Puch sind gewaltig. Obwohl äußerlich sehr ähnlich, ist es für Laien schwer diese auseinanderzuhalten und die Unterschiede in der Technik sind enorm. Für den Einbau des Zwei-Zylinder-Boxermotors mit 493 ccm von Steyr gegenüber dem von Fiat verwendeten Reihen-Motor

als Antriebsquelle, bedurfte es einer kompletten Änderung des Motor- und Getrieberaumes. Damit ergaben sich auch wesentlich günstigere Raumverhältnisse für die Fondpassagiere. Auch die Getriebe- und Fahrgestelleinheit vorne wie auch hinten wurden komplett in Graz hergestellt und weisen andere Konstruktionsansätze auf.

Bei einer angenommenen Produktion von 15.000 Puch-Kleinwagen pro Jahr lohnten sich die Umbauarbeiten und keine eigene Karosseriefertigung, ein goldener Mittelweg für Steyr.

- 1955:** Übersiedelt das Projekt nach Graz-Thondorf.
- 1956:** Der Prototyp mit der späteren Mechanik steht vor der Serienreife.
- 1957:** Der unter Erich Ledwinka, dem Sohn des österreichischen Automobilpioniers Hans Ledwinka, gebaute Steyr-Puch hatte bei seiner Vorstellung in der Serienausführung unter seiner bei Fiat gefertigten Blechhülle gerade einmal 16 PS aus einem halben Liter Hubraum zu bieten. Die Pressevorstellung erfolgte erst nach Serienstart der Produktion und vorerst verließen pro Tag etwa zwanzig Puch 500 das Werk, die umgehend zu den Händlern ausgeliefert wurden. Bis Jahresende sollte laut Plan die tägliche Produktion auf fünfzig Wagen gesteigert werden.



Die ersten zum Verkauf angebotenen Steyr-Puch, waren standardmäßig als Cabriolet mit langem Faltdach ausgeführt. Dieses Modell sollte in erster Linie Motorradfahrer als Käufer ansprechen und hatte die Bezeichnung „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“.



Das Frontemblem in den ersten Klein-Autos wurde im Volksmund als „Kanaldeckel“ bezeichnet. Bemerkenswert war,

daß dieses Modell noch keine Kurbelfenster hatte, lediglich das vordere Dreieckfenster ließ sich aufschwenken. Die restliche Ausstattung war eher spartanisch und die Türen hinten angeschlagenen („Selbstmördertüren“). Aber der Verkauf lief gut an und die begeisterte Presse berichtete von den Qualitäten dieses familienfreundlichen Kleinautos. Bald kam es zu einem Expeditionseinsatz mit einem dieser Wagen, der die Größenkategorie nahezu überschritt. Quer durch Afrika, von Kairo nach Kapstadt, die unwegsame Strecke Afrikas war eine große Bewährungsprobe. Bei 73 Fahrtagen und gefahrenen 25.000 km belief sich der Durchschnittsverbrauch auf 5,8 l/100 km, bei einer Beladung von 2 Personen und 150 kg Gepäck. Es wurden noch weitere Expeditionsfahrten mit diesem Autotyp unternommen, es gab keine größeren Schäden oder Ausfälle zu verzeichnen. Seitens der privaten Käufer wurden Loblieder auf diesen Wagen gesungen, die Verlässlichkeit und die gute Leistung bei Bergfahrten, wo andere mit ihren großen Autos stehen blieben und kochende Kühler hatten, fuhr der Steyr-Puch problemlos hinauf. Auch bedingt durch seinen Heckmotor hatte er gute Steigfähigkeiten im Winter („steirischer Bergkraxler“). Bei längeren Autobahnfahrten mit 100km/h wurde der Motor nie zu heiß, daher konnte dies auch als Dauergeschwindigkeit angesehen werden. Der Motor war sehr elastisch und drehfreudig, für einen Kleinwagen mit so wenig Hubraum außergewöhnlich. Die direkte Lenkung und die gute Straßenlage, bedingt durch das Fahrwerk, waren für mehr Motorleistung und höhere Geschwindigkeit geeignet, die Bremsen und das Fahrwerk waren für österreichische Verhältnisse maßgeschneidert. Mit Kind und Kegel fuhr man an die Adria, sogar kleine Boote wurden am Anhänger hinter einen Steyr-Puch 500 über die Alpen gezogen. Viele gute Gründe, diesen Kleinwagen zu kaufen.

**1958:** Ab Februar machten sich Änderungen bei Karosseriedetails bemerkbar, mit Kurbelfenster und Zierleisten wurde die äußere Erscheinung aufgewertet. In diesem Jahr ging es darum, die Produktionszahlen zu steigern und in der Werbung wurde die 25.000 km Fahrt des Ehepaars Holzmann in Afrika in den Vordergrund gestellt.

In vielen Orten gab es motorsportliche Bewerbe und die Puch 500 hatten dort ihre ersten Auftritte. Die hohe Betriebssicherheit und Alltagstauglichkeit, auch die sportliche Potenz des Zweizylinder-Boxermotors im Heck dieses Wagens wurden rasch erkannt.

Der Verkauf bemühte sich auch um Behörden und Großabnehmer: für die Post und andere Kunden wurde eine Sonderausführung Puch 500 Combi

entwickelt. Die hintere Sitzbank fehlte und zum Schutz des Fahrers baute man zwischen „Güterraum“ und Fahrersitz eine Gittertrennwand ein. Für den ÖAMTC entstand eine Pannendienstversion, die sich so gut bewährte, dass ein Jahrzehnt lang eine größere Stückzahl geordert wurde und die bisher üblichen Beiwegengespanne ersetzte. Ebenso reagierte der ARBÖ und rüstete den Pannendienst mit diesen Fahrzeugen auf.

**1959** erfolgte die erste größere Überarbeitung und um die Modelle künftig unterscheiden zu können, wurden Buchstaben-Kürzel eingeführt. Das Modell Steyr-Puch 500 D erhielt ein festes Dach („D“ steht für Dach) und den markanten Heckbürzel wegen der besseren Kopffreiheit für die Fondpassagiere. Denn im Unterschied zum Fiat 500 sollten beim Puch auch auf der Rückbank zwei Erwachsene Personen Platz finden! Auf Wunsch war auch weiterhin die Cabrioversion lieferbar. Schlussendlich erhielt das neue Modell noch ein neues Frontemblem, ein Handschuhfach sowie eine verbesserte Heizung. Eine neue Motorvariante mit 19,8 PS statt bisher 16 PS begründete ein neues Modell: den 500 DL („Dach-Luxus“).



Herr Johann (Janos) Puch, Urneffe von Johann Puch, leitete den Kundendienst und den technischen Bereich des Werkes in Graz. Mitarbeiter der technischen Abteilung wurden als erste und einzige „Werksfahrer“ erkoren, dies waren Walter Krammer, Weingartmann und Concola. In weiterer Folge bekamen private Fahrer in Form von Motor- und Fahrzeugteilen aus der technischen Abteilung eine Werksunterstützung. Die Firma Moser in Wien vertrieb für Steyr-Puch spezielle Ersatzteile zum „frisieren“ bzw. tunen der Motoren, ebenso Teile zur Verbesserung des Fahrwerks. Die Firma Merinsky befaßte sich auch mit den Tuningarbeiten, sowie die vielen Schrauber und Mechaniker, welche in der Freizeit werkten, um die Autos für den Wettbewerb zu verbessern. Eine vom Werk bereitgestellte Servicemannschaft gab es nur bei der Rallye Monte Carlo, diese bestand aus einem Auto und drei Mechanikern. Gegenüber dem damals bereits von den anderen teilnehmenden Automobilfirmen zur Verfügung gestellten Service konnte man aus Kostengründen nicht mithalten. Viele Fahrer bestritten daher auf eigene Kosten die Veranstaltungen. Bei der 3. Semperit-Rallye waren die „Pucherln“ in ihrem Element: der ehemalige Motorradrennfahrer H. Volzwinker siegte vor



Krammer und Concola. Erst am 8. Platz unterbrach ein Trabant die Puch-Siegesserie.

Unter dem Namen „Balaton-Bodensee“ wurde eine schwierige Langstreckenprüfung über 1600 km ausgeschrieben. Zum ersten Mal im Westen am Start die ostdeutsche Marke Trabant, kleine Sputniks mit 500 ccm Motoren, welche den Goggomobil ähnlich sahen, in ihrer Leistung aber mit den Steyr-Puch nicht mithalten konnten. H. Volzwinkler konnte die Klasse 500 für sich entscheiden. Die Puch-Werksfahrer schlugen jedoch bei der Österreichischen Alpenfahrt im Juni noch eindeutig zu: 1. Concola, 2. Krammer, 3. Weingartmann und 4. Hoch, auf Platz 5 Volzwinkler. Erst auf Rang 9 unterbrach Ribar auf Goggomobil die Puch-Siegesserie. Einen Hat trick gab es für Krammer, Mettenheimer und Schloßleitner bei der Tauernfahrt, dem Wurzenpassrennen und ebenso bei der Int. Berglandfahrt mit dem Ergebnis: 1. Krammer vor Mettenheimer und Volzwinkler.

**1960:** Praktisch mit der Markteinführung der Steyr-Puch-Kleinwagen wurden diese äußerst flinken und sehr wendigen Fahrzeuge auch für diverse Rennsportbewerbe interessant, denn unzählige Erfolge standen hier bereits zu Buche und im benachbarten Ausland wurde man auf die beeindruckende Erfolgsserie aufmerksam. Immerhin stimmte das Preis-Leistungsverhältnis perfekt. So ein Puch-Auto war ein ideales Einsteiger-Fahrzeug für rennsportbegeisterte Leute. Zudem waren Wartung bzw. Reparatur sowie Tuning, relativ einfach und



verhältnismäßig günstig machbar. Im benachbarten Deutschland setzte Heinz Liedl einen Steyr-Puch beim 500 km Rennen am Nürburgring ein und siegte in seiner Klasse!

**1961** führte man eine neue Karosserievariante, nämlich den 700 C („Combi“) bzw., 700 E („Economy“ mit einem schwächeren Motor und kürzerer Getriebeübersetzung) mit Heckklappe und Ladefläche ein. Der 700 C leistete 25 PS, der 700 E nur 19,8 PS mit je 650 ccm. Dieses Modell ist mit Fiat bauverwandt, das dortige Modell ist als „Giardiniera“ landläufig bekannt und wurde in Kooperation mit Autobianchi über viele Jahre hinweg erfolgreich gebaut.



Im Motorsport wurde der Puch 500 über Bergprüfungen gejagt, in den diversen Slalomläufen flink durch die Tore gefahren, bei den Geländeslalom und bei Rundstreckenrennen war er auf den vorderen Plätzen anzutreffen. Bei Rallyes schien es, als hätte er keine Konkurrenz. Im Winter bei Eisrennen oder Skijöring-Veranstaltungen war der Kleinwagen aus österreichischer Produktion faktisch unschlagbar, die wurden damals noch ohne nennenswerte Sicherheitsvorkehrungen ausgetragen. Der Klassensieg bei den 500 km Rennen am Nürburgring durch Theiler und Pichler unterstrich seine Klasse.

**Im Frühjahr 1962** stellte Steyr-Puch den 650 T („Thondorf“) mit 19,8 PS aus 643 ccm vor. Zu diesem Zeitpunkt diskutierte die Fachpresse noch, ob die 20 PS der neuen Version wirklich nötig waren, aber mit dem aufgebohrten Motor entwickelte sich das kleine Auto vollends zum Schrecken der größeren Wagen. Dieser Zweizylinder Motor mit seiner zahnradgetriebenen, untenliegenden Nockenwelle und den Grauguß Zylindern war im Grunde zwar eine simple Konstruktion, die allerdings, wie bei Porsche, mit geringen Fertigungstoleranzen und aus besten Materialien gefertigt wurde und daher auch heftige Tuning-Maßnahmen überstand.

Die Staatsmeister 1962 hießen in der Tourenwagenklasse bis 500 ccm Johannes Ortner und Walter Krammer auf Puch.

**1963:** für die Rallye Monte Carlo wurden die Puch mit dem stärkeren und 660 ccm Hubraum größeren Motor ausgerüstet und für die Klasse bis 700 ccm gemeldet. Die beiden an den Start gebrachten 650 T wurden von dem Teams Walter Pöltinger/Ernst Merinsky und Walter Roser/Horst Frener pilotiert. In diesem Jahr fand man äußerst schwierige Bedingungen vor, beim Rundstreckenrennen am Grand Prix Kurs von Monte Carlo waren sie bereits als vermeintliche Klassensieger unterwegs, die Zuschauer feuerten die rot-weiß-roten-Autos an und sie wurden bereits als Sieger gefeiert, als sich herausstellte, daß die Serientourenwagenklasse bis 700 ccm von einem anderen Team gewonnen wurde. Die beiden österreichischen Teams schienen nicht im Gesamtklassement auf und es gab keine Chance auf eine Revision. Vom Werk wurde leider verabsäumt, die Autos korrekt zu homologieren. Leider, jene unumstößliche Homologierung kostete den Klassensieg.



Es folgten aber weitere große Auftritte dieser 650 T. Die 7. Internationale Semperit Rallye über 1642 km bei Regen, Nebel und Schnee wurde für die Konkurrenz zum „Puch-Syndrom“. Gerd König aus Villach mit seinen 650 T, wurde Gesamtsieger und reihte sich auf der ewigen Bestenliste neben Karl Orthuber auf Porsche Carrera, Loisl Wiener auf Glas TS 1004 und Heinz Rhomberg auf Austin Cooper S ein. Bei der Wertungsfahrt des Jahres, der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt, wurde von den Klassen 500 ccm und 700 ccm eindeutig beherrscht und die Plätze 1 bis 3 belegt. Bei den Bergprüfungen, welche diese Veranstaltung so wertvoll und interessant macht, waren die Puch's (die Schammerl!) auf den Rängen 1 bis 3 platziert. Die zur Staatsmeisterschaft zählende Voralpenwertungsfahrt des ZV St. Pölten war ein hartes Ringen der Besten in der Klasse bis 500 ccm. Günther Schorn vor Walter Roser und Fritz

Schlögel, in der Staatsmeisterschaft hatte Schlögel die Führung vor Tusch eingenommen. Bei der ausgetragenen „Martha-Journalistenrallye“ konnten der Chefredakteur der Fachzeitschrift „Motorrad“ und der Pressechef von Steyr-Daimler-Puch mit dem 650 T den 2. Platz unter den ausländischen Journalisten belegen. Beim Internationalen Vierstundenrennen in Budapest belegte Walter „Speedy“ Pöltinger mit dem Puch 500 den zweiten Platz hinter dem Werksfahrer Hubert Hahne auf BMW 700. Bei den Rundstreckenrennen, sowie bei den Bergrennen mit Manfred Falusy und Johannes Ortner, waren die kleinen Wagen sehr erfolgreich unterwegs. Es konnte die Klasse bei den 12 Stunden-Rennen am Nürburgring durch Heinz Liedl und Johannes Ortner gewonnen werden. (Der Beinamen die „Rennsemmel“ war geboren!)

Das noch stärkere Modell 650 TR (das „R“ steht für „Rallye“) wurde präsentiert, anfangs jedoch war es nur für die Behörden wie Polizei und Gendarmerie als Einsatzfahrzeug bestimmt. Werksintern gab es schon die Bezeichnungen TR 1 und TR 2 für Motoren, die die Sportfahrer Pöltinger, Liedl und Ortner erhielten. Aber Ende des Jahres standen die Fahrzeuge für die Typisierung bereit und im darauffolgenden Frühjahr konnte man sie dann doch bei den Händlern erwerben. Während der Produktionsjahre ab 1957 wurden unterschiedliche Modelle erzeugt und ausgeliefert, eine Konstante blieb dabei aber der Boxermotor, der über die Jahre bis auf geringfügige Adaptierungen praktisch unverändert geblieben war. Die Reifengröße wurde den Sportbedürfnissen angepasst und somit von 125-12 auf 135-12. Die Batterie verlegte man aus dem Motorraum nach vorne und für eine bessere Traktion hatte man einen zweiten Tank eingebaut.



**Die Sportsaison 1964** brachte einige ansehnliche Erfolge, gleich zu Beginn des Jahres bei der Rallye Monte Carlo, wo Roser/Tusch in der GT-Klasse bis 1000 ccm starteten in denen sie einen souveränen



Bei dem EM-Lauf „Raid-Polski“ hieß der Gesamtsieger Sobislav Zasada auf Puch vor Eric Carlson auf Saab und Pat Moss.

In der weiteren Saison blieben Siege und Topplatzierungen für die Puch's nicht aus. Der Gesamtsieg der Donau-Castrol-Rallye, der Wartburg-Rallye, der Vltava-Rallye in der CSSR, der Cordiac-Rallye in Ungarn und der Osttiroler Wertungsfahrt. Bei der Semperit mit zwei Klassensiegen, drei Klassensiege bei der Internationalen Alpenfahrt. Weiter Klassensiege in Italien bei der Sardinien-Rallye, der Dolomiten-Rallye, der 1000 Minuten, der Avus-Rallye in Deutschland und beim Donau-Cup in Ungarn. In Österreich wurde Günther Schorn in der Klasse bis 500 ccm und Gert König bis 700 ccm Staatsmeister, sowie Sobislav Zasada in Polen in der Klasse bis 700 ccm. Johannes Ortner profilierte sich bei der Erprobung von Tuningmaßnahmen mit den „Thondorfer Raketen“.



**1965** setzte sich die Siegesserie der Puch-„Thondorfer Raketen“ fort. Sie fuhren ihre direkten Konkurrenten, z.B.: Abarth, Mini Cooper, BMW oder Lancia, doch meist in Grund und Boden. Das Geheimnis des durchschlagenden Erfolgs war u.a. das geringe Eigengewicht des Fahrzeuges. Ab Werk wogen die Autos standardmäßig bereits weniger als 500 kg. So ein Auto wurde von den damaligen Rennfahrern und Tunern durch gnadenlose Reduktion (Ausbau von Sitzen und Dämmung sowie mit etlichen Tricks und Raffinessen) bis auf die Hälfte des Gewichts abgespeckt, je nach Einsatz und Bewerb. Der kurze Radstand und der tiefe Schwerpunkt hielten das Auto lange stabil auf der Straße und ermöglichten, im Vergleich zur Konkurrenz, hohe Kurvengeschwindigkeiten. Der Grenzbereich war jedoch relativ schmal, nicht selten das Autos aus den Kurven flogen. Bilder von Puch-Autos, die im Renneinsatz komplett oder in einer schnellen Kurve ein Rad heben, gibt es zu Hauf, Unfälle gehörten ebenso dazu wie Rennerfolge. Verbogene Regenrinnen über den Türen zeugten



meistens von heftigen Renneinsätzen, im Jargon sprach man von „angelegten Ohren“. Hatte man sein Auto jedoch im Griff und beherrschte den engen Grenzbereich perfekt, so stand einer Siegesserie selbst bei vermeintlich stärkeren Gegnern meist nichts mehr im Wege.



Auf der Rundstrecke wurden Manfred Lieskonig aus Neumarkt/Stmk und der Grazer Günther Schorn Staatsmeister in der Klasse bis 700 ccm, Heinz Liedl gewann die deutsche Bergmeisterschaft. Schnellster Puch-Fahrer war Johannes Ortner bei Berg- und Rundstreckenrennen mit Zeiten, die nicht nur den Klassensieg, sondern auch den Gesamtsieg brachten.

Bei der Rallye Monte Carlo gewann die polnische Mannschaft Sobiesław Zasada/Kazimirz Osinsky die Klasse bis 750 ccm, die von Warschau gestartet waren. Die Österreicher Walter Roser/Kaufman Georg und Johannes Ortner/Legradi Alexander fielen aus. Die Rallye war sehr anspruchsvoll, daß zeigte



sich an der Ausfallrate: 237 gestarteten Wagen wurden nur 35 Teams gewertet und nur 22 kamen ins Endklassement.

In diesem Jahr wurden nationale sowie internationale Erfolge eingefahren. Das Werk liefert für die 650 TR mit 660 ccm separat auf Bestellung Tuningteile aus, die allerdings extern eingebaut werden mussten. Von Kurbelwellen über Nockenwellen, größerem Vergaser, spezielle Getriebe-Abstimmungen und die so begehrten Auspuffanlagen, welche eine respektable Leistungssteigerung des Motors bewirkten. Die Firma der Brüder Moser aus Wien veröffentlichten regelmäßig in Tuningkatalogen die Umbaukits, so konnten bereits aus knapp 700 ccm beachtliche 50 PS bei 8000 U/min erreicht werden. In der Mehrzahl schraubte eine ganze Generation an Puchfahrern an ihren Fahrzeugen, Rennfahrer und Mechaniker schraubten mit größeren und kleineren Erfolgen an ihren Fahrzeugen.



In den österreichischen Meisterschaften konnten erstaunliche Ergebnisse erzielt werden, wie etwa bei der oststeirischen Wertungsfahrt mit den „Bergab -SP's“, wo Günther Janger dem Puch das „fliegen“ lernte. Auf unbefestigten schmalen Schotterstraßen hatten die weitaus stärkeren Autos keine Chance, Janger siegte vor Kremel und Ludwig. Bei der Internationalen Martha-Goldpokal-Testwertungsfahrt konnte bei den verbesserten TW bis 500 ccm Lafenthaler mit einem Schnitt von 126,7 km/h siegen und in der 700 ccm Klasse, war der Sieger Schorn mit 147,5 km/h flott unterwegs. Auf den weiteren Plätzen fanden sich König, Janger und Plenk. Nicht nur schnell, es ging auch um die Sparsamkeit: bei dem „6. Internationalen Mobil-Economy-Run“ stellte sich auch die Sparsamkeit der Fahrzeuge heraus, mit dem 650 TR erzielte Johann Krammer mit 3,69 l den niedrigsten Verbrauch von allem Teilnehmer vor Johann Weingartmann mit 3,72 l ebenfalls auf 650 TR.



Die Werbung setzte auf das Sportmodell 650 TR 1 und TR 2 und Christl Haas - Abfahrtsweltmeisterin 1962 und Olympiasiegerin 1964 – wurde zur Werbeträgerin gekürt. Zu diesem Zweck wurde ihr ein Steyr-Puch 650 TR zur Verfügung gestellt. (mit diesem Puch mit der Nr. „504.7596“ trat Zasada 1966 bei der Rallye-Europameisterschaft an).

Die Europameisterschaft verlief vom ersten bis zum letzten Lauf spannend, aber erst beim letzten Lauf stand der Europameister fest. Rauno Aaltonen auf BMC Mini Cooper S siegte und Zweiter wurde Sobiesław Zasada auf dem Steyr-Puch 650 TR.



1966 folgte ein karosserietechnischer Einschnitt: die Türen wurden vorne angeschlagen, es gab ein kurzes Faltdach und der 650 TR erhielt die Zusatzbezeichnung „EUROPA“. Die Europameisterschaft setzte sich in diesem Jahr aus 6 Läufen zusammen: Schweden-Rallye, Rallye de Fiori in Italien, Tulpen-Rallye in Holland, der Akropolis-Rallye in Griechenland, Deutschland-Rallye und als 6. Lauf die „Raid-Polski“. Wieder stand bis zum letzten Lauf der Europa-Meister nicht fest. In Polen, dem letzten Lauf, waren nur noch zwanzig Autos im Bewerb. Was der Pole Zasada auf den letzten Kilometern mit dem Puch 650 TR leistete, war großartig und beim Zieleinlauf in Krakau wurde Zasada mit tosendem Beifall empfangen. Der kleine Puch wurde zum Helden, ein Klassensieg und ein dritter Platz im Gesamtklassment, mit dieser Platzierung war dem Polen und dem österreichischen Werk der Europameistertitel der Gruppe II-Tourenwagen nicht mehr zu nehmen.

1. Sobiesław Zasada – Polen auf Steyr-Puch 650 TR - Europameister.
2. Timo Mäkkinen – Finnland - auf BMC Cooper.
3. Tom Trana – Schweden - auf Volvo PV 544.

Zasada führte das kleinste Auto mit dem kleinsten Budget zum großen Triumph. Als Privatfahrer reiste er mit dem Steyr-Puch 650 TR zu fast allen Rallyes



auf Achse an, oft wurde im Auto geschlafen, denn das Budget reichte nicht für die Hotelzimmer oder andere Ausgaben.

Nachdem Steyr-Puch den Rückzug aus dem internationalen Rallyesport verkündete und die Sektion Motorsport der Automobile schloss, setzte man den Schwerpunkt auf die Kleinmotorräder. Von der Markteinführung bis zum EM Gewinn waren zehn Jahre vergangen. 2017 wird der Puch 500 60 Jahre jung und die Begeisterung rund um die kleinen „Ruhm-Kugeln“ aus Graz lebt auch heute noch in Oldtimerkreisen weiter.

Quellenangabe zu Text und Bilder:  
Steyr Puch Club Salzburg, Günther Janger,  
Manfred Falusy, Josef Barbach, NG Mylius,  
Autor und übrige Bilder: „Joe“ Mecl

## Ihr Servicepartner rund um VDO Instrumente für Steyr Puch 500, 650T – 650TR2 und 700C

Tacho, Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckinstrumente.

Elektrisch und mechanisch.

Anfragen bitte an

Ewald Much

[ewald.much@aon.at](mailto:ewald.much@aon.at)



Es war wieder Zeit zu neuen Abenteuern aufzubrechen

Im April 2018 war ich mit meinem Steyr Puch 650 TR2 Europa zum 50. Jubiläum der Zulassung durch die Firma Moser in Wien zu Besuch. Es war eine wunderbare Reise mit vielen schönen Erinnerungen (THONDORF Ausgabe 33).

Im September 2018 schien mir die Zeit gekommen, eine weitere Reise zu unternehmen. Einige Wochen vorher hatte ich mir schon Gedanken über die Route gemacht und im Detail ausgearbeitet. Man kann heutzutage im Internet dank der Motorradfahrer und ihren Helmkameras fast jede Strecke in den Alpen vorab abfahren. Dies erleichtert die Planung ungemein. Man bekommt eine ziemlich genaue Vorstellung von den wichtigen Streckenabschnitten.

Vorher wurde noch ein kleiner Service auf der Hebebühne beim Autopartner meines Vertrauens in Bonlanden durchgeführt. Mit Schwerpunkt auf VA

und HA, Bremsleitungen, kompletter Unterboden, möglicher Ölverlust, Halbachsmanschetten, Benzinleitungen und was sonst noch so verloren und kaputt gehen kann. Ein Besuch auf dem Bremsenprüfstand ist Pflicht.

1. Tag – es geht los

Fahre ich in Richtung Schweizer Alpen, so führt mich die Route von meinem Wohnort Bonlanden bei Stuttgart durch das barocke Oberschwaben und an Ravensburg vorbei durch den Pfändertunnel bei

Bregenz und dann bei Lustenau auf die Schweizer Seite. Wie gewohnt kaufe ich die CH und A Vignetten an der Mautstation in Hörbranz.

Ich starte den Puch und das rote Birnchen im Tacho geht nicht mehr aus.

Es flackert vor sich hin. Ich



denke, nun das darf ein 50 Jahre altes Auto. Das Flackern verschwindet nach einiger Zeit wieder.

Weiter auf der A13 bis Landquart. „Wenn ich so lenk und denk an nichts“. Ich zitiere Philipp Waldeck von der „autorevue“. Man kann es nicht besser ausdrücken. Vollkommen entspannt und gleichzeitig im Unterbewusstsein auf der Hut. Warum bewegt sich der Öldruckzeiger so komisch?

Über den Flüela- und Ofenpass, auf rätoromanisch Pass dal Fuorn. Ich steuere den kleinen Ort Santa Maria Val Müstair an. Im Hotel Alpina ist noch ein Zimmer frei. Den Puch fahre ich auf den Hof hinter dem Hotel.

2. Tag

Nach einer ruhigen Nacht starte ich den Puch. Es ertönt das vertraute Boxergeräusch. Nur ein schwaches Nebengeräusch schleicht sich in mein Ohr. Dieses Klirren und Zirpen habe ich bisher noch nie vernommen. Eigentlich möchte ich nicht wissen, was das bedeuten könnte. Dann raus aus dem Hof, sofort rechts abbiegen und ich bin auf der schmalen und steilen Straße, die mich auf den Scheitelpunkt des Umbrailpasses bringen soll. Unterwegs nehme ich noch ein

Foto auf und werfe einen Blick zurück ins Tal. Es ist acht Uhr und kühl.

20 Minuten später stehe ich bei wunderbarem, klarem Himmel und einer prächtigen Alpenkulisse neben dem Puch, der hier noch kleiner wirkt als sonst. Für mich ist es eine Zeitmaschine, die mir für weitere 2.000 km ein rollendes Heim sein soll. Mein Blick geht in Richtung Bormio und Stilfser Joch.

Mit diesen guten Gefühlen ist zehn Minuten später erst einmal Schluss. Nach dem Anlassen ist ein vernehmliches und nachdrückliches Brummen aus dem Motorraum nicht zu überhören. Ein freundlicher BMW-Motorradfahrer aus den heimatlichen Gefilden von Esslingen legt seine empfindsame Hand auf den Dynastarter und bemerkt trocken: „Lagerschaden“. Aha.

Jetzt wusste ich auch, warum es immer wieder mal Probleme beim Starten gab. Der Starter drehte nicht

richtig durch. Ich dachte immer an die Batterie. Hubert hatte schon vor einem Jahr vorgeschlagen, den Dynastarter zu überholen – nun ist es zu spät...

Es ertönt der innere Weckruf. Du musst Agelsberg erreichen und nach einem Schraubertermin in Huberts Gara-

ge fragen. Sonst ist die Reise für dieses Jahr gelaufen. Also wieder runter vom Berg über den Reschenpass, Richtung Fernpass und dann auf dem kürzesten Weg nach Agelsberg fahren. Dann taucht plötzlich ein Tunnel vor mir auf. Ich sehe noch den Hinweis Landecker Tunnel. Wo kommt der Tunnel so plötzlich her? Ich möchte aus durchaus verständlichen Gründen in keinen Tunnel fahren! Die ganze Zeit liegen meine beiden Ohren auf dem Dynastarter. Das klopfende Geräusch



# Die Alpen-Reise mit dem Steyr Puch 650TR2 im September 2018

TEXT // FOTOS Michael Kuhn



wird mit der Zeit ein wenig lauter. Ich bin nun bereits fünf Kilometer in dem Tunnel – bei einer Gesamtlänge von sieben Kilometern. Der Tunnel hat nur eine Röhre mit Gegenverkehr.

Dann ist es da – ein grausames Geräusch! Urplötzlich ein infernalischer Schlag aus dem Heck. Sofort vom Gas. Im ersten Augenblick denke ich, der Motor ist hin. Ein Blick auf Öldruck und Ölthermometer: alles normal. Sofort in die Nothaltebucht fahren. Motor abstellen. Der monströse Renault Laster unmittelbar hinter meinem Puch gibt mir die Lichthupe und kreischende Fanfaren. Vielleicht kennt ihr den Film „Duell“ von Steven Spielberg aus dem Jahr 1971. Da wird ein armer Kerl von einem schwarzen Truck verfolgt. So ähnlich fühle ich mich. Rein in die Nothaltebucht. Der Motor hört sich wie ein kaputter Mährescher an. Es ist extrem laut im Tunnel, besonders wenn monströse LKW's in einem Abstand von zwei Metern an dem schmalen Parkplatz vorbeirauschen. Ich muss hier raus, sonst wird der Tunnel gesperrt werden, um mich abzuschleppen zu können. Also lasse ich den Puch unter großem Getöse wieder an und zuckele in langsamer Fahrt aus dem Tunnel heraus. Zum Glück kann ich unmittelbar nach dem Tunnel an einer ¾-Schranke vorbei in Schleichfahrt die Schnellstraße verlassen und den Parkplatz des Hospitals in Zams ansteuern.

Wozu taugt eine WhatsApp? Wer braucht so etwas schon? Ich. Jetzt. Ich nehme eine Audiobotschaft von dem laufenden Motor auf. Empfänger Hubert und Heinz. Die Ferndiagnose lautet einstimmig: Lager Schaden des Dynastarters. Aha. Auch Vinzenz Pippan

aus Velden am Wörthersee steht mit Rat und einer Adresse zur Seite. Hubert erklärt sich spontan bereit, mit Anhänger und einem neuen Dynastarter nach Zams bei Landeck zu kommen. Fahrzeit um die drei Stunden. Ich schwöre es hier und jetzt vor tausenden von Lesern: Ich werde ihm diese wahrhaft christliche Tat praktizierter Nächstenliebe nicht vergessen!

Nach drei Stunden ruf ich Hubert an. „Wann bist du denn da?“ „Ich stehe noch vor München in einem Monsterstau“. Aha. „Wird das heute noch was?“ „Geduld“, sagt Hubert. Nach sechs Stunden kommt er über die Inn-Brücke mit Audi A4 und Anhänger gefahren. Im Gepäck ein neuer Dynastarter. Ich war so froh, ihn zu sehen, versprach doch seine Ankunft das baldige Ende meiner Probleme.

Nach 40 Minuten konzentrierten Schraubens auf dem Parkplatz war das Teil eingebaut. Ein Händedruck unter Männern. Keine großen Worte. Danke! Hubert fährt nochmals in dreieinhalb Stunden nach Agelsberg zurück. Ich suche mir ein Zimmer in Imst.

### 3. Tag

Die Strecke wieder retour durch den Landecker Tunnel. Es ist ein gutes Gefühl, wieder in die Tunnelröhre Richtung Süden zu fahren und sich auf einen schönen und langen Tag in den Dolomiten zu freuen. Aus dem Maschinenraum ist nur das beruhigende Schnurren des Zweizylinder-Boxermotors zu vernehmen. Ich steuere Zernez an und fahre dann weiter zum einspurigen Munt-la-Schera-Tunnel. Dieser Versorgungstunnel wurde für die Errichtung der Staumauer „Punt dal Gall“ angelegt. Man kommt aus dem 3,3 Kilometer langen Tunnel und kurz danach fährt man über die Staumauer und sieht vor sich den Lago di Livigno. Mitten auf der Staumauer ist die Mautstation.

Über Bormio geht's weiter Richtung Passo di Gavia. Mit 2.618 Metern eine Herausforderung für den Puch. Ich fahre einen originalen TR2 Motor von 1968 mit der P92 Nockenwelle. Mit diesem Motor wurde mein TR2 im April 1968 an die Firma Moser in Wien ausgeliefert. Nicht die ideale Konfiguration auf Alpenpässen mit steilen und engen Spitzkehren. Ich bin einige Touren in den Alpen zeitweise hinter einem Puch mit größerem Hubraum und 5er Nockenwelle gefahren. Diese Kombination lässt sich wesentlich angenehmer fahren.

Auf dem Gavia erweist sich der Zustand der Straße dann als die eigentliche Herausforderung. Ab der



Straßenmitte ist sie meistens aufgerissen und fällt in Richtung Talseite ab. Deshalb immer schön weit rechts fahren. Die Fernsicht vom Gavia ist prächtig.

Das Ziel für diesen Tag liegt irgendwo im Osten hinter Bozen. Über den Passo del Tonale und Passo della Mendola an Meran vorbeifahrend, sehe ich plötzlich das Autobahngewürm von Bozen-Süd unter mir liegen. Das solltet ihr euch mal auf Google Maps anschauen. Eine Art Laokoon Gruppe der Autobahnen. Ohne mein Navi (TomTom Go auf dem iPhone 6s Plus) wäre ich komplett verloren. Trotzdem

habe ich die ganze Zeit das Gefühl, mich verfahren zu haben. Dann ein kurzes Stück in Richtung Brenner fahrend bin ich zwischen LKW's eingeklemmt. Bei Bozen-Nord runter von der Autobahn und ein Hotel suchen. In Tiers finde ich ein kleines feines Hotel. Immer wieder erstaunlich, welche Lebensqualität Südtirol zu bieten hat. Ein gesegneter Landstrich!

### 4. Tag

Endlich in den Dolomiten. Ich starte den Puch ohne beunruhigende Geräusche und ab in Richtung Passo Nigra, über Passo Pordoi,

Passo di Campolongo, Passo di Valparola, und Passo di Falzarego. Die Dolomiten sind schön, gewaltig und beeindruckend. Es wird den ganzen Tag nieseln. Kurven, Kurven und nochmals Kurven. Das Mahagoni des Nardi liegt wunderbar in der Hand. Es ist eine Freude unterwegs zu sein.

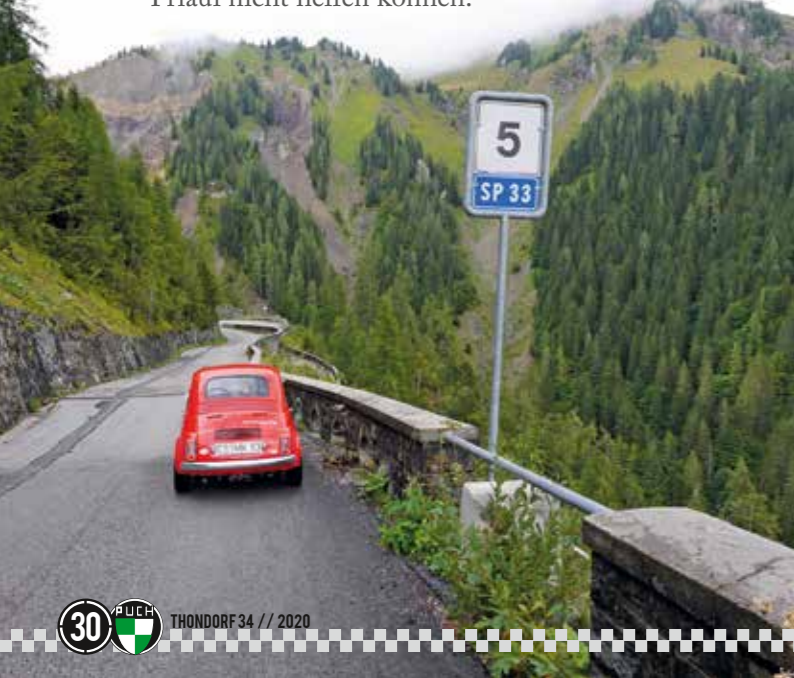
Cortina d'Ampezzo liegt vor mir. Über den Passo di Croci zum Lago





di Misurina. Das Ziel dieser Tagesetappe sollte ich eigentlich bald erblicken können. Die Drei Zinnen – Tre Cime di Lavaredo. Ich zahle 30 € für die letzten fünf Kilometer Wegstrecke. Leider kann ich die Drei Zinnen nicht sehen, nur erahnen. Der Nebel verhüllt diesen gewaltigen Gebirgsstock in den Sextner Dolomiten vor mir. Nun – schon in der Schule lernte ich: „In großen Dingen genügt es, sie gewollt zu haben“.

Über Sella Ciampigotto und Sella di Razzo geht's weiter zum Lago di Sauris in den Karnischen Alpen. Die Staumauer des Sees wurde 1941 von 300 neuseeländischen Kriegsgefangenen erbaut. Ich überfahre die Staumauer und verschwinde im Tunnel. Die Straße bringt mich zum Passo di Pura. In dieser abgelegenen Region habe ich über zwei Stunden lang weder Autos noch Menschen gesehen. Wie schön, dass der Dynastarter schon in Tirol seine Funktion einstellte. Vermutlich hätte Hubert mir in dieser einsamen Gegend des Friaul nicht helfen können.



Hier noch eine Info zu diesem Landstrich für die Sprachwissenschaftler unter uns:

*Abgelegene deutsche Sprachinsel in den Karnischen Alpen*  
*Der Legende nach waren es zwei Tiroler Soldaten, die sich im 13. Jahrhundert in einem abgelegenen sonnigen Hochtal der Karnischen Alpen niederließen und den Ort Zabre gründeten. Tatsächlich ist Sauris eine deutsche Sprachinsel in Friaul, in der ein altertümlicher Dialekt gesprochen wird. Erst seit einigen Jahrzehnten gibt es eine kurvenreiche Bergstraße, über die man Sauris mit dem Auto erreichen kann. Der 400-Einwohner-Ort ist dank seiner Abgeschlossenheit noch immer etwas ganz Eigenes, eine Art lebendes Freiluftmuseum. Alte Bauernhäuser und Stadel mit dorftypischen architektonischen Besonderheiten beherbergen Läden für Holzmasken und Restaurants, auf die antiquiert anmutende Wandschilder hinweisen.*

Weiter über den Passo di Pura, Ampezzo und auf der Strada Statale 52 Carnica und Strada Statale 13 Pontebbana bis nach Chuisaforte am ausgetrockneten Flußbett des „Fiume Fella“ in Friaul-Julisch Venetien gelegen. Dann habe ich für diesen Tag genug vom Puch-Fahren. Ein Essen und ein Bett müssen her. Diese Freuden hatte ich mir redlich verdient. Nach zehn Stunden am Lenkrad flattert mir das Nervenkostüm. Die „Trattoria Fratelli Martina“ nimmt mich für eine Nacht auf.

Mehr italienische Lebensart geht nicht. Am Nachbartisch eine Familie mit Kleinkindern. Sehr angenehm, auch noch zu später Stunde. Die Mutter des Wirtes am Herd. Das Essen klassisch italienisch. Einfach nur zum Niederknien. Mein Weizenbier zum Essen war allerdings sehr deutsch. Aber bei einer „Kartoffel“ lassen die Italiener Milde walten. Zum schönen Schluss noch ein Grappa „Storica Nera“ 50%

aus der 1,5-Liter-Flasche, die wie selbstverständlich auf den Tisch gestellt wird. 50% sind eine Ansage, aber zu meistern. Wieder zuhause, besorge ich mir gleich eine Flasche von diesem gehaltvollen Traubentrester. Ich hätte gerne noch einen weiteren Tag die herzliche Gastfreundschaft der Familie Martina in Anspruch genommen.

„Chuisaforte ist ein schöner Ort mit gutem Ristoranti“  
 A.Maier, Grazer Volksblatt 10.12.1901

#### 5. Tag

Ein kurzes Frühstück, und es geht wieder auf die Straße – über den Passo del Predil in Richtung Mangart in den Julischen Alpen. Auf der 20 Kilometer langen, schmalen, mautpflichtigen Panoramastraße mit fünf Felsentunneln geht es bis auf 2.016 Meter zur Scheitelhöhe. Sie überwindet dabei einen Höhenunterschied von 980 Metern. Ich muss allerdings keine Maut bezahlen, da die junge Frau im hölzernen Mauthäuschen den Puch so lieb findet.

Oben auf dem Mangart (Titelbild) gibt es einen kleinen Rundkurs, der einen Ausblick bis zu den Laghi di Fusine in Italien bietet. Misstrauisch beobachtet von den Murmeltieren, mache ich mich auf den Weg nach Kärnten. Ich freue mich auf die Überquerung des Vrsic Passes, der in den sechziger Jahren bei Steyr Puch-Fahrern einen legendären Ruf genoss und in vielen Internationalen Österreichischen Alpenfahrten im Routenheft stand. Selbst im Mai ragten die Schneeweichen noch einige Meter hoch empor.

Nun war der Weg nicht mehr weit zum Wörthersee. An der Shell Tankstelle am Ortseingang von Velden wollte ich hochwertiges Shell V Power 100 Oktan



tanken. Damit schnurrt das Puch-Auto in den Bergen wie ein Kätzchen. In Italien gibt es meistens weniger Oktan fürs Geld. Den Boxermotor freut es nicht.

Die Shell Tankstelle ist aber komplett mit italienischen Harley-Fahrern zugestellt.

Manche haben kraftvolle HiFi-Anlagen an Bord.

Die Musik ist über die verbauten Lautsprecher nachhaltig zu hören. Die „Jungs“ benötigen während der Fahrt keine Kopfhörer.

Apropos „Jungs“: Sie sehen alle wie Anwälte oder Zahnärzte aus – was

sie vermutlich auch sind. Sehr angenehm im Umgang. Nicht diese Bäuche mit Ketten, die bei uns ehrbare Bürger erschrecken.

Egal. Ich wollte zu Vinzenz Pippan, von Freunden „Zenz“ gerufen, damit er mir bei der Suche nach einem Zimmer helfe. Es waren nämlich noch mehr Harley Fahrer in Velden und Umgebung unterwegs. Sehr viele. So einige Tausend.

Vinzenz ist Steyr Puch-Urgestein und fuhr schon in den Sechzigern auf Steyr 650TR manch anspruchsvolle Rallye. Mehr Informationen findet ihr auf der Seite des Oldtimer Classic Auto Club Velden unter „Steyr Puch“ – bitte mal googeln.

Vinzenz' Frau sprach dann einige Worte zu ihrer Verwandtschaft und bald hatte ich ein wunderbares Zimmer in Auen an der Süduferstraße mit direktem Seezugang. Ein Traum, der mich sofort in das Jahr 1967 versetzte, als ich mit Freunden am Wörthersee Urlaub machte. Wir gingen manchmal zum „Bachelwirt“ in Velden zum Essen. Ich nannte damals einen Steyr Puch 650TR1, Baujahr 1965 mein Eigen. Doch da stand ein nagelneuer 650TR2 Europa in voller Rallye-Ausstattung vor dem Gasthaus. Vier Zusatzscheinwerfer, Fusina-Sitze und Lenkrad. Der TR2 sah toll aus. Er gehörte Vinzenz. Der Puch wurde in diversen Rallyes der damaligen Zeit gnadenlos über Schotterstraßen geprügelt. Heute lässt es Vinzenz etwas ruhiger angehen, aber gewinnen möchte er immer noch.

6. Tag  
 Am Morgen bei herrlichem Wetter genießen wir zu dritt ein gemeinsames Frühstück am See. Mit einigen Tipps versehen mache ich mich auf zur Nockalmstraße und von dort aus zur Malta Hochalmstraße mit der 200 Meter hohen Kölnbreinsperrmauer. Einige aus dem Fels gehauene Natursteintunnel mit sehr engen Kehren fordern den Kleinwagenfahrer. Die Ausblicke sind für den gehetzten Städter ein Labsal. Beide Straßen sind mautpflichtig, aber das Geld ist gut angelegt. Anschließend geht es über den Katschberg, früher mit bis zu 32% Steigung ein Ungeheuer von Straße, heute nur noch mit moderaten 12% auch mit dem Puch zu bewältigen.

#### 6. Tag

Dann fahre ich dem Sölkpass in den Niederen Tauern entgegen. Mit 1.788 Metern eine relativ leichte Aufgabe. Erst oben auf der Passhöhe fällt mir auf, dass ich 1990, also vor 28 Jahren, mit Rita (wir waren damals noch nicht verheiratet) schon einmal über den Pass gefahren bin, allerdings in die andere Richtung nach Bad Radkersburg an der slowenischen Grenze. Derselbe Steyr Puch 650TR2 Europa, dasselbe Kennzeichen und derselbe Fahrer. Dann noch über den Pötschenpass und durch den langen Felsentunnel, der dem Hallstättersee folgt, nach Hallstatt. Der Tunnel ist der einzige Straßenzugang zum Ort.

Der See und die Gemeinde sind bei Touristen sehr beliebt. Die alten Holzhäuser schmiegen sich dicht an





dann bei der Weihnachtsfeier vom Steyr Puch-Club Salzburg.

Bisher kenne ich die Rossfeld-Panoramastrasse nur aus Berichten und Fotos. Die steuere ich nun an. Legendäre Wettkämpfe fanden auf dieser Bergstrecke in den Sechzigern statt. Auch Heinz Liedl trat hier das Gaspedal bis zum Boden und gewann natürlich seine Klasse. 2018 nahmen die Steyr Puch 650TR Alpen-Carreras von Thomas, Hans, Jürgen und der IMP von Otto an den Läufen teil und gaben ordentlich Gas. Das Publikum hat es gefreut. Die Steyr Puchs sind immer die Lieblinge der Zuschauer.

die Felsen. Sehr malerisch das Ensemble, aber auch sehr nervig das Geschäftige. Ich denke, den Bewohnern geht es wie den Menschen in Venedig. Man lebt zwar von den Besucherströmen, aber die Belastungsgrenze ist nun schon lange überschritten. Ich finde noch einen winzigen Parkplatz, der sich allerdings als Taxistand erweist. Ich muss weichen, was mir leichtfällt. Man sollte den Ort mal im Winter besuchen. Zurück durch



den Tunnel in Richtung Gemeinde Grundlsee zum Alpengasthof Schraml. Ein Musterbeispiel von einem Gasthof. In den letzten 60 Jahren hat sich sicherlich nichts verändert. Das Gastzimmer – ein Traum. Ein Schnitzel mit Bratkartoffeln und drei halbe Biere und die Nachtruhe ist mein.

Ausblick. Bald bin ich in Vöcklamarkt, dem Wohnort von Roland & Gabi und Hartwig & Gerti Heimpl. Beide Jungs gehören zu den Gründungsmitgliedern des Steyr Puch-Club Salzburg im Jahr 1983 im „Zum Hirschen“ in Salzburg. Es war die Zeit des Aufbruchs



Roland schaute dann kurz nach meiner Lenkung. Sie ging relativ schwer. Er konnte aber auf die Schnelle nichts machen. Hubert hat dann einige Wochen später ein Lenkungsgetriebe im Austausch von Autoquariat eingebaut. Es wurde ein schöner Abend in Vöcklamarkt unter Menschen, die sich schon lange kennen und sich nichts beweisen müssen.

Roland hat auf dem Grundstück einen kleinen See mit einer Holzhütte. Ein Rückzugsort zum Nachdenken und Abschalten. Dort kommen ihm manchmal die Ideen zu Lösungen technischer Probleme, die er nicht hätte wenn er nicht eine Consulting Firma sein Eigen nennen würde, die Antworten auf solche Fragestellungen gibt.

Dabei ist er immer bescheiden geblieben. Wäre er ein Schwabe, würde man ihn ein „Käpsele“ nennen. Aber auch für Roland und Hartwig gilt: „Hinter jedem starken Mann steht eine starke Frau“. In diesem Fall Gabi und Gerti. – So ist es.

Hartwig konnte durch Zufall einen Steyr Puch 700C aus dem Waldviertel in einem sehr schönem Erhaltungszustand erwerben. Nach einem großen Service hat sich Hartwig bald in die Alpen aufgemacht. Wir wären uns fast im September 2019 auf dem Albula Pass begegnet.



Um es kurz zu machen: Die Straße ist großartig, genau wie die Ausblicke. Von hier aus will ich dann die Deutsche Alpenstraße abfahren. Komplet – vom Königssee bis Lindau am Bodensee – 450 Kilometer. Um ehrlich zu sein: Mir fehlte plötzlich die Motivation... Ein andermal!

Also fahre ich über St. Johann in Tirol nach Wörl und 250 Kilometer auf der A12 Richtung Bregenz. Wieder quer durch Oberschwaben und in das Donautal.

7.Tag

Der Blick über den See am frühen Morgen: zum Niederknien! Die Wasseroberfläche so glatt wie eine Folie. Heute habe ich es nicht weit. Ich fahre am Ufer des Attersees entlang und freue mich an dem ruhigen See und dem



und die Motivation der Jungs hoch. In den Siebzigern taugte ein Steyr Puch 500 nur zum Hühnerstall oder für den Kettenhund als Hundehütte. Für einige hundert Schilling konnte man einen Puch kaufen. Dann war er wenigstens vom Hof. Nun, das hat sich ja gottlob mittlerweile geändert.

In den Achtzigern war ich dann zweimal auf Achse bei Roland und Hartwig. Einmal mit dem TR2 und einmal mit dem IMP. Bei beiden Puchs hat Roland den Verteiler auf die Spezifikation „Löserverteiler“ umgebaut. Beim TR2 wurde zusätzlich der Vergaser überholt. Roland hat damals die Zenith Vergaser reihenweise überholt. Man konnte den Eindruck gewinnen, fast jeder Zenith 32 NDIX Vergaser in Österreich ist durch seine Hände gegangen. Die gesammelten Erkenntnisse flossen dann in das Vergaserhandbuch ein – nun schon in der dritten Auflage. Seit den Achtzigern hatte ich nie mehr Probleme beim Starten oder der Gasannahme, unter welchen Bedingungen auch immer!

8.Tag

Am nächsten Tag ein freundlicher Abschied mit dem Versprechen, man sehe sich



Alle Zimmer sind belegt, also ab in das Seitental der Schmeie nach Unterschmeien zur Krone. Den Gasthof kenne ich von meinen Wanderungen im Donautal. Unterwegs habe ich wegen der schon späten Stunde an einer Tankstelle einige Büchsen Bier und Nahrung gekauft. Nun sitze ich auf meinem Zimmer und freue mich auf den Tag der Heimfahrt über die Schwäbische Alb nach Bonlanden. Dann hat es endlich eine Ruhe.

9.Tag

Über die Schwäbische Alb nach Bonlanden. Auf der Alb kann man wunderbare Tage mit dem Puch verbringen. Mittlerweile kann ich mich auch mit den Menschen auf der Hochfläche der Alb verständigen. Vor 45 Jahren war das noch nicht der Fall. Ich habe diese eigenwilligen Menschen einfach nicht verstanden. Über Bad Urach und Metzingen stehe ich bald vor der heimischen Garage. Die Reise hat ein gutes Ende genommen.

Die Ausrüstung war die gleiche wie auf der Reise nach Wien im Frühjahr 2018. Einziger technischer Defekt: der Dynastarter. Dieser wurde zu Beginn der Reise wie berichtet durch Hubert ausgetauscht. Das war es dann auch mit Reparaturen.

Noch etwas: Im Herbst 2019 bin ich dann wieder mit dem Puch unterwegs gewesen. Ich musste ja noch den Umbrail Pass zu einem guten Ende bringen und diesmal komplett überqueren. (21) Das habe ich dann auch am 22. September 2019 – einem Sonntag – gemacht und anschließend bin ich den Passo dello Stelvio hinunter und in den Vinschgau gefahren. Allerdings bei o Grad und Nebel. Mehr über diese Reise und meinem Besuch in der Steyr Puch 500/Fiat 500 Werkstatt von Hans Egli an der Goldküste des Züricher Sees in der THONDORF Ausgabe 35 in 2021. Eigentlich betreibt Hans keine Autowerkstatt, sondern eine Schweizer Uhrmacherwerkstatt. Bis dann.

Ruhe kehrt ein, wenn der Motor nicht läuft.

Grüße an alle, die unterwegs sind!

Michael



Mehr Fotos von dieser Reise findet ihr auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „Puch Welten“ in dem Album „Alpenreise 4. – 12. September 2018“



# BILDERDIENST

STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT  
STEYR WIEN GRAZ

## 1962 das Jahr der großen PUCH-Erfolge

# 40 KLASSENSIEGE

### 42 GOLDMEDAILLEN ALPENPOKAL, EDELWEISS und 16 SONDERPREISE errangen

### STEYR-PUCH-WAGEN 500 D, 650 T und 700 C sowie PUCH-MOTORRÄDER

**Int. Rallye von Sardinien, 1000 km:** Erster – STEYR-PUCH 500  
**Größer Preis von Monza:** STEYR-PUCH 500, schnellste Runde 121,926 km/h  
**Nürburg-Ring, 500 km:** STEYR-PUCH 500, neuer Rundenrekord 104,5 km/h  
**Semperit-Rallye:** 2 Klassen Siege, 3 Goldmedaillen, Großer Semperit-Preis  
**Mobil-Economy-Run:** STEYR-PUCH 700 C, sparsamster Wagen, 3,651/100 km  
**Alpenfahrt:** STEYR-PUCH 500, Gesamtsieg aller Tourenwagen, Alpenpokal  
**Tour d'Europe:** STEYR-PUCH 500, 9639 km in 10 Tagen, davon 3100 km Nonstop  
**Tauernringfahrt:** STEYR-PUCH 500, Klassensieg, Tourenring  
**Finnländische Meisterschafts-Rallye:** STEYR-PUCH 500, Staatsmeister von Finnland  
**Internationale Six-days 1962:** 2 Goldmedaillen für strafpunktfreie Fahrt  
 in weiteren 22 Veranstaltungen in Österreich, Deutschland und Italien  
 28. Klassensiege und 26 Goldmedaillen.

## 6 STAATSMEISTER auf PUCH

**in Österreich:** Ortner, Villach, Tourenwagen bis 500 ccm  
 Krammer W., Graz, Tourenwagen bis 700 ccm  
 Behrendt, Graz, Motorräder bis 350 ccm  
 Luxner, Strull, Motorräder bis 250 ccm

**in Deutschland (DBR):** Liedl jun., Grassling, im Motorrad-Geländesport,  
 Klasse bis 125 ccm

**in Finnland:** Fahrer Snellman/Wahlström auf STEYR-PUCH Typ 500 D  
 in der Klasse Tourenwagen 500 ccm

*Beweise überragender Leistung und Wirtschaftlichkeit*

## die Marke der großen Erfolge





Ludwig LIEDL, Gründung bei Regensburg, erfolgreicher PUCH-Vorkäufer in Deutschland, und Heinz LIEDL jun., Staatsmeister 1961 im Geländesport 125 ccm, bewährter, ausstehender PUCH-Koffler- und Motorzubehörer



Staatsmeister Walter KRAMMER, zum 3. Male Österreichischer Staatsmeister, erfüllt durch Direktor Dr. RÖSCHER des Erlöses PUCH Sport-Ehrenpokal



Auch im Rennen bei der PUCH 500 D Staatsmeister in seiner Klasse, Sieger A. UNKELMANN mit Motor



Parabead LUJITNER, Strull, wurde auf PUCH 250 MC, zum 2. Male Staatsmeister in der Klasse bis 250 ccm



Walter GÖTNER, Villach, 1860er Staatsmeister des Jahres 1962. Er war 1961 und 1962 Staatsmeister von Alpenfahrt und wurde zum 2. Male österreichischer Staatsmeister in der Klasse bis 500 ccm. Baden-Württemberg Dr. h. c. h. Eg. RÖSCHER



Stad zum 500-ccm-Rennen auf dem Nürburgring, in welchem Hans GÖTNER mit 196,3 km/h einen neuen Rekord aufstellte, ganz rechts im Bild: Österreichs STEYR-PUCH 500 schied sich aus



Modello in legno del prototipo U3, poi abbandonato in favore della scocca della Fiat 500.



Sulla Puch 500D un elegante motivo alato prende il posto della griglia quadrangolare sul muso.



Fra le piccole differenze con la 500 italiana spicca anche il cassetto portaoggetti supplementare ricavato a destra, sul cruscotto.

# Der 500 mit Boxershorts

Johan Puch wurde in der Untersteiermark dem heutigen Slowenien geboren und starb kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs. Man kannte in kaum außerhalb von Österreich und mit dem Niedergang der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie und der Geburt Jugoslawiens geriet er in Vergessenheit.

di Marco Batazzi

Johann Puch baute, wie viele andere europäische Industrielle, sein erstes Auto, nachdem er mit Fahrrädern angefangen hatte. 1904 brachte er unter eigenem Namen auch Motorräder auf den Markt und begann, seine Autos durch Sportveranstaltungen zu fördern. 1909 stellte er mit 103,4 km/h auf einer Schotterstraße einen Rekord auf, welcher ihn in Österreich bekannt machte. Leider hatten die Puchs im Automobilbereich nie eine

große Bedeutung gewinnen können und die Produktion wurde 1923 unterbrochen. Während der Krise 1929 schloss sich Puch mit Austro-Daimler zusammen und Daimler-Puch wurde gegründet. Neben Motor-

nach dem Ersten Weltkrieg auch Autos zu produzieren begann. Hans Ledwinka, der Designer der aerodynamischen Tatra, war der Konstrukteur der Autos. 1936 produzierte das Unternehmen ein billigeres Auto, den 50 (auch bekannt als „Baby“), welcher einen kleinen 4-Zylinder-Boxer-Motor mit 978 ccm aus 22 CV hatte. Dieses Auto konnte vier Personen mit ihrem Gepäck transportieren, war auch ziemlich bequem und hatte ein einzigartiges und innovatives Design. In zwei Jahren wurden 3.500 Modelle gebaut. Danach kam ein neues Modell heraus, der 55 mit 1.158 ccm und 25,5 PS. Es gab kleine Änderungen gegenüber dem ersten 50. Das zweite Modell war sehr erfolgreich (10.000 Stück produziert), obwohl es für damalige Verhältnisse mit 4.800 Schilling (3.000 Reichsmark) etwas teuer war wie zwei Opel P4 oder drei Volkswagen KdF. Leider stellte man durch den Krieg bedingt im Jahr 1940 die Produktion ein. 1945 konnten keine Autos produziert werden, jedoch Fahrräder und Motorräder (vor allem Roller) kamen wieder in Mode. 1948 begann die Produktion von Diesel-

LKW und 1949, dank einer Vereinbarung mit Fiat, wurden wieder Autos produziert, hauptsächlich der 500 C (der berühmte „Topolino“), der 1100E und der neue 1900. Wie viele andere Firmen wollte auch Steyr ein genügsames Auto entwerfen. Der erste Prototyp, U1 genannt, hatte einen Zweitakt-Zweizylindermotor und die Karosserieform war ziemlich schmal gehalten. Auf Wunsch des technischen Designers Erich Ledwinka, dem Sohn von Hans Ledwinka hatte der zweite Prototyp U2 einen Viertakt-Zweizylindermotor, jedoch verursachte die geplante Produktion der



Rispetto alla 500 italiana, la Puch 500D manteneva il tettuccio apribile fino al bordo del cofano motore.



La prima versione della Steyr Puch 500 e, sopra, la curiosa mascherina a griglietta della Puch 500.



Osservando il vano motore si capisce subito che questa non è una «500» qualunque.



La piccola Steyr Puch viene apprezzata dagli sportivi e comincia a farsi strada nei rally.



Da questa angolazione è ben visibile il tettuccio rigido con grande lunotto e le insolite luci posteriori della Steyr Puch 500 DL.



Una 650 TR di serie con la capote apribile al posto del tettuccio rigido, che era smontabile.



Vincenz "Zenz" Pippan fu uno dei piloti più affermati nelle gare di casa negli anni Sessanta e Settanta. Nella foto è alle prese con il Semperit-Rallye, sponsorizzato da una famosa Casa di pneumatici.



Il designer Werner Hölbl sviluppò nel 1962 il coupé Adria TS, ispirato nel nome alle vacanze italiane e nella linea alle piccole coupé dei nostri carrozzieri. Fu prodotto a partire dal 1963 e venduto direttamente dalla Steyr-Puch.



La carrozzeria Jauernig e il preparatore Moser proposero la Jamos, con carrozzeria di vetroresina. Purtroppo la presenza sul mercato di Imp e Adria fermò l'iniziativa al solo prototipo.

gern. Während die österreichischen Autofahrer größere und komfortablere Autos suchten, verehrten Sportbegeisterte den roten 650 TR2. Der Steyr Puch 650

TR2 war nicht nur eine kleine Rakete, sondern auch ein fast alltagstaugliches Fahrzeug. Denkwürdig war der Sieg bei der Rallye Monte-Carlo im Jahr 1963. Da das

Fahrzeug nicht homologiert war, wurde der Sieg nicht anerkannt. 1966 gewann der Puch mit dem polnischen Fahrer Sobieslaw Zasada die Rallye-Europameisterschaft. Leider ging der Umsatz stark zurück, deshalb importierte man die komplette Fiat 500

Karosserie und baute nur noch den Motor des Steyr Puch 500 ein. Der Wagen wurde als Steyr Puch 500S vermarktet. Nach einigem Auf und Ab war das Abenteuer des österreichischen Kleinwagens im Jahr 1975 für immer zu Ende.



Vista da dietro l'unica differenza di rilievo è costituita, sulla 700, dalle prese d'aria per il motore, assai diverse da quelle della 500 giardiniera italiana.

Fiat an einem Fahrzeug, das etwas kleiner als der 600 war, und die Steyr Daimler Puch AG wusste davon: der neue 500 hatte viele Funktionen, die an den österreichischen Motor angepasst werden konnten. Das ursprüngliche Design wurde verworfen und der Fokus lag auf der Karosserie des 500 mit Steyr Puch Technologie.

Puch 500 im Jahr 1958 12% des österreichischen Marktes. Noch größer erscheint der Erfolg, wenn man bedenkt, dass im selben Jahr in Österreich 7.783 Steyr Puch 500 verkauft wurden, gegenüber 22.844 Fiat 500 in ganz Europa.

Rückfahrerscheinwerfern. Mit nur 20 PS erreichte das Auto eine Höchstgeschwindigkeit von 105 Stundenkilometern. 1959 wurden 8.334 Stück produziert. Im folgenden Jahr erschien der Steyr Puch 700 Combi, ausgestattet mit einem neuen Motor mit 25PS aus 660ccm und vollsynchronisierter Schaltung. Der 650er Motor wurde erst 1962 in die Karosserie der 500er Limousine montiert, unter Aufrechterhaltung einer Leistung von 19,8 PS.

Der Steyr Puch 500 hatte größere Bremsen, eine andere Motorhaube, andere Innenverkleidungen und der Tachometer drehte sich gegen den Uhrzeigersinn. Da der Motor weniger Platz benötigte, konnte ein Rücksitz eingebaut werden und das Auto wurde somit mit fünf Sitzen genehmigt. Das neue Modell wurde am 30. September 1957 vorgestellt, drei Monate später als der Fiat 500. Die Leute reagierten sehr positiv: der Steyr Puch 500 war technisch weitaus besser als das ursprüngliche Fiat 500 Modell, dank des 16 PS starken Motors, des synchronisierten Getriebes, in den drei höheren Gängen, der verbesserten Bremsen und Aufhängung und der Innenausstattung.

1959 erschien der 500 D, mit einem starren Blechdach, das den Fondpassagieren mehr Komfort ermöglichte. Außerdem konnte dieses Dach leicht demontiert werden. Ein Luxusmodell wurde ebenfalls hinzugefügt, der 500 DL mit verstellbaren Sitzen (die mit Stoff und Vinyl bezogen waren), asymmetrischen Scheinwerfern und

Den Technikern gelang es in den kommenden Jahren, die Motorleistung auf 40 PS im Steyr Puch 650 TR2 zu stei-



Con la 650 T del 1969 il corpo vettura e quasi tutta la meccanica erano originali Fiat: lo dimostrano le ruote e le coppe originali della 500 italiana presenti su questa Puch destinata al servizio di soccorso stradale dell'Automobil Club Austriaco (AMTC).

Karosserie einige Sorgen. Österreich war zu klein, um eine eigene Karosserieproduktion lohnend erscheinen zu lassen. Die erwarteten Verkaufszahlen von nur 10.000 Stück pro Jahr erschienen zu gering für eine eigenständige Karosserie. Zur gleichen Zeit arbeitete



Nel 1961, su iniziativa di Frank Reisner e Janos Puch, fu progettato questo coupé chiamato Imp 700 GT e realizzato in non più di una dozzina di esemplari dall'italiana Intermeccanica.



## Für Puch-Treter

Einen Steyr Puch zum Drauftreten stellt Catrin Grotz in Handarbeit her. Der getöpferte und glasierte Pflasterstein ist wetterfest und frostsicher, kann mit seinen rund 700 Gramm aber auch Indoor als Briefbeschwerer dienen. Da jeder Stein erst nach Bestellung gefertigt wird, können eure Farbwünsche im Rahmen der lieferbaren Glasuren berücksichtigt werden. Weiters ist auch eine dünne Variante zur Verwendung als Kachel möglich. Es ist sowohl die Selbstmörder-Karosserie als auch die Europa-Version machbar, ferner gibt es den VW Käfer, den Bulli T1 und die Vespa als weitere Motive.

Steyr Puch: ca. 12 x 9 cm, Preis 30€ Versand  
andere Motive: ca. 8 x 8 cm, Preis ab 16€ Versand

Kontakt:  
Catrin Grotz  
Lerchenstraße 3  
90562 Heroldsberg  
Tel.: 0911 5698804  
eMail:  
catrin.grotz@die-tongrube.de  
Amazon:  
Rubrik Handmade – die Tongrube



# Die Hopfenmeile – inzwischen ein Klassiker!



Die Frage, ob die Ausfahrt in der Hallertau, die seit einigen Jahren mit Hopfenmeile überschrieben wird, inzwischen ein Klassiker im Puchistenprogramm sei, konnte der Fahrtleiter Hubert auch nicht so recht beantworten. „Mindestens sechs Mal mit Unterbrechungen und ohne den Namen Hopfenmeile sogar öfter“, überlegte er auf die Frage, wie oft die Ausfahrt nur schon stattfand: Eindeutig ein Klassiker!

Diesmal ging's am Samstag, dem 28. September 2019 über insgesamt etwa 70 Kilometer von Agelsberg erstmal ins benachbarte Örtchen Puch (nein nein, kein Spaß!), dessen Ortsschild für Puchfahrer natürlich eine magische Anziehungskraft ausübt. Weiter durchs Hopfenanbaugebiet Hallertau über Rohrbach an der Ilm (Schloss, Pfarrkirche St. Johannes) führte uns der Weg über teils kleinste Sträßchen durch (leider bereits abgeerntete) Hopfengärten nach Wolnzach ins Hopfenmuseum. Eine kompetente Führerin brachte uns kurzweilig die Bedeutung des „Hallertauer Goldes“ für diese Region nahe. Auf der Heimfahrt gab's noch einen Fotostopp in der Nähe von Geisenfeld beim malerischen Kalksandsteinkirchlein St. Ulrich in Ainau.

Die Hopfenmeile ist jedoch weit mehr als nur die Samstagsausfahrt. Die meisten der 13 Mitfahrer schlugen, zum Großteil mit ihren Wohnmobilen, bereits am Freitag auf und richteten sich auf der Wiese beim



Hubert um's Eck ein. Am Abend traf man sich im Gasthaus Häußler in Langenbruck und ließ es sich gut gehen. Nach einem zünftigen Weißwurstfrühstück bei den Gastgebern am Samstag musste jeder noch die Fahrerbesprechung (wat mutt, dat mutt) über sich ergehen lassen, bevor's dann los ging. Bei dieser Gelegenheit gleich auch wieder ein herzliches Dankeschön an die Co-Organisatorin Sabine!

Abends freute sich der Häußler-Wirt ein zweites Mal, und am Sonntag früh traf sich noch ein Grüpp-

chen bei Jutta und Hubert zum Frühstück. Das Wetter war im Gegensatz zu den verregneten Tagen zuvor fast wunderschön, und so freuen wir uns schon auf nächstes Jahr.

Danke an Jutta und Hubert!

Ein kleines Filmchen über diese Veranstaltung („Die Hopfenmeile in und um Agelsberg“) findet ihr auf unserer Facebook-Seite unter Videos.





TEXT // FOTOS Sophie und Richard Tangermann

# Treffen in Kyritz an der Knatter

Im Herbst 2019 hatte die Familie Tangermann in der Ostprignitz zu einer Herbstausfahrt eingeladen. Obwohl es für die meisten eine lange Anreise war, kamen insgesamt elf Puch auf den Hof. Die meisten reisten bereits am Freitag mit den Wohnmobilen an, der Rest der Truppe nächtigte in einem gemütlichen Landhotel in Kyritz. Am Abend saß die Truppe dann am Grill mit frisch gezapftem Bier und ordentlichen Brandenburger Würsten.

Am Samstag ging es nach einem gemeinsamen Frühstück zur Ausfahrt. Diese stand unter dem Motto Otto Lilienthal, der erste Flieger ([www.lilienthal-museum.de](http://www.lilienthal-museum.de)). Die Fahrt führte durch die märkische Landschaft nach Stölln ins Lilienthal-Museum, welches zur letzten Bundesgartenschau errichtet wurde. Im Museum wurden sehr anschaulich das Leben von Otto Lilienthal, seine Flugversuche wie auch seine Patente dargestellt. Anschließend ging es dann zur „Lady Agnes“ in Stölln auf den Gollenberg. Dort landete im Oktober 1989 zu Ehren Lilienthals auf einer nur 800 Meter langen Ackerpiste unter extremen Bedingungen ein russisches Langstreckenflugzeug IL 62 der früheren

DDR-Interflug. Dieser Flug ging ins Guinness-Buch der Rekorde ein und ist unter Lady Agnes als Video zu googeln (unbedingt ansehen! D. Red.). Als Highlight wurde gegen ein Trinkgeld das Parken der gesamten Puchflotte unter dem Flugzeug ermöglicht.

Gut gelaunt ging es dann weiter nach Friesack ins Eiscafé Neumann. Hier konnten wir in noch gut erhaltenem Ostcharme selbstgebackenen Kuchen und sonstige Leckereien genießen.

Den Tag ließen wir dann bei Wildschweinbraten aus dem Holzbackofen sowie netten Gesprächen über das Erlebte und natürlich „Benzingesprächen“ ausklingen.

Sonntag wurde dann wieder bei schönstem Wetter im Freien gefrühstückt. Die meisten traten dann bereits ihre Heimreise an. Wir empfanden die Veranstaltung als sehr harmonisch und gelungen und laden den Freundeskreis auf ein Wiedersehen vom 12.– 14. Juni 2020 ein.

(Voraussetzung: Keine Reisebeschränkungen wegen Corona.)

Sophie und Richard





# Ziegenrücker Bergrennen

vom 28. bis 30. 6. 2019  
im Saaletal



TEXT // FOTOS Mathias Duesterberg



Zwergenklasse teil – und so war es auch dieses Mal. Bei sengenden 30 bis 34 Grad im Schatten gingen fünf Freundeskreislere mit vier Puchs und einem 700er BMW an den Start – und das



erfolgreich: Es starteten in unserer Klasse 16 Teilnehmer und wir belegten drei Podestplätze!



Es wurde nichts geschraubt und alles blieb heil. Natürlich ist nicht nur Racing angesagt. Kultur in Form von Trinken und Essen und die eine und andere Blödelei im Fahrerlager sind Pflicht.

Die anwesenden Begleiterinnen sorgten wie immer für unser Wohl. Thomas, Richard, Fried, Florian, Ulla, Ingrid, Hubert, Lupe, Axel, Heinz und Lothar freuen sich auf die zehnte Auflage.



# Internationales Steyr Puch-Treffen

vom 23. bis 25. 8. 2019 in Kassel-Calden



TEXT aus Klassik & Technik Dezember 2019 Henk Schotanus // ÜBERSETZUNG Rainer Hübsch // FOTOS Henk Schotanus



Es war der 4. Juli 1957, als Fiat der Öffentlichkeit seine neueste Kreation vorstellte: den Fiat 500 Nuova. Es gab keinen Promotionstand auf einer Messe, sondern eine Kolonne von Autos mit italienischen Schönheiten an Bord, die das Werk unter großem öffentlichen Interesse verließ. Diese Damen waren jedoch das einzige Erwähnenswerte an Bord, da der Nuova nüchtern gestaltet war: keine Kurbelfenster, kein anständiger Rücksitz und keine Heizung.

In dieser Hinsicht war der Steyr Puch, eine österreichische Lizenzproduktion basierend auf dem 500er, eine andere Geschichte. Dies lag daran, dass er mit dem oben genannten Zubehör geliefert wurde. Die Österreicher montierten sogar einige Jahre lang ein verschraubtes Hardtop-Dach, das den Fondinsassen zusätzliche Kopffreiheit bot. Der auffälligste Unterschied zwischen dem Fiat und dem Steyr Puch war

jedoch der Motor: Während in Turin auf einen stehenden Zweizylinder gesetzt wurde, bevorzugte Steyr eine Boxerversion mit zwei horizontalen Zylindern. Letzterer stellte sich als besser heraus. In der 650 ccm T-Version leistete der Block beispielsweise ordentliche 24 PS. Mit ein paar Eingriffen konnte diese Zahl auch verdoppelt werden! Ein weiteres markantes Merkmal des Motors war der Dynastarter: Lichtmaschine und Anlasser in einem Gehäuse. Im Aufbau, einem Boxer-Flachmotor mit oben montiertem Kühler, erkennt man noch die Hand von Ferdinand Porsche, der einst bei Austro Daimler, einem der Vorgänger des heutigen Unternehmens, arbeitete.

Das Interesse an der Marke Steyr Puch war geweckt und Anlass genug, die Einladung der Steyr-Puch-Clubmitglieder Eric Jacobs und Henk Verbeek zum Steyr Puch Flugplatzrennen am Freitag, 23. August,



und Samstag, 24. August, anzunehmen. Der Fiat-500-Fan und Fotograf Paul Niesing komplettierte unser Quartett.

Da die ersten Trainingsläufe erst am späten Nachmittag begannen, haben wir zunächst zwei Museen besucht. Nach diesem kulturellen Bonbon kamen wir gegen 16 Uhr am alten Flughafen in Calden an, wo am Stand des Steyr Puch Freundeskreis Deutschland der Kaffee und Kuchen fertig war. Unser Ansprechpartner war Sportkoordinator Thomas Hartmann, der auch regelmäßig seinem rot-gelben Blitz auf der Strecke die Sporen gibt.

Zunächst dachten wir ja, dass sich das Rennangebot auf Steyr Puch beschränken würde, doch es stellte sich heraus, dass wesentlich mehr Marken und Modelle vertreten waren. Dies machte die Veranstaltung noch

interessanter, aber wir kamen hauptsächlich wegen der österreichischen Knutschkugeln. Diese waren ordentlich nebeneinander aufgereiht. Viele von ihnen hatten ein Race-Trim, das ihnen eigentlich noch besser steht. Henk Verbeek, alles andere als ein Fremder in der Fiat 500-Szene, wusste alles über die Geschichte und Technologie.

Ein etwas merkwürdiges Etwas war ein „Fiat“ 126 mit Steyr Puch-Technologie an Bord. Aber auch dieser stellte sich als Serienmodell heraus, welches heutzutage mit einer Lupe gesucht werden muss! Die „Thermoskanne“ rechts auf dem Foto ist eine „leicht entflammbare“ Eberspächer Standheizung, ein ziemlich seltenes Accessoire.

Die Kuchenteller gingen in den Abwasch und dann war es endlich Zeit für die kleinen Wilden, sich für

die Rennen am Samstag und Sonntag zu qualifizieren. Der olympische Gedanke „Teilnehmen ist wichtiger als Gewinnen“ stand hier im Vordergrund, denn trotz der Tatsache, dass recht am Limit gefahren wurde, gab man sich gegenseitig den nötigen Spielraum. Schließlich will man ja am Abend nicht zähneknirschend am Tisch sitzen oder damit beschäftigt sein, sein Auto auszudellen.

Die Rennen am Samstag folgten rasant aufeinander und auch unsere deutschen Freunde durften sich regelmäßig auf der Strecke zeigen. Es wurde gemunkelt, dass am Samstag gegen Mittag einige Steyr Puch-Demo-Runden stattfinden würden. Und Ihr Autor wollte mitfahren, auch um schöne Fotos für diesen Bericht zu schießen. Clubmitglied Rainer Hübsch war so freundlich, mir seinen Beifahrersitz anzubieten. Mit

einiger Anstrengung zog ich mich wie eine Sardine an Bord. Es war schwierig, weil die Renngurte nach dem Einsteigen hinter meinem Rücken lagen. Aber hey, waren die für eine Demo-Runde nötig? Ich begann jedoch den ersten Angstschweiß zu spüren, als wir uns dem Tor zur Landebahn näherten und Rainer seinen Sicherheitsgurt anlegte und den einzigen Helm an Bord anzog. Als ich durch das Tor kam, fiel die Startklappe für ein 15-minütiges Rennen! Nun wusste ich endlich, wofür der Begriff „Selbstmördertüren“ steht! Rainer hatte den größten Spaß, bis er feststellte, dass er mit geringerer Wahrscheinlichkeit andere mit einem Passagier überholen würde. Das war seine Strafe! Die 15 Minuten flogen vorbei und bevor ich es merkte, war es auch schon wieder vorbei – eine etwas leichtsinnige und dennoch unterhaltsame Erfahrung.





# 60 Jahre Haflinger Jubiläumstreffen

vom 2. bis 5. Mai 2019 in Passeil



TEXT // FOTOS Christian Gerhartl, Mathias Duesterberg



2019, der Haflinger wurde 60 Jahre alt. Da ist es bestimmt schön, eine der vielen Veranstaltungen anlässlich dieses Jubiläums zu besuchen. So haben wir uns auf den Weg gemacht – zu den Hafi-Freunden nach „Hohenau an der Raab“, ein kleiner Ort im Osten der grünen Steiermark, am Fuße der weitläufigen Teichalm. Wir waren nicht die einzigen...

Dort am Donnerstag, dem 2. Mai angekommen, standen über einhundert Haflinger auf dem Gelände, von Serie bis zu Umbauten und Prototypen. Wir wurden herzlich empfangen, ein paar Formalitäten und schon ging's los mit einer kleinen Erkundungstour – bei strahlendem Frühlingwetter hoch auf die Sommeralm zur Weizerhütte.



Am nächsten Tag begannen die Ausfahrten über verschlungene Wege durch Wald und Flur und später dann über blühende Almwiesen bei herrlichem Frühlingwetter. Höhepunkt war die große Ausfahrt auf den Schöckl (1.445 m), dem Grazer Hausberg, auf den von Westen ein legendärer Karrenweg hochführt, die alte Teststrecke des Puch Werkes für den Haflinger, den Pinzgauer und den Puch G. Der Abzweig am Schöcklkreuz – auf gesperrten Forstwegen – wurde extra für uns freigegeben und es war schon beeindruckend, was so ein Haflinger kraxeln kann. Vom Gipfel hat man einen tollen Ausblick auf Graz und die Südsteiermark, ja das hat man uns erzählt – denn das Wetter zog zu und so sah man leider wenig bis nichts. Zum Aufwärmen flüchteten wir in die Wirtschaft, in der sich die vielen Haflingerfreunde dicht gedrängt an steirischen Köstlichkeiten labten.

Am Samstag kam schließlich der Wetterumsturz und bei der feierlichen Abendveranstaltung und dem Geburtstag des Organizers haben wir uns dann das Wetter eben schön getrunken. Als der Sonntagmorgen graute, lag dann Schnee ab 1.000 m!

Trotzdem eine tolle Veranstaltung, super organisiert von Robert Harrer und seinen Jungs, viele alte Freunde und Bekannte getroffen, keine Unfälle, nur ein defekter Scheibenwischer-Motor – den gibt's zum Glück beim Autoquariat.



# Liedl Teilemarkt

vom 24. bis 26. 5. 2019  
Graßlfing



TEXT Michael Kuhn // FOTOS Erik Kubus



Nun sitze ich hier in Bonlanden und schreibe über den Liedl Teilemarkt im Mai 2019. Elf Monate sind seither vergangen und die Erinnerung an die Tage in Graßlfing verblasen schon, was ich wirklich bedauere. Das Wetter war im Mai sehr schön, das ist es häufig bei unseren Treffen. Der Termin hatte sich aufgrund der Liedl'schen Familienfeier um eine Woche verschoben. Ich erinnere mich noch, dass Rita und ich nach unserer Heimkehr am Sonntag zur Europawahl gingen. Leider wurde unser Wunschkandidat eine Woche später nach hinten durchgereicht. Die Unterlagen zur Ausfahrt am Freitag, die wie immer von Hubert mit Sorgfalt geplant wurde, liegen mir zum Glück vor. Die Erinnerung kehrt allmählich zurück.

Nach einer kurzen Einweisung durch Hubert für die gläubige Puch-Gemeinde und der Übergabe der Routen-Unterlagen fuhren wir los. Nach einigen Kilometern erreichten wir brav einer hinter dem anderen fahrend das Schloss in Hohengebraching. Aufstellung zum Gruppenfoto – dafür muss die Zeit reichen. Weiter.



Walhalla: Ein Name wie ein Donnerhall. Versammelte deutsche Geistesgrößen. Manche verloren im Laufe der Zeit ihren angestammten Platz und die Büste musste weichen. Die Stellplätze in der Ruhmeshalle sind begrenzt. Hin oder her – die Anlage ist imposant und liegt wunderbar gelegen etwas erhöht mit einem grandiosen Ausblick auf das weite Donautal. Man wollte Eintritt von uns, was ich verstehe, aber unsere Verweildauer war knapp bemessen. Also noch ein Gruppenfoto und ab in die Puch Autos.

Wir fuhren durch eine freundlich grüne Landschaft mit dem Ziel „Kaffee Herzerl“. Ich nehme

unterwegs fast immer Käsekuchen, der schmeckte auch in diesem Fall vorzüglich.

Hubert drängte schon wieder. Nächstes Ziel: Schloss Ramspau. 1694 kam es zu einem Besitzerwechsel. Der neue Besitzer ließ ab 1700 die Burg abbauen, da er das Material für das neue Schloss benötigte. Mit einem Gruppenfoto im inneren Hof des Schlosses hat es leider nicht geklappt. Wir stellten uns dann auf der anderen Seite des Regen auf mit dem Schloss im Hintergrund.

Den Weg zurück zur Walba fanden wir dann ganz leicht. An diesem Freitagabend haben wir uns dann allerdings nicht in der Walba getroffen, sondern durch eine unbekannt Fügung sind wir alle im Zunftstüberl



in Matting an der Donau eingelaufen. War auch nicht schlecht, aber die Bedienung hatte sichtlich Schwierigkeiten, dem unerwarteten Bestellaufkommen im Biergarten zu folgen. Manchem war es doch nach einigen Stunden recht kühl. Mir zum Beispiel.

Am Samstag fand dann endlich der Teilemarkt statt. Das Angebot an Steyr Puch Ersatzteilen hat über die Jahre doch etwas nachgelassen. Man stand und saß zwanglos herum und unterhielt sich prächtig. Beim harten Kern der Puch-Liebhaber sind die Keller schon



lange gefüllt und bereiten eher dem Lebenspartner Sorgen ob der Fülle. Nun – es gab wie immer ein Zelt und einen Bratwurststand mit Getränken unter der



Leitung von Thomas und Petra. Es lief wie am Schnürchen. Die beiden Kinder von Angelika und Heinz sind mittlerweile ein eingespieltes Team. Nicht zu vergessen: der Eismann am Nachmittag. Er gehört einfach dazu.

Man traf sich dann endlich am Abend in der Walba



im ehemaligen Kuhstall. Erst mal was bestellen und in Ruhe essen. Dann ein Lichtbildvortrag und Videos zur Unterhaltung der erwartungsvollen Menge. Nicht alle hatten das ungetrübte Seherlebnis, da ihnen das Mauerwerk des ehemaligen Kuhstalls im Blickfeld stand. Man unterhielt sich angeregt. Es muss nicht immer alles ausgesprochen werden, man kennt sich seit vielen Jahrzehnten. Man freut sich aber, wenn man die alten Bekannten und Freunde wieder einmal sieht. Mein Hörerlebnis ist mittlerweile etwas eingetrübt. Nicht immer gelingt es mir die Stimmen aus-

einander zu halten. Mein Arzt meint, das ist das Alter – vermutlich hat er recht. Es ist noch anzumerken, dass man nun frühzeitig zu Bette geht. Früher blieben wir, bis die Wirtin drohte.

Das gemeinsame Frühstück am Sonntag nahmen die meisten im Gewölbe der Walba ein. Das fahrende Volk schmierte sich die Brötchen vor den beweglichen Heimen.

Es war so schön wie schon seit vielen Jahren. 2020 fällt der Teilemarkt leider wegen allgemeiner Unpässlichkeit aus. Wir sehen uns dann im Mai 2021 in alter Frische bei Angelika & Heinz wieder.

Haltet durch und bleibt gesund!

Ein Dank an Jutta und Hubert für all die Arbeit, die einen schönen Nachmittag unter Freunden erst ermöglicht.

Michael



# Oldtimer trifft auf Oldtimer

## Harzreise im Herbst 2019

TEXT // FOTOS Dr. Holger Zeidler



Zwei Oldtimer in Stiege

Am 15. Oktober 2019 führte uns der Weg von Göttingen in den Harz nach Stiege zur Selketalbahn.

Wir hatten eine wunderbare Ausfahrt bei herrlichem Herbstwetter in den Harz. Uns begeisterte die prächtige vielfältige Laubfärbung, die bei intensivem Sonnenschein besonders kräftig wirkte. In Stiege begegnete uns am Bahnübergang ein Triebwagen 187 011-2 der Harzer Schmalspur-Bahnen (HSB) beim Rangieren. Ein interessantes Zusammentreffen des Talbot-Triebwagens (Bj. 1955) mit unserem Oldtimer Steyr Puch 650 TR Bj. 1967! Dampflok fahren hier nur zweimal am Tag. Aber gegen Abend konnten wir als Krönung die

99 6001 im Bahnhof Stiege bewundern, bevor sie vor den Zug 8964 nach Eisfelder Talmühle gesetzt wurde. Blankgeputzt – eine Augenweide!

Es muss ja nicht immer eine Bahnfahrt sein – auch der Betrachter von außen kommt auf jeden Fall auf seine Kosten!

Ein Tourist freute sich über unseren Steyr Puch so sehr, dass er anbot, ein Foto zu machen. Gesagt – getan! Wieder ein sehr erfreuliches Zusammentreffen.

Viele Grüße!

Holger und Familie

ES WIRD WAGEN GEBEN, DIE VON KEINEM TIER  
GEZOGEN WERDEN UND MIT UNGLAUBLICHER  
GEWALT DAHERFAHREN.  
LEONARDO DA VINCI



# LE BANG D'ESSAI

Das französische Magazin L'AUTO JOURNAL hat Frankreich den Automobilprüfstand gegründet, der Schwächen und Stärken von Fahrzeugen objektiv analysiert, und zwar ohne jeglichen Einfluss der Hersteller. Obwohl man es oft fälschlich findet dieses Format keine Entsprechung — ihm vertrauen die Autofahrer.

## ABLAUF DER PRÜFUNG:

**PARIS-SENS (110 KM)**  
Starker Verkehr und Regen fast bis Sense. Fahrzeit 1 Std., 2 Min., ergibt ein Mittel von 106,4 km/h.

**SENSETONNERRE (71 KM)**  
Nasse Straße, aber kaum Verkehr. Anknüpf in Tonnerre nach 39 Min., entspricht einem Mittel von 109,2 km/h.

**TONNERRE-CHATILLON SUR SEINE (47 KM)**  
Trockene Straße, kaum frequentiert. Wir erreichen Chatillon in 25 Min., im Mittel 112,8 km/h.

**CHATILLON SUR SEINE-TROYES (67 KM)**  
Die Straße ist erneut feucht, etwas mehr Verkehr. Unsere Uhr zeigt 38 Min. bis Troyes, Mittel 105,7 km/h.

**TROYES-PARIS (150 KM)**  
Es regnet bis Paris, milderer Verkehrsaufkommen. Wir kommen in Paris an nach 1 Std., 29 Min., ergibt 101,1 km/h.

**ZUSAMMENFASSUNG**  
445 km in 4 Std., 13 Min., ergibt einen Durchschnitt von 105,5 km/h. Benzinverbrauch im Mittel 8,2 Liter/100 km.

Die Besitzer kleinvoluntiger Fahrzeuge ahnen gar nichts von ihrem Glück. Wenn ihr Fahrstil auch nur ein klein wenig geprägt ist von einer Minidestortion Kampfgelast, bestehen sie oft siegreich im Verkehr. Dies führt dazu, ihre Liebe zum Fahrzeug zu vertiefen, doch sie neigen dann auch dazu, die eigene Überheblichkeit zu steigern. Tatsächlich kann ein moderner 750er, von einem beherzten Fahrer bewegt, ganz gut größeren Fahrzeugen Paroli bieten, und wenn er einmal unglücklichlicherweise auf einen 1500er in der gleichen Kombination trifft, ist seine Verteidigung in aller Augen höchst ehrenwert. Beklagenswert dagegen ist der unglückliche Besitzer eines großvolumigen Fahrzeuges. Er gibt sich, je vom Mal der Lächerlichkeit preis, wenn ein Straßenflotz sich ihm nähert, und verhält sich nicht außerordentlich begabt ist, potential und sein Nervenkostüm gerade noch dazu, geradeaus weg zu fahren, doch bereits bei der ersten leichten Kurve hat er die entfesselte Meute der „kleinen Topfe“ mit schrillumem Geschrei bereits wieder im Nacken.

„Mini“ ist derzeit in Mode, ganz gleich ob von BMC oder bei den Röcheln der Frauen, aber man darf berechtigterweise auch von „Micro“ sprechen. Während wir auf den neuen kleinen Honda 500 ccm warten, über den es zweifellos viel zu reden geben wird, haben wir einen völlig unbekanntem getestet, den Steyr-Puch 650 TR.

## QUALITÉS

- Vitesse et surtout nervosité intéressantes.
- Tenue de route remarquable.
- Bonne réactivité aux virages et très bon comportement.
- Direction précise.
- Aspect agréable.

## DÉFAUTS

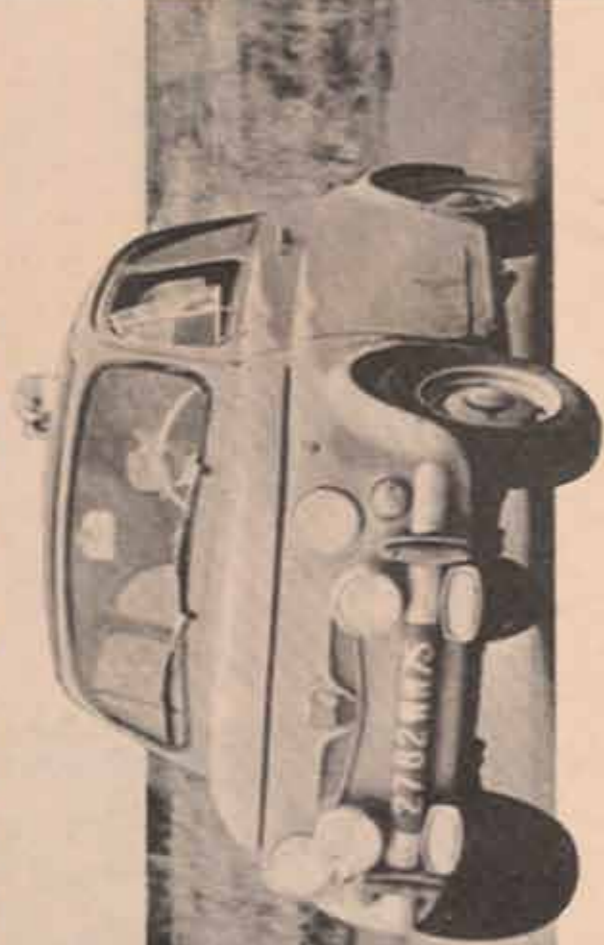
- Prix trop élevé.
- Essai très bruyant.
- Réaction non spectaculaire.
- Manque de progressivité au freinage.
- Faible tractabilité.



Les caractéristiques de ce Steyr-Puch ont été obtenues dans des conditions de conduite normales. Elles ne sont pas garanties. Elles sont susceptibles de varier en fonction des conditions de conduite et de l'état des pneumatiques.

Les caractéristiques de ce Steyr-Puch ont été obtenues dans des conditions de conduite normales. Elles ne sont pas garanties. Elles sont susceptibles de varier en fonction des conditions de conduite et de l'état des pneumatiques.

# STEYR PUCH 650 TR



## ein österreichisches Mikro-Raubtier

### Vom Dynamit in einer Sardinenbüchse

Die Karosserie ist wohlbekannt: Es ist ganz einfach die des Fiat 500, die auf unseren Straßen zu Zehntausenden verbreitet ist, aber das Fahrzeug wird in Österreich gebaut und stellt tatsächlich die Sportversion der einzigen österreichischen Automobilstromstruktur der Gegenwart dar. Der Motor, der im Heck dieser italienischen Karosserie sitzt, ist eine eigenständige österreichische Konstruktion. Während der Fiat 500 mit einem Zweizylinder-Reihenmotor von 499 ccm ausgestattet ist, haben wir hier einen luftgekühlten Zweizylinder-Boxer mit 660 ccm. Der Motorblock und die Zylinderköpfe sind aus Leichtmetall. Es handelt sich um einen extremen Kurzhuber mit 64 mm Hub gegenüber 81 mm Bohrung.

Mit einer Auspuffanlage, die hochtrabend „Monte Carlo“ getauft wurde, entwickelt dieser kleine Viertakter 39,5 PS bei 6000 U/min mit einem maximalen Drehmoment von 5,4 mkg bei 5000 U/min. Der 32er Zenith Doppelvergaser wird von einer mechanischen Benzinpumpe gespeist und der Schmierkreislauf weist einen Ölkühler auf.

Wenn man mit einem Steyr Puch 650 TR unterwegs ist, läßt nichts (mit Ausnahme dieses etwas rätselhaften Schriftzuges auf der Heckhaube) einen oberflächlichen Betrachter darauf schließen, dass es hier um ein besonderes Fahrzeug handelt. Man muss schon etwas aufmerksam sein um zu erkennen, dass die Reifen im Format 1,35-12 schon etwas fülliger sind als die Schläppen am Fiat 500. Am Lenkrohr findet man sich gleich wieder in bekannter Umgebung, ziemlich zu sammengekrümmt im Vergleich zu einem Fahrzeug „normalen“ Ausmaßes und man hat auch bestimmt nicht den Eindruck, im Kommandostand eines Sportgeräts zu sitzen.

Die erste Überraschung kommt beim Losfahren: Das Drehen des Zündschlüssels erzeugt eine Art Säuselnd, das sich nach ein paar Sekunden als das Starten des Motors herausstellt. Es ist ein Dynastarter, der eine gewisse Menge an elektrischer Energie aufbaut, bevor er sie in Bewegungsenergie umsetzt. Das ist der Moment, in dem die Bezeichnung „Monte Carlo“ eine gewisse Gewichtung erhält, wenn auch nur in Deibel. Während der notwendigen Warmlaufphase folgt ein wachsameres Auge den Ausschlägen des Drehzahlmessers, der gerne von Wertern angezogen wird, die man normalerweise den Nockenwellen zuordnet. Der Schalthebel sitzt an der gleichen Stelle wie beim Fiat 500, aber das Getriebe des Fiat ist einem mit echter Synchronisation gewichen, mit Ausnahme des ersten Ganges. Den Ersten einlegt, die Kupplung losgelassen und ab geht's — und wie...

Unsere Fahrversuche in Monthéry fanden unter sehr schlechten Bedingungen statt, mit heftigen Winden. Auf dem Ring schafften wir 124,6 km/h, aber auf einer Vergleichsfahrt auf der Nordautobahn hatten wir 134 km/h

erreicht und dieser Wert darf, unserer Ansicht nach, als normale Höchstgeschwindigkeit für dieses Auto betrachtet werden — immer unter Verwendung aller Gangstufen.

Der 650 TR ist in der Tat mit drei verschiedenen Endübersetzungen lieferbar, wobei eine als „Normal“ bezeichnet wird, die zweite mit „Rally“ und die dritte mit „Kundsrecke“. Wir hatten die Version „Rally“ zur Verfügung und wir glauben übrigens, dass es sich dabei um die beste Übersetzung handelt für die Stadt, die überfüllten Straßen und die Berge, wogegen die „normale“ besser zu Autobahnen passt, die übrigens nicht das Element der Wahl für dieses Auto sind. Unter den schlechten Bedingungen in Monthéry und besetzt mit zwei Personen, haben wir die 400 Meter in 20,8 Sekunden und die tausend Meter in 39,8 geschafft. Die Tatsache, dass mit einem so kleinen Hubraum die 1000 Meter bei einer Startgeschwindigkeit von 40 km/h im vierten Gang ebenfalls in 39,8 Sekunden geschafft wurden, beweist die Kraft des Motors im mittleren Drehzahlbereich genauso wie die äußerst kurze Auslegung des vierten Ganges. Wir haben auch Vergleichsfahrten auf der Nordautobahn gemacht mit nur dem Fahrer an Bord. Sehr aussagekräftig: 37,6 Sekunden aus dem Stand für die 1000 Meter und 20 Sekunden für 400 Meter.

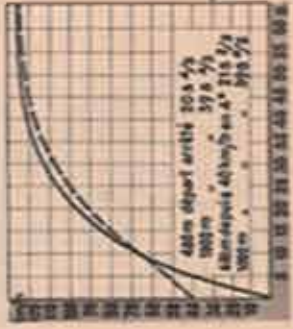
Für solche Werte muss man unter französischen Autos schon relativ lang suchen. Ein Renault 10 macht die 400 Meter in 21,8 Sekunden und die 1000 Meter in 41,6; ein Peugeot 204 braucht 21,2 Sekunden für die 400 Meter und 40,4 für die 1000 Meter; ein R 16 schafft 20,6 und 38,8. Wie man sieht, muss sich unser kleiner Straßenflotz nicht verstecken...

### Die Jagd auf den Bürger ist eröffnet

In der Realität muss man klar erkennen, dass es nur jenen Piloten besonderters behagt, einen 650 TR zu fahren, die sich in die Zeiten zurückversetzen können, in denen die seltenen frisierten 4 CV den jeweiligen Begleiterinnen auf dem Beifahrersitz viel Spaß machen. Das ist tatsächlich der Kampf David gegen Goliath, und der erschrockene Blick des braven Bürgers am Steuer seiner monströsen Limousine, der gerade überholt wird — weil jedes Auto aus dem Blickwinkel eines 650 TR heraus eine monströse Limousine ist — ist jenen Tropfen Superbenzin wert.

Gewiss darf man bei dem Motorenlärm kein allzu sensibles Gehör haben und auch die Nierengegend sollte die wirklich miesen Sitze aushalten können, aber der Klang dieses kleinen Motors und die erstaunliche Leichtigkeit, mit der auch beeindruckende Steigungen bezwungen werden, begeistern ebenso wie die spielerische Bewältigung von kurvengeschlängelten Straßen.

Entgegen unseren vorherigen Behauptungen war die Straßenlage recht unproblematisch. Auf gerader Strecke läuft alles bestens und sogar Seiten-



Les caractéristiques de ce Steyr-Puch ont été obtenues dans des conditions de conduite normales. Elles ne sont pas garanties. Elles sont susceptibles de varier en fonction des conditions de conduite et de l'état des pneumatiques.

wind kann leicht ausgeglichen werden. In langen Kurven muss man vor allem dem Auto vertrauen und nicht gedankenlos am Lenkrad drehen. In kurzen Kurven hat der 650 TR gute Straßensituation, ohne dass das Heck unerwünschte Bewegungen ausführt. Aber in ganz scharfen Ecken zeigt sich manchmal eine etwas unangenehme Neigung zum Untersteuern, die bis zum Überschreiten der Halfgrenze führen kann.

Die Getriebeabstufung ist optimal für Kurvenfahrten. Der erste Gang reicht fast bis 40 km/h auf dem genau anzeigenden Tacho, und der zweite schließlich sehr eng zum dritten hinauf an: 80 bis 95 km/h. In diesem Geschwindigkeitsbereich ist der 650 TR nahezu unwiderstehlich und wenn wir ihn auch nicht auf den kleinen Straßen des Zentralmassivs ausprobieren konnten, zweifeln wir nicht an dem Schauspiel, das er dort bieten könnte. Wenn man schließlich den Vierten einlegt, sackt die Nadel des Drehzahlmessers nur erstaunlich kurz ein, um dann wieder bis auf ein wenig mehr als 7500 U/min Höchstzahl zu klettern.

Die Pedalerie ist gut angeordnet um einen Fahrstil zu pflegen, bei dem die Ferse nicht angehoben wird. Die Technik ermöglicht auch gut das Bremsen, trotz eines leichten Mangels an Progressivität, was Gewöhnung erfordert bei hoher Geschwindigkeit auf nasser Straße. Die Lenkung ist leichtgängig, aber präzise und bietet einen für den Stadtverkehr interessanten Wendekreis.

Bei der Ausstattung sind der Drehzahlmesser und der zweite Tank aufpreispflichtig, aber praktisch unerlässlich. Beim Rest haben wir es mit einem eher mager ausgestatteten Fiat 500 zu tun. Gepäck muss auf der Rücksitzbank untergebracht werden.

Diesem kleinen Amateurrennwagen zu fahren hat uns viel Spaß gemacht, deutlich mehr als irgendein Serienmini mit den gleichen Leistungsdaten, aber auch normaleren Reaktionen. Der 650 TR ist ebenfalls ein erstaunliches Stadtfahrzeug, das mit kaum zu glaubender Geschwindigkeit durch den Verkehr wuseln kann und an der Anspiel wie ein Pfeil davon schießt. Der Preis dieses amüsanten Winzlings scheint von seinen Erbauern jedoch in der Absicht festgelegt worden zu sein, keinen zu verkaufen und es ist wahrscheinlich, dass das baldige Erscheinen des Mikro-Honda ihre Ansicht ändern könnte.

André Costa

## TECHNISCHE DATEN

**MOTOR:** — 4 Steuer PS; Zylinderinhalt 660 ccm; Zweizylinder Boxer, Viertakter, luftgekühlt mit Gebläse, Bohrung 81 mm, Hub 64 mm. Doppelvergaser, Trockenluftfilter. 48 Liter Tankinhalt (2 Tanks), Zündung mit Zündspule und Verteiler, Batterie 12 V 40 Ah. Drucklaufschmierung mit Ölfilter und Ölkühler. Ölinhalt 1,75 Liter. Ventilsteuerung über Stößelstangen und Kipphebel. Untenliegende zentrale Nockenwelle Zahnradtrieb. 2., 3. und 4. Gang synchronisiert. Übersetzung Schaltgetriebe/Hinterrad 5,14 : 1

**ANTRIEB:** — Motor-Getriebe Block im Heck. Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe. 2., 3. und 4. Gang synchronisiert. Übersetzung Schaltgetriebe/Hinterrad 5,14 : 1

**ÜBERSETZUNGEN:** — 1. Gang 3,08, 2. Gang 1,79, 3. Gang 1,30, 4. Gang 0,96, Rückwärtsgang 3,72.

**Theoretische Geschwindigkeit bei 1000 U/min:** 1. Gang 6,2 km/h, 2. Gang 10,6 km/h, 3. Gang 14,1 km/h, 4. Gang 19,8 km/h.

**BODENGRUPPE-FAHRWERK:** — Selbsttragend. Vorderradaufhängung an Querblechfeder unten, Dreieckslenkern oben. Hinterradaufhängung: Pendelachse mit Halbschwingeachsen gestützt an Schraubenfedern. Hydraulisch gedämpfte Stoßdämpfer vorne und hinten.

**BREMSEN:** — Trommelbremsen. Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Bremsfläche 428 cm<sup>2</sup>

**LENKUNG:** — Schneckenlenkung, Wendekreis: 4 m nach links und 4,45 m nach rechts

**BEREIFUNG:** — 135x12

**KAROSSERIE:** — Ganzstahl, Gewicht 500 kg

**LEISTUNGSSCHARAKTERISTIKEN:** — 59,8 PS/Liter Hubraum, 79 PS/Tonne. Entsprechung 1320 cm<sup>3</sup>/Tonne, Bremsfläche 856 cm<sup>2</sup>/Tonne, mittlere Reichweite: 500 km

## LEISTUNG UND VERBRAUCH

**Meteorologische Bedingungen:** Luftdruck, 733 mm/Hg. Wind aus Süd, 8 — 10 m/Sek., Temperatur 10,3 Grad, Luftfeuchtigkeit 78%

**1) Tests zur Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit im Autodrom von Lina-Monthléry (Streckenlänge 2548,24 m)**

**a) besetzt mit einer Person:** 1. Runde 1 Min. 13 Sek., ergibt 124,3 km/h, 2., 3. und 4. Runde 1 Min. 13,6 Sek., ergibt 124,6 km/h

**b) besetzt mit zwei Personen:** 1. Runde 1 Min. 15 Sek., ergibt 122,3 km/h, 2. Runde 1 Min. 14,8 Sek., ergibt 122,6 km/h, 3. und 4. Runde 123,3 km/h

**2) Verbrauchsmessung:** Gemessener Verbrauch auf dem Rundkurs: 8,2 Liter/100 km

**SPITZENGESCHWINDIGKEIT: 124,6 KM.-H.**  
**1000 Meter mit stehendem Start: 39s.4/5**  
**VERBRAUCH DURCHSCHN.: 8,2l. pro 100km.**

Caisse Nationale des Autoroutes

# EMPRUNT AUTOROUTES

## 6,25% 1967

à prime progressive

Emission à partir du 28 mars  
CLOTURE SANS PRAVIS



TEXT // FOTOS Mathias Duesterberg

# Fiat 500 und Puch 500 Stelldichein in Klein Marzehns

Eine kleine und feine Veranstaltung des Panini Radente – Fiat 500 Berlin

Wie jedes Jahr trafen sich die Hartgesottenen Fiat- und Puch-Treter am wunderschönen Gehöft von Düsi im Hohen Fläming. Bereits am Freitag ging es los mit einem Gesellschaftsabend in der gegenübergelegenen Kneipe und mit dem Aufbau der Zelte und Bezug des Heuhotels.

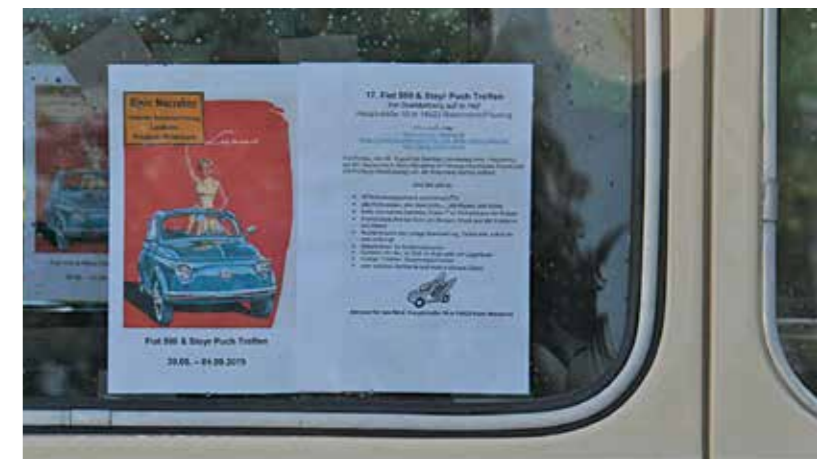
Der Samstag begann mit einem gemeinsamen Frühstück, gegen Mittag ging es zu einer gemeinsamen Ausfahrt zur Burg Eisenhardt nach Belzig, die bis in die Nachmittagsstunden dauerte. Den Burghof muss-

ten wir leider mit einem Porsche Club teilen, was uns aber nicht weiter störte.

Der Abend wurde bei Grillfleisch und Buffet durch eine Jazzband live begleitet. Einige Bier später nahm der Abend bei Discomusik seinen Lauf. Die Körper zuckten bis gegen vier Uhr morgens. Nach einem Katerfrühstück am Sonntag zerstreute sich die Meute wieder in alle Himmelsrichtungen.

Mal schauen ob es 2020 ein Wiedersehen ohne Corona gibt...

Schee war's!



f Fiat 500 / 600 Berlin Panini Radente

Matthias Startseite Erstellen

Fiat 500 / 600 Berlin Panini Radente

Startseite

Info

56 THONDORF 34 // 2020

Gefällt dir Abonniert Teilen

Nachricht senden

57





# Ein IMP unter den Schönen und Reichen

Eventuell auch für Concours geeignet – so steht es in der Übersicht, mit der meine damalige Freundin und ich uns Einsatzmöglichkeiten für den avisierten Neuzugang überlegen. Die Entscheidung ist zu dem Zeitpunkt zwar schon so gut wie gefallen, aber irgendwie will die Entscheidung für ein weiteres Mitglied im Fuhrpark doch auch argumentativ untermauert werden.

Tief im Inneren ist aber die Devise: „Erst mal unbedingt haben, dann sehn' ma schon...“ Vielleicht kennt das ja der ein oder andere unter den Lesern.

Doch vielleicht beginne ich besser etwas früher - und

zwar auf der Retro Classics in Stuttgart einige Jahre zuvor. Beim Schlendern ohne tiefere Kaufabsichten fällt uns ein Auto auf dem Stand des Steyr Puch Freundeskreis Deutschland auf, das ich noch nie zuvor live gesehen habe – und nicht mal den Namen kenne!

*Filli Corna*  
TORINO

Aber im hintersten Winkel meiner Erinnerung denke ich es schon einmal im Buch von F. Ehn gesehen zu haben. Und hier

steht er nun live in seiner vollen Pracht: Der Intermeccanica Puch kurz IMP 700GT.

Es ergibt sich ein zwangloses Gespräch mit dem Besitzer Michael Kuhn. Nun – es ergibt sich sogar ein intensives zwangloses Gespräch, erste Kaufabsichten

meinerseits kommen auf den Tisch und werden umgehend abgeschmettert, aber es wird ein Hoffnungsschimmer in Aussicht gestellt: Wenn es denn mal soweit ist, werde ich informiert.

Und – nach regelmäßigen Kontakten über die Jahre – erfolgt der Anruf: Es wäre jetzt soweit...

Wie immer kommen diese Anrufe ein wenig zur Unzeit. Um es klar zu sagen – es passte überhaupt nicht! Aber nun gut, die Sachlage war klar: Hier geht es nicht um einen Porsche 911 oder Mercedes SL, sondern um einen der fünf noch existierenden IMP. Auf den nächsten Anruf warten macht da wenig Sinn – also zugesagt!

Schon wenige Wochen später bog ein Transporter mit geschlossenem Anhänger in unsere Straße ein, darin der IMP 700GT, ergänzt um seinen Originalmotor mit 500ccm und 25PS.

Und was für ein Schmuckstück er ist: Herr Kuhn

Die Freude ist groß, die ersten Pläne für Oldtimerallies werden gemacht, mein Vater überlegt Optimierungen fürs Fahrwerk.

Und dann der Schwenk in eine ganz andere Richtung: Kiesauffahrten statt Schotterstrecken! Im Jahr 2016 nahmen wir mit einem anderen Klassiker am Concorso Eleganza Villa d'Este teil, ein wirklich grandioses Event. Während der IMP in Österreich schon fast Kulturgut der Szene ist, kennt ihn außerhalb der Alpenrepublik so gut wie niemand. Man merkt schnell, wenn beim Gespräch bei Intermeccanica, Steyr und IMP zwar wissend genickt wird, das Gegenüber aber gerade an drei verschiedene Autos mit zwei, vier und acht Zylindern denkt. Nun – das wollten wir ändern!

Also reifte der Ansatz: Wir wollen zurückkommen! Warum nicht sogar versuchen, mit dem IMP 700GT teilzunehmen? Und das war leichter als gedacht, denn die Klasse „Kleine Juwelen“ passte perfekt zum IMP.

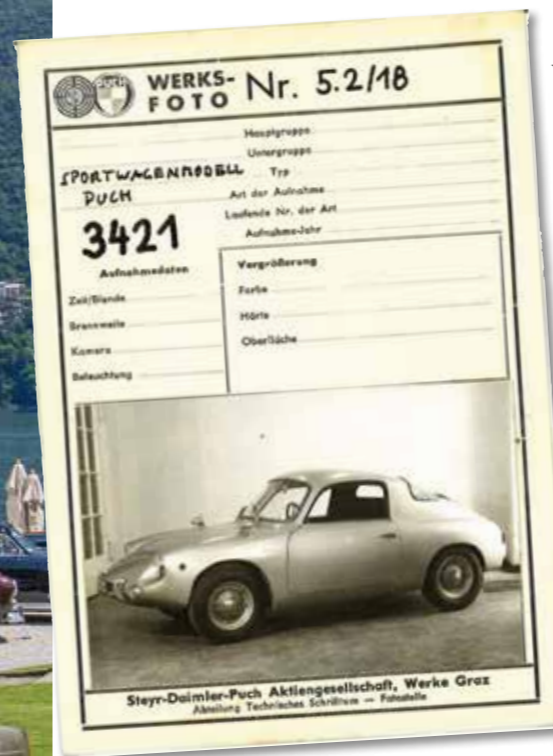


und sein Vater haben damals in den Achtzigern ganze Arbeit geleistet, der restaurierte IMP ist immer noch eine Augenweide.

Nicht nur das – die komplette Dokumentation inklusive des ersten Fahrzeugbriefes ist noch erhalten, und das von einem Auto von 1961!

Zum Concorso Eleganza Villa d'Este fährt man aber nicht einfach so, die Historie des Fahrzeugs sollte schon belegt sein. Nun gut, Fahrzeugbrief ist vorhanden, mal sehen was das Internet zum Namen des Erstbesizers in Wien ausspuckt. Nicht viel, aber eine Spur, sogar mit Telefonnummer gibt es. Der erste Telefonkontakt





verläuft wenig erquickend: „Guten Tag, ich habe hier einen alten Fahrzeugbrief, haben Sie zufällig 1961 einen IMP 700GT besessen? „Nein, und ich bin auch nicht interessiert!“ Zack – aufgelegt... Aber es war tatsächlich die richtige Spur! Ein paar SMS später konnte ich die Witwe des Erstbesitzers überzeugen, dass ich nichts am Telefon verkaufen will und nur gerne ein paar

Informationen möchte. Fotos aus der Zeit mit dem IMP gibt es leider nicht, aber dafür eine Besichtigung des IMP mit der kompletten Familie in Wien. Auch die Kinder sind beeindruckt, was für ein Auto der Vater damals fuhr – neu gekauft als Mittzwanziger.

Der nächste Besitzer ist einfach zu ermitteln, dort war der Wagen von 1963 bis 1986 und Herr Kuhn hat ihn direkt dort erworben. Der Sohn des Besitzers hat sogar noch ein paar tolle Zeitdokumente, wie er im Alter von circa sieben Jahren am IMP-Lenkrad dreht. Der IMP hatte zu diesem Zeitpunkt schicke weiße Rallyestreifen bekommen!

Von Herrn Kuhn hatte ich ja bereits alle Daten, Bilder von Passfahrten, Rechnungen etc. erhalten. Also genau so, wie man es immer wünscht beim Oldtimerkauf, aber nur selten bekommt.

Jetzt aber zurück an den Comer See: Zwischen Ferrari, Maserati und Lamborghini fallen wir im IMP noch mehr auf als im letzten Jahr. Aber vielleicht ist das alles ein wenig viel für den Kleinen, er läuft nur auf einem Zylinder! Perfekt vorbereitet habe ich natürlich... nichts dabei! Für zwei Kilometer Gesamtstrecke war keine Wartung vorgesehen. Wahrscheinlich



ist durch das viele Stop&Go auf dem Kies nur eine Kerze feucht – das BMW Classic Team und der Journalist Wolfgang Blaube schrauben ein wenig, nachdem wir endlich eine neue Kerze aufgetrieben haben. Und schon brüllte er wieder aus allen Töpfen!

Die Concours sowohl in der Villa d'Este und Villa Erba am darauffolgenden Tag übersteht der Kleine





dann als Sieger der Herzen gut, bevor er auf dem Weg zum Anhänger zurück nochmals seinen Unmut über das viele Stop & Go äußert.

Das war im Mai 2017 – der nächste Einsatz des IMP stand schon bevor. Frankreich – Schloss Chantilly Arts & Elegance. Auch hier gibt es einen großartigen Concours. Im Jahr 2017 gab es eine Sonderklasse mit zahlreichen Ferrari 250 GTO. Gesamtsieger war einer der zwei (?) noch existierenden Bugatti Atlantique.

Daher bitte auch nicht fragen, ob wir mit dem IMP dann einen Preis erzielt haben – das war auch nicht so wichtig, denn in Chantilly hatte der IMP eine ganz andere Aufgabe. Ein perfider Plan sollte endlich in die Tat umgesetzt werden:



Wir erinnern uns an meine damalige Freundin, die mir auch zum Kauf des IMP geraten hatte – und sie sollte nach einer kleinen Tour vorab mit den Teilnehmern des Concours noch ihre Überraschung erleben. Die Tour zwischen den Ferrari 250 GTO war beeindruckend, die Besitzer aus Übersee ließen es langsam angehen auf den kleinen Straßen und so konnte ich doch glatt einmal mit dem IMP zum Überholen ansetzen. Schon ein tolles Gefühl – auch wenn der 250 GTO das Ganze natürlich jederzeit hätte unterbrechen können. Jedenfalls blieben so auch die Kerzen trocken...

Beim Ausrollen vor Schloss Chantilly (vielleicht dem ein oder anderen aus dem James Bond „Im Angesicht des Todes“ bekannt) zur Aufstellung dann der wahre Einsatz des IMP:

Beunruhigter Blick auf die Anzeigen, und ein paar



Kommentare an die Holde, dass den IMP die Überholmanöver vielleicht etwas zu sehr strapaziert haben – am besten ich schaue mal hinten im Motorraum nach... Tja, und wenn ich da schon hinten vor dem Zweizylinderkraftwerk knie, kann ich doch gleich einen Antrag machen. So wurden aus meiner damaligen Freundin meine Verlobte und zwischenzeitlich meine Frau!

Nun, damit war der IMP bereits in Italien und Frankreich – ein Trip über den Kanal zum Concours of Elegance at Hampton Court Palace stand also noch an. Ich vermute, es war überhaupt noch nie ein IMP 700GT dort. Das änderten wir im Sommer 2018. Das englische Wetter überraschte uns mit durchweg perfektem Sonnenschein, und so warteten wir vor der Ausfahrt mit Prince Michael of Kent auf

unseren IMP 700GT. Und warteten. Und warteten – bis im letzten Moment (Prince Michael of Kent hatte seinen Vorkriegs-Bentley bereits gestartet und die restlichen Teilnehmer der Eröffnungsausfahrt waren aufgereiht zur Tour nach Windsor Castle) unser Transporteur mit dem Anhänger um die Ecke bog.

Der Concours selbst war dann wieder ein besonderes Event, die Kulisse von Hampton Court und ein Abendessen im Windsor Castle trugen dazu bei.

Und nun? Next Stop Pebble Beach Concours D'Elegance, würde ich sagen! Dann hätte der IMP die bedeutendsten Concours der Welt absolviert. Für einen kleinen Austro-Italiener eine reife Leistung!







TEXT // FOTOS Ulrich Schlör



# Schöner geht es nicht

## 15. Classic-Gala Schwetzingen International Concours d'Elegance

Im sehenswerten Barockschloss (Kurfürst Karl Theodor 1753) und mit seinem sehr großen, eindrucksvollen Schlosspark, wurden vom 30. 8. bis 1. 9. 2019 in Schwetzingen von dem Kuratorium ca. 180 ausgewählte Oldtimer inszeniert. Es war keine reine Autoschau sondern ein Ensemble von hochwertigen klassischen Automobilen, von Vernissagen mit Kunstausstellungen, Modeschauen, kulinarischen Angeboten, mit Jazz-Live und 50ziger Jahre Musik, umrahmt von einigen Geburtstagskindern: 100 Jahre Andre Citroen (F) & Alvis & Bentley (GB), 80 Jahre VW Cabrio (D), Chevrolet „Corvair“ (USA) und Mercedes Heckflosse (D) sind

60 Jahre jung, 50 Jahre Deutscher Bergmeister Werner Brendl Renault Alpine A110. Seit Jahren wird zu dieser hochkarätigen Ausstellung vom Klassik-Kurator Hans Hedtke eine „Kleinwagen-Schau“ präsentiert, die es



Bentley 4,25 Litre Sports Saloon 1938 (GB)

in sich hat und zu einem Publikumsliebling geworden ist. Unter den Micro- und Kleinwagen hat sich mein „Steyr Puch 650 TR“ mit dem „Steyr Puch Freundeskreis „seit 1983“ in bester Gesellschaft befunden.



Startaufstellung zur „Kleinwagen-Parade“

Der „650 TR“ wurde auch sehr interessiert begutachtet und von einigen ehemaligen Steyr Puch-Besitzer mit Freude zur Kenntnis genommen. Viele Fragen konnte ich beantworten, von den vielen „Selfis“ mit dem Wagen einmal ganz zu schweigen und „Probesitzen“ war selbstverständlich auch drin!



Manchmal denkt man, „kleiner“ geht nicht, aber was einige Konstrukteure inspiriert hat, den Notwendigkeiten und Gegebenheiten angepasst, um wahrscheinlich auch die eignen Träume zu erfüllen, war erstaunlich. So kleine Fahrzeuge hatte ich noch nie fahren sehen. Ich glaube, mit diesen Konstruktionen



Brütsch „Zwerg“ 1955, 7 PS bei 5.000 U/min, 185kg, 65km/h



Work in Process (Curd Armin Reich)



Kleinschnittger F125 151 (D)



„Siata Formichetta“ Tarragona 1963 (E)



Romeo 6C 2500 SS 1939 (I), Fiat 1100S MM 1947 (I), Isdera „Autobahnkurier“ 2xV8

Mercedes Motoren 600PS + alte VW Zelle 2006 (D), Bentley 4,5Liter LeMans Rennwagen 1929 (GB), Longonda LG45 Rapide Special 1935 (GB) und viele andere Vorkriegsklassiker wie den: Bugatti T46 Petite Royale, Rolls Royce Phantom I Landulet 1928 (GB), Horch 853 A Sport-Cabriolet 1939 (D) usw.

Fazit:

Es war eine Veranstaltung mit sehr hohem Unterhaltungswert für Groß und Klein, mit begeisternder Faszination, alles total entspannt, in einem wunderbaren Ambiente, mit niedrigen Eintrittspreisen, bilderbuchmäßigen Wetter und mit meinem „Prädikat sehr zu empfehlen“!

wäre das Parkplatzproblem in den Städten ein für allemal gelöst.

Brütsch „Zwerg“ 1955, 7PS/5.000U/min, 185kg, 65km/h, Fiat 500 Weinsberg Roadster 1939 (D), Glas Isar S35 1959 (D), Kleinschnittger F125 1951(D), Brütsch Zwerg 1955 (D), Fiat 500C Camioncino 1953 (D), Victoria Spatz 1958 (D), NSU Prinz II 1961 (D), Acoma Mini Comtesse 1975 (F) (wurde so schmal gebaut, dass es durch das Treppenhaus in das Hintergebäude getragen werden konnten), Messerschmitt TG 500



Fiat 500 Topolino, Fa. Lutz Ober-Klingen i. Odw.



Steyr Puch 650TR – Messerschmidt Tiger



Alfa Romeo 6C 2500 SS 1939 (I)



Fiat 1100 SMM Coupe 1947 (I)



„Biene“ Motor Victoria Werke 38.5cm³ 1952 (D)



Buick Special Indy Racer 1929 „Waverly“ (USA)



Mein Steyr Puch 650TR „Marcellos“  
(Blau = Werksqualität, Rot = Schweißnähte Achsen / Stabi / Querlenker)  
Quelle: Carus-Finance

Auch „moderne Technologien“ konnten genutzt werden. Mit der „Thermografie“ d.h. schauen „durch den Lack“ auf Schäden oder Rückstände. Anwendung bei: Schutz vor Betrug, Fehlkauf und versteckten Unfällen. Aber auch zur „Beleihung“, wenn die „Schönen & Reichen“ einmal in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind (Diskret: kommt nicht soo... selten vor)

Tiger 1959 (D) nur um einige der Exponate zu nennen. Besondere „Pretiosen“ wurden präsentiert u.a.: Alfa



# HERR DER KOLBEN

Kolben - von der Formel 1 bis zum historischen Motor - sind seit mehr als 50 Jahren die Spezialität von Helmut Wahl und seiner Manufaktur



Für nahezu jeden Kolben gibt es die passende Spannscheibe (1.), und selbst Entwicklungen wie dieser 6-Ventil-Kolben fallen in Helmut Wahls Repertoire (o.).

In vielen Fällen lässt sich der Einsatz neuer Kolben bei einer Motorrevision nicht umgehen, da entweder die Verschleißmaße des Kolbens erreicht oder die Führungsnuten für die Kolben- und Ölbleistreifringe nicht mehr maßhaltig sind. Doch nicht immer sind neue Kolben verfügbar. Was dann? Die in der weltweiten Klassiker- und Oldtimer-Szene wohl bekannteste Adresse ist die Firma Wahl Spezialkolben GmbH in Fellbach vor den Toren Stuttgarts. Hier entstehen seit mehr als 50 Jahren Kolben für historische Fahrzeuge, aber auch Sonderexemplare für Versuchsmotoren, Prototypen und sogar die Formel 1. Dicht an dicht stehen bei Wahl Dreh- und Fräsmaschinen und ehrwürdige hölzerne Werkbänke. An den Wänden drängen sich feinsäuber-

lich beschriftete Regale mit Kolben aller Art. „Das ist ein Kolbensatz für den 5,0-Liter-Zwölfzylinder des Porsche 917 und hier haben Sie einen Sonderkolben für eine 6-Ventil-Entwicklung von John Britten“, erzählt Seniorchef Helmut Wahl, der zusammen mit Frau, Tochter, zwei Söhnen und drei weiteren Mitarbeitern die Belegschaft darstellt.

Ein kleiner Rundgang entlang der Regale gerät mit Helmut Wahl förmlich zu einer Wanderung durch die Motorengeschichte der vergangenen 120 Jahre. Ob für die Flugmotoren von Hirth, Argus, BMW und Continental oder für die bahnbrechenden 12- und 16-Zylinder-Renntriebwerke von Auto Union – es gibt kaum einen Motor, für den Helmut Wahl und sein kleines Team nicht irgendwann einmal Kolben hergestellt haben. Dabei gehorcht die Herstellung >



## 1. Rohling und formschlüssige Aufnahme

Die Aluminium-Schmiederohlinge für die Kolben liefert der Stuttgarter Hersteller Mahle in unterschiedlichen Größen. Jeweils dazu passend gibt es ein formschlüssiges Aufnahmewerkzeug für die Bearbeitung.



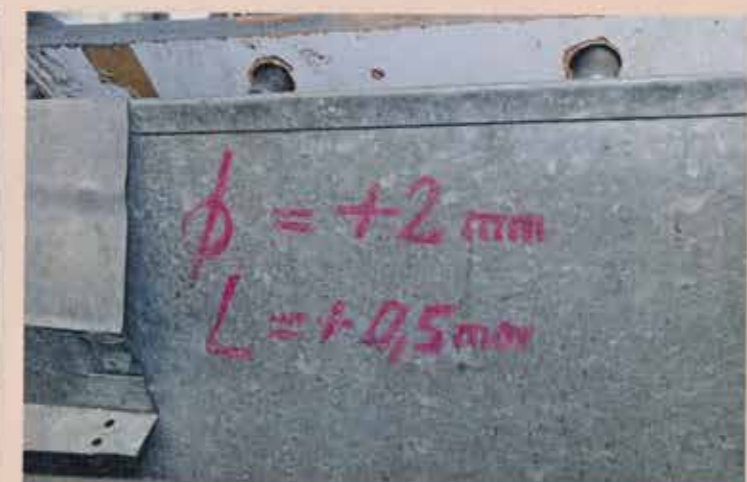
## 2. Ausdrehen der Innenseite

Damit der Kolben bei den weiteren Bearbeitungsschritten mit einer Zentrierscheibe gespannt werden kann, wird die Innenseite in einem gewissen Bereich innen ausgedreht. Auch die Außenseite wird grob überdreht.



## 3. Weiteres Überdrehen der Außenseite

In diesem Bearbeitungsschritt erfolgt auf der Drehmaschine ein weiteres Überdrehen der Kolbenaußenseite – Allerdings noch nicht auf die endgültigen Maße, sondern immer noch in zylindrischer Form.



## 4. Übermaß für die Folgebearbeitung

Da der Kolben später eine oval-ballige Form erhalten soll, erfolgt das Überdrehen auf ein Übermaß von plus 2,0 Millimetern. Auch in der Höhe gewährt man dem Kolben ein Übermaß von 0,5 Millimeter als Sicherheit.



## 5. Bohrung für den Kolbenbolzen

Aufgespannt mittels Zentrierscheibe erhält der Kolben jetzt seine Vorbohrung für den Kolbenbolzen. Mittels einer Justier Vorrichtung ist hierbei auch das desaxiierte Setzen der Kolbenbolzenbohrung möglich.



## 6. Fräsen der Taschen

Hier ist die anschließende Bearbeitung der Kolbenbolzentaschen auf der Fräsmaschine mit einem Stirnfräser zu sehen. Später erfolgt üblicherweise das Einstechen der Führungsnuten für die Kolbenbolzensicherung.



### 7. Bearbeitung des Kolbenbodens

Auf der Drehmaschine erhält der Kolbenboden sein endgültiges Maß, ebenso der obere Teil im Bereich der Kolbenringe. Er bleibt zylindrisch und besitzt einen geringeren Durchmesser als das Kolbenhemd.



### 8. Einstechen der Ringnuten

Ebenfalls auf der Drehmaschine werden die Nuten für die Kolbenringe eingestochen. Zur Erzielung optimaler Laufeigenschaften kennt die Auswahl an Maßen und Materialien der Kolben- und Ölabbstreifringe kaum Grenzen.



### 9. Oval-ballige Formgebung

Auf der Kolbendrehmaschine erhält das Kolbenhemd die Formgebung hinsichtlich Ovalität und Balligkeit. Formgebend ist der Meisternocken, dessen Profil über eine Kopiereinrichtung zur Führung des Drehstahls dient.



### 10. Mehrfaches Messen

Die Bearbeitung des Kolbenhemds erfordert höchste Genauigkeit und viel Erfahrung. Die elliptische respektive ovale Formgebung erfordert oftmals das Verdrehen des Kolbens und ein neuerliches Überdrehen.



### 11. Fräsen der Ventiltaschen

Über eine einstellbare Vorrichtung lassen sich in relativ kurzer Zeit sämtliche gewünschten Ventilwinkelgrade darstellen und im vorgesehenen Durchmesser sowie in der korrekten Tiefe fräsen.



### 12. Finishen mit dem Schleifteller

Mit einem kleinen rotierenden Schleifteller werden die Innenseiten des Kolbens im Bereich der Kolbenbolzenführung für ein schönes, makelloses Finish manuell nachgearbeitet.



### 13. Manuelles Entgraten

Die noch scharfen, aus der Bearbeitung resultierenden Grate werden vor der Auslieferung an den Kunden ebenfalls manuell mit einem Entgrater beseitigt. Wie alles bei Helmut Wahl ist auch dies Handarbeit.



### 14. Kolbensatz für den Porsche 917

Hier ein auslieferungsfertiger Kolbensatz für den Zwölfzylinder des Porsche 917. Es handelt sich dabei um die 5,0-Liter-Version, die im Gegensatz zu den 4,5- und 4,9-Liter-Ausführungen Nikasil-Laufbuchsen besitzt.

eines Kolbens einer genauen Abfolge von Bearbeitungsschritten. „Als Ausgangsbasis dienen dabei fast immer Aluminium-Schmiederohlinge der Firma Mahle. Wir können Sie in verschiedenen Größen ordern, für sehr kleine oder auch sehr große Kolben“, erklärt Helmut Wahl. Im ersten Bearbeitungsschritt wird die Außenfläche des Rohlings auf der Drehmaschine abgedreht. Das Einspannen des Schmiederohlings erfolgt über ein passgenaues Formstück, wie es Mahle speziell für seine Rohlinge anbietet. Anschließend werden die Unterseite abgedreht und die Innenseite ausgedreht, um später die passgenaue Aufnahme einer Spannscheibe zu ermöglichen. Helmut Wahl: „Über die Jahrzehnte hinweg haben wir Hunderte dieser Spannscheiben angefertigt. Und da unsere Maschinen alleamt voreingerichtet sind, ermöglicht uns das eine sehr schnelle und flexible Fertigung“.

Nachdem auch die Kolbenoberseite plangedreht wurde, erfolgt im nächsten Schritt das Vorbohren der Kolbenbolzenführung. „Je nach Motortyp sitzt diese entweder genau mittig oder – je nach Motorenkonstruktion – um einige Zehntelmillimeter bis Millimeter desaxiert“, erläutert Helmut Wahl. Dazu wird der Kolben über seine zuvor innen ausgedrehte Unterseite waagrecht auf eine Vorrichtung gespannt und vorgebohrt. Im nächsten Arbeitsgang werden die Taschen auf der Kolbenaußenseite im Bereich der Kolbenbolzenführung gefräst. Anschließend erfolgt auf der Drehmaschine das Einstechen der Nuten für die Kolbenringe. „Sowohl Kompressions- als auch Ölabbstreifringe können wir dabei in jeder Qualität und Ausführung passend liefern“, berichtet Helmut Wahl dazu. Weitere Arbeitsgänge sind das Feinbohren der Kolbenbolzenführung, das Einstechen der Sicherungsnuten

für den Kolbenbolzen sowie das Setzen gegebenenfalls vorhandener Ölbohrungen. Danach folgt der bei der Kolbenfertigung anspruchsvollste und beeindruckendste Arbeitsgang – das Drehen des Kolbenhemds unterhalb des kreisrund verbleibenden Bereichs der Kolbenringe auf einer Drehmaschine mit Kopiervorrichtung. Aufgrund der unterschiedlichen Wanddicken des Kolbens – im Bereich der Kolbenbolzenführungen ist sehr viel Material vorhanden, während das Kolbenhemd im restlichen Bereich dünnwandig ist – erfährt der Kolben mit zunehmender Temperatur im Betrieb unterschiedliche Ausdehnungen. Dort, wo die Materialdicke hoch ist, dehnt er sich stärker aus als in dünnen Bereichen. Aufgrund dieser Tatsache sowie vor dem Hintergrund, dass er seine Arbeit später in einer kreisrunden Zylinderlaufbahn zu verrichten hat, erfolgt nun eine besondere form-

gebende Bearbeitung. Betrachtet man den Kolben senkrecht von oben, so erhält er nun eine elliptische Form. Im Bereich des Kolbenbolzens wird er etwas schmaler gehalten, jeweils um 90 Grad dazu versetzt, wo geringere Wanddicken herrschen, muss er etwas breiter bleiben. Gleichzeitig berücksichtigt dieser Bearbeitungsvorgang den Verlauf der Materialdicke vom dickwandigen oberen Teil hin zum dünnwandigen unteren Teil des Kolbens. Der größeren Ausdehnung entsprechend wird der Kolben von unten nach oben zunehmend stark abgedreht. Die bearbeitungstechnische Darstellung der beiden Formmerkmale – Ellipse und Berücksichtigung der Materialdicke von oben nach unten – erfolgen auf der Drehmaschine über eine Kopiereinrichtung. Als formgebende Grundlage dient dabei der sogenannte Meisternocken. Wie der zu bearbeitende Kolben sitzt er auf dersel-

ben Achse und rotiert dementsprechend mit derselben Drehzahl. Über die Kopiervorrichtung wird die Formkurve des Meisternockens auf die Führung des Drehstahls übertragen und ermöglicht auf diese Weise die gewünschte Bearbeitung – ein Vorgang, der viel Erfahrung und wiederkehrendes Messen erfordert, um die exakte Einhaltung der elliptischen Form sowie des von unten nach oben abnehmenden Kolbendurchmessers zu gewährleisten. Den Abschluss der Kolbenherstellung bilden das Drehen beziehungsweise Fräsen der Brennraumfläche des Kolbenbodens sowie das Fräsen der Ventiltaschen. Dann erfolgt das Finishen im Bereich des inneren Teils der Kolbenbolzenaufnahme mit einer rotierenden Schleifscheibe sowie das Entgraten der Außenkanten des Kolbenhemds. Wird der Kolben mit Ringen bestückt, ist er einsatzbereit. Preislich bewegen sich Wahl-

Kolben inklusive Bolzen, Sicherungsclips und Kolbenringen zwischen 180 und 290 Euro. „Doch nicht immer sind bei einer Motorrevision gleich neue Kolben nötig. Oftmals kann durch uns eine Überarbeitung erfolgen, die anschließend wieder einen völlig problemlosen Einsatz ermöglicht“, wirft Helmut Wahl ein. So ist die Beschichtung des Kolbenhemds mit Teflon-haltigem Molybdän möglich. Dabei kann eine Schichtdicke von bis zu 0,1 Millimeter realisiert werden, was im Bedarfsfall sogar ein Nachhonen des Zylinders gestattet. Andere Möglichkeiten, noch lauffähige Kolben weiterhin einsetzen zu können, sind die Überarbeitung der Ringnuten und das Versetzen mit neuen Ringen oder aber die komplette Überholung des Kolbens inklusive Bearbeitung des Kolbenhemds. „Unseren Möglichkeiten sind dabei kaum Grenzen gesetzt“, erklärt Helmut Wahl. Jürgen Gassebner

Fotos: Scansource.de



# Es funkt gewaltig...

## Technik/Tuning Steyr Puch 650 TR

### „digitale Kennlinienzündung“

Sicher haben sich die Bosch Guss-Zündverteiler (VJ BR4) oder die Alu-Varianten (0231 165 002 JF2) in Verbindung mit den Bosch Hochleistungs-Zündspulen (Blau/Rot) seit Jahren im Alltags- oder auch im Rennbetrieb (durch Veränderungen der Fliehkraftgewichte/Federn) gut bewährt.

Voraussetzung sind aber eine regelmäßige Wartung oder Austausch der Verschleißteile und die korrekten Einstellungen aller Komponenten.

Wenn man jedoch über den Tellerrand schaut geht die Entwicklung natürlich weiter.

Beschrieben wird hier ein weiterer Baustein zur „Leistungsoptimierung“. Es ist der Einbau von einer „digitalen Kennlinien-Zündung“ auch evtl. in Verbindung mit der Installation einer „Doppelzündung“.



Bild 1: Zylinderkopf mit Doppelzündung

#### A. Wo liegt hier der Vorteil und Nutzen gegenüber einer originalen mechanischen „Bosch-Kontaktzündung“?

1. Die digitale Zündung ersetzt vollständig den Fliehkraftregler, die Kontaktplatte, den Unterbrecherkontakt, den Kondensator, den Verteilerfinger/

2. Sie arbeitet verschleißfrei, d.h. für eine längere Lebensdauer geeignet.
3. Drehzahleregelter optimaler und variabler „Schließ- und Öffnungswinkel“ über den gesamten Drehzahlbereich, in Abhängigkeit dem tatsächlich fließenden Spulenstrom.
4. Sehr genauer Verlauf der Zündkurven, da mikroprozessorgesteuert.
5. Problemloser „Motorstart“ da immer in „OT“ (spät).
6. Sehr einfache Montage und Einstellung.

#### B. Etwas Theorie muss leider sein

Der Unterbrecherkontakt wird von einer Nocke, immer dann wenn ein Zündfunke erfolgen soll, geöffnet. Der „Schließwinkel  $\lambda$ “ ist ein Maß für die Dauer, für die der Unterbrecherkontakt geschlossen ist. Der Winkel während der Kontakt geöffnet ist, nennt man „Öffnungswinkel  $\beta$ “ (ist aber ohne Bedeutung). Diese beiden Winkel werden in Grad der Unterbrechernocke angegeben.

Die Nocke drückt auf den Hebelarm des Unterbrechers und öffnet den für eine bestimmte Dauer. Der Schließwinkel lässt sich durch den Unterbrecherabstand verändern.

Blau: Größerer Unterbrecherabstand. Der Schließwinkel wird kleiner, der Öffnungswinkel größer.

Rot: Geringerer Unterbrecherabstand. Der Schließwinkel wird größer, der Öffnungswinkel kleiner.

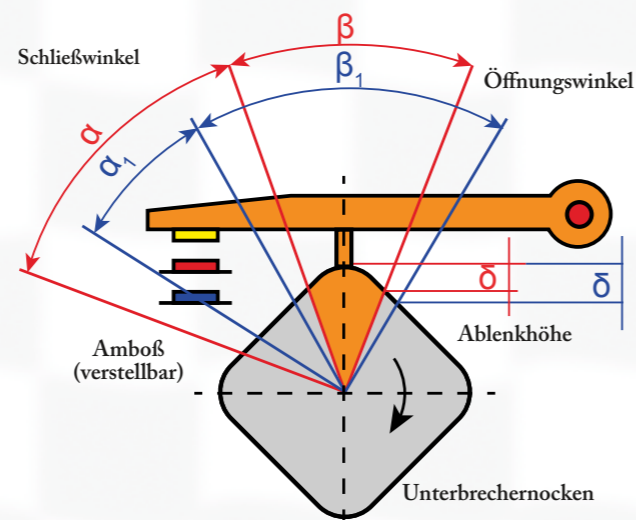


Bild 2: Darstellung Unterbrecherkontakt

Wird der Unterbrecherkontakt geschlossen, so baut sich in der Primärseite der Zündspule ein Magnetfeld auf. Bis dieses Magnetfeld seine max. Größe erreicht hat, d.h. der Zündfunke seine max. Kraft erreicht hat, dauert es ein paar Millisekunden, da die Selbstinduktion der Spule zunächst dem eigenen Magnetfeld entgegen wirkt und sich das Magnetfeld deshalb nicht spontan aufbauen kann.

Der Unterbrecher muß also mindestens für eine Weile geschlossen sein, damit das Primärfeld seine max. Stärke erreicht und somit auch der Zündfunke seine max. Stärke hat.

Diese Zeit sollte aber nicht unnötig lang sein, da die Zündspule durch den Spulenstrom (2 – 3 Amp.) stark erhitzt wird. Die nötige Zeit des Stromflusses bis zur Sättigung dauert ca. 3 – 4ms. Der Schließwinkel sollte aber so groß sein, dass die Spule mit mind. 4ms Spannung versorgt wird.

#### Kleine Rechnung:

1. Leerlauf 850 U/min. Eine Motorumdrehung dauert 70 ms. Eine Unterbrechernockenumdrehung (2:1) dauert 140 ms. Um auf die ca. 3 ms Stromfluss zu kommen, muß der Unterbrecher =  $10,3^\circ$  geschlossen sein. D.h. theoretisch ist ein „Schließwinkel von  $10^\circ$ “ ausreichend.
2. Vollgas 7.000 U/min. Eine Motorumdrehung dauert nur noch 8,6 ms. Eine Unterbrechernockenumdrehung dreht sich in 17,2 ms einmal. D.h. theoretisch ist ein „Schließwinkel von ca.  $84^\circ$ “ notwendig, um die Spule zu sättigen.

#### Vorgaben:

Schließwinkel gem. Steyr Puch Reparaturhandbuch =  $57 - 63^\circ$  – Standgas. Abweichung bei ca. 4.000 U/min max.  $3^\circ$  größer. Bei „mechanischen Zündanlagen“ ist der Schließwinkel nur statisch einstellbar. Hier liegt ein klarer Vorteil der „digitale Zündanlage“ vor.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Massenträgheit des Unterbrecherkontakts. Wird der Unterbrecherabstand durch Verschleiß (Abbrand/Verstellung) zu groß, dann kann der Unterbrecherarm das Flattern anfangen. Dieser wird ja von der Nocke beim Öffnen stark beschleunigt und beim Schließen klatscht er wieder auf den Amboss nach unten und kann durch den Aufprall unter Umständen wieder zurückschlagen. Ist der Unterbrecherabstand zu klein (großer Schließwinkel) dann trennt er den Spulenstrom nicht schnell genug und die Funkenqualität leidet.

Die Kontaktflächen des Unterbrechers sind mit einer sehr dünnen Wolframkarbid-schicht geschützt. Durch den „Elektronenflug“ entsteht mit der Zeit ein Abbrand. Die Amboss-Fläche wird aufgebaut, auf der Hammer-Fläche entsteht ein Krater. Beide mit Schmiergel-leinen zu egalisieren ist keine gute Lösung, da die harte schützende Wolframschicht bereits zerstört ist (Austausch).

#### C. Die notwendigen Komponenten z.B. für eine „digitale Zündanlage“ sind:

Zum Einsatz kommt und wird hier beschrieben, die digitale Zündung von Fa. MP Elektronik Sachse in den Versionen: ZDG 3.12 (Kosten ca. 320€) mit einem Ausgang für eine (Doppel-) Zündspule und die ZDG 3.23 (Kosten ca. 355€) mit zwei Ausgängen für zwei (Doppel-) Zündspulen.

#### Features

- Einsatz mit Magnet-Hallsensoren
- 9x anwählbare „Zündkennlinien“ zur Auswahl (Schlitzschraubenzieher)
- 2x Drehzahlbegrenzungen 8.100/9.100 U/min
- Frequenzumschaltung für den elektronischen Drehzahlmesser (U/min Nocken- oder Kurbelwelle).
- Automatische Abschaltung des Zündstromes bei Motorstillstand

Ein Teil der „Zündkennlinien“ wurden von mir über eine „Excel-Datei“ erstellt und in das Programm der ZDG 3.23 übernommen. Diese Zündung lässt sich problemlos in den „original Bosch-Zündverteiler“ integrieren und sie läuft bei mir im Steyr Puch 650 TR seit dem Jahr 2015 (ohne Probleme/Ausfälle).

#### Empfehlung

- Einfachzündung -> ZDG 3.12, Doppelzündung --> ZDG 3.23
- Hochleistungsdoppelzündspule --> Dynatec Mini-2 ( $3\Omega$ ) oder Silent Hektik/PLV
- z.B. NGK Kerzenstecker ( $5\text{ k}\Omega$ )
- Zündkerzen z.B. NGK BP7HS/DR8HS (Kerzengewinde  $14/12\text{mm}$ )



Bild 3: MP-Digitale Kennlinienzündung

### D. Funktionsweise:

Pro Umdrehung der Kurbelwelle wird ab dem OT während 300° die momentane Umfangsgeschwindigkeit ermittelt und daraus die Zeit bis zum Zündzeitpunkt errechnet. Da sich die Umfangsgeschwindigkeit während einer Umdrehung bei der Beschleunigung erheblich ändert, wurde dieser lange Messwinkel gewählt, um dadurch das Messergebnis zu mitteln. Die darauf folgende Berechnung der Frühzündung wurde in 4 Bereiche aufgeteilt:

1. 0 – 400 U/min, Startbereich, Zündung immer im „OT“
2. 400 – 1.000 U/min, Leerlaufbereich, typischerweise 2° – 8° Frühzündung
3. 1.000 – 6.500 U/min, Teillast- und Vollastbereich, hier findet die Hauptfrühzündungsverstellung statt, je nach Zündkurvenwahl.
4. 6.500 – 8.100 U/min, konst. Zündverstellung.

Das heißt der Zeitintervall/ms, der zur Aufladung der Zündspule besteht, bleibt über den gesamten Drehzahlbereich immer konstant.

Die Zündung wurde über ein Bosch KFZ-Relais (4 Kontakte mit Diode) angesteuert.

### E. Schaltplan

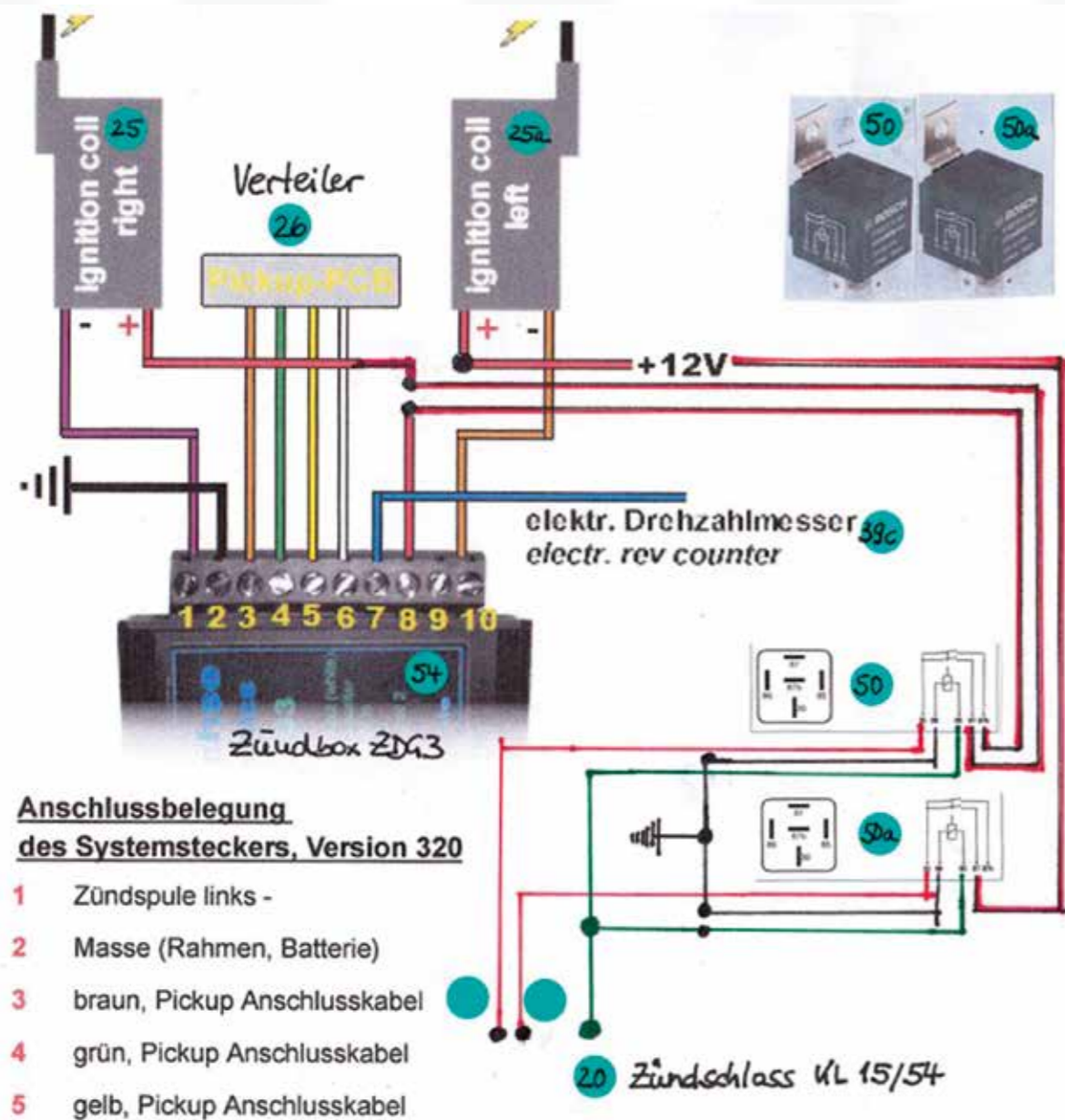


Bild 4: Schaltplan

### F. Zündkennlinien

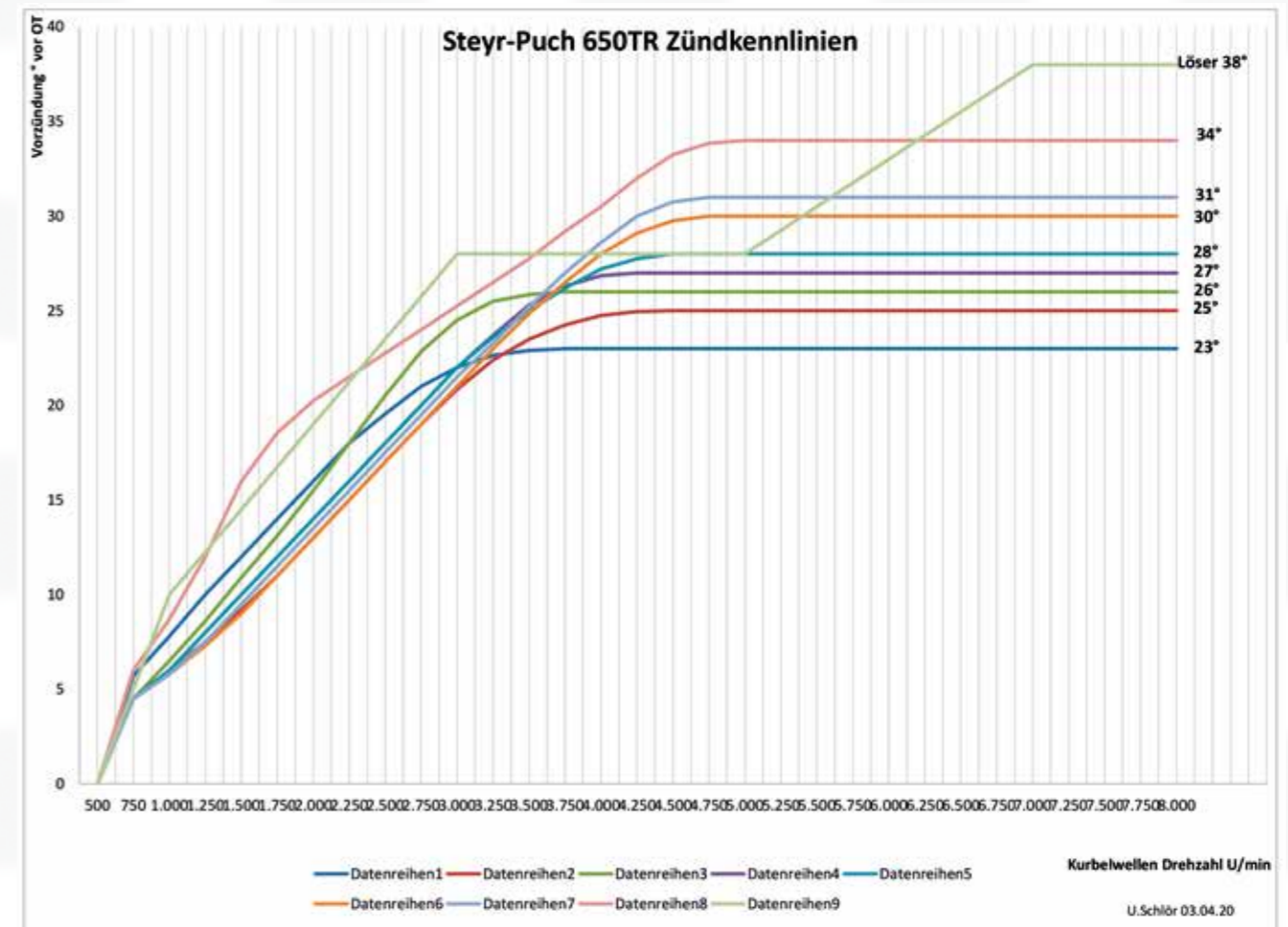


Bild 5: Zündkurven Auswahl: 1 – 2 – 3 – 6 für eine Doppelzündung  
4 – 5 – 7 – 8 für eine Einfachzündung  
9 Löser-Kennlinien

### G. Einbau

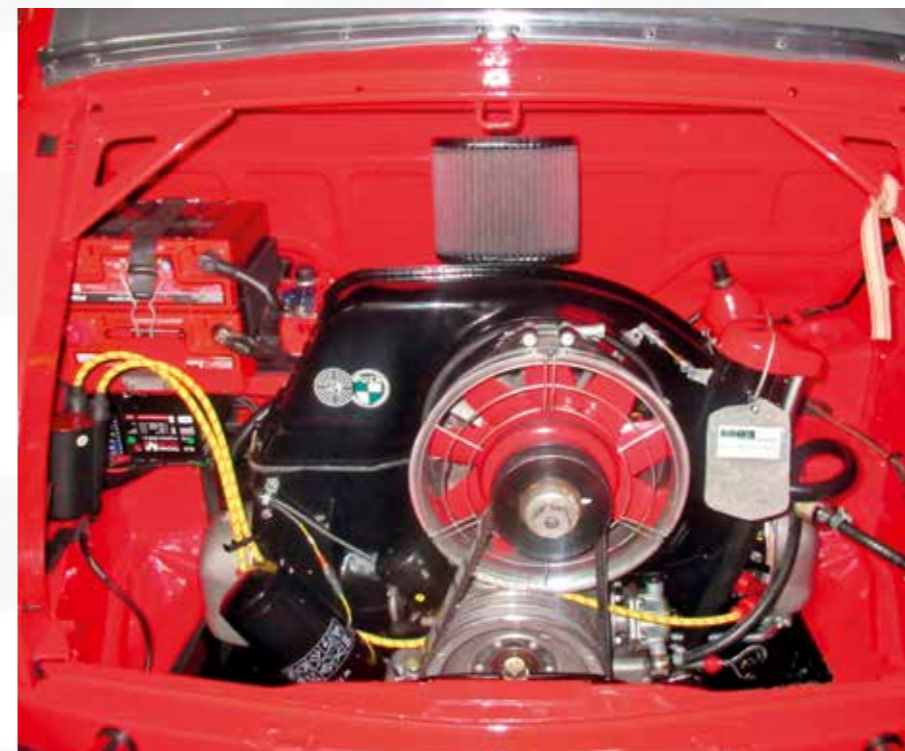


Bild 6: Einfach-Zündanlage (z.B. TwinColli Silent Hektik)

**Fazit**

Den Einbau einer funktionierenden „digitalen Zündanlage“ kann ich mit gutem Gewissen empfehlen, wohlwissend um die Einwände der „Puristen“. Die Vorteile liegen im täglichen Gebrauch sowie auch im Nutzen für die „schnelle Fraktion“ sicher eindeutig bei dieser modernen digitalen Zündanlage.

Sie arbeitet verschleiß- und wartungsfrei, sehr zuverlässig, immer im optimalen Zündbereich und sie ist leicht montier- und justierbar.

Eine sehr gute Alternative wenn z.B. eine Überholung oder Reparatur der vorhandenen Bosch-Zündanlage ansteht.

GREINBACH

## Christian Holzer holte den zweiten Berg-EM-Titel

9. Februar 2020, 08:57 Uhr • 354+ gelesen • 0 • 0



Rallyefahrer Christian Holzer aus Staudach holte sich 2019 seinen zweiten Berg-Europameistertitel. • Foto: Alfred Mayer • hochgeladen von Alfred Mayer

Autor: Alfred Mayer aus Hartberg-Fürstenfeld

Auf eine überaus erfolgreiche Berg-Europameisterschaft 2019 kann Rallyefahrer Christian Holzer aus Staudach zurückblicken. Mit seinem Steyr Puch 650 TR (Baujahr 1963) konnte er alle elf Rennen in seiner Hubraumklasse gewinnen, das bedeutete in der Endabrechnung den Berg-Europameistertitel in der Kategorie I „Historische Automobile“ (alle Fahrzeuge bis Baujahr 1971). Wesentlichen Anteil am Erfolg hat auch Vater und Ex-Staatsmeister Franz, von dem Christian die Leidenschaft für den Ralliesport geerbt hat, und der für den perfekte Wartung des Steyr Puch (2-Zylinder, 650 ccm, luftgekühlt, 65 PS, 470 kg) verantwortlich ist.

Für Christian Holzer der zweite Berg-EM-Titel nach 2015, dazu kommen seit 2011 insgesamt sechs Zonen-EM-Titel und zwei Staatsmeistertitel (2015 und 2017). Geehrt wurde der Europameister im Rahmen einer FIA-Gala in Paris, gefeiert wurde zwei Wochen später mit der Familie, Nachbarn, Freunden und Rennfahrerkollegen im Gasthof Schweizerhof in Staudach.



Startseite > Sport > Motorsport

## Großer Bergpreis von Österreich | Der violette "Super-Zwerg" vom Rechberg

Kleine Zeitung

Horch, was schießt da in die Höh?! Es ist Christian Holzer mit seinem 70 PS starken Puch-Schammerl beim Rechbergrennen. Start heute um 9.30 bzw. 14 Uhr.

Von Sigi Palz | 05.50 Uhr, 28. April 2019



Franz und Christian Holzer mit ihrem Puch 650 TR © Palz



Das ist zumindest einen Eintrag ins „steirische Buch der Rekorde“ wert: **Franz und Christian Holzer** rollen ihren Puch 650 TR zum 250. Mal an die Startlinie. War Papa Franz – der Ex-Meister ist jetzt Chefmechaniker – mit dem 56 Jahre alten Boliden von 1990 bis 2003 oft zweimal am Wochenende im Renneinsatz, sitzt Sohn Christian seit 16 Jahren hinter dem Lenkrad des 70 PS starken Oldtimers. Das Rechbergrennen nehmen die Holzers heute zum insgesamt 22. Mal mit ihrem Puch-Schammerl in Angriff.



Im Vorjahr kratzte Christian Holzer im ersten Lauf mit 3:00,621 Minuten an der „Schallmauer“ von drei Minuten. Umgerechnet heißt das: Auf der 5050 Meter langen Strecke war der Staudacher (Gemeinde Greinbach) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100,65 km/h unterwegs. „Im zweiten Lauf bin ich im Vorjahr leider ausgeschieden – das erste technische Gebrechen an meinem Wagen nach 101 Renneinsätzen“, bedauert der 46-jährige Angestellte.

### Europameister 2015

Der Puch 650 TR hat sich nicht nur einmal bewährt. Den Höhepunkt feierte das Holzer-Team 2015. Da wurde Christian sogar Europameister in der „Historischen Klasse, Kategorie eins.“ Begonnen hat aber alles 1990. Da hat Franz Holzer „das Objekt der Begierde“ um 3000 Schilling (220 Euro) in Niederösterreich entdeckt und erworben – und in hunderten Stunden mit viel Liebe restauriert und zum Rennboliden aufgebaut. Puch-Fan ist Holzer senior aber bereits seit den 1970er-Jahren. „Weil es auch anspruchsvoll ist, den 475 Kilogramm schweren Wagen mit seinen 12 Zoll großen Reifen zu pilotieren.“

Und gerne zitieren die Holzers Ex-Rallye-Champion **Walter Röhrl**. „Der hat einmal Folgendes gesagt: Wer ein Puch-Auto schnell fahren kann, kann jedes Auto schnell bewegen“, erzählt Christian Holzer, der rund 10.000 bis 15.000 Euro für eine Rennsaison aufreiben muss. Was aber viele Fans wissen wollen: Warum ist der Puch violett? „Der TR war traditionell in Rot gehalten. Damals hab' ich dem Lackierer gesagt: 'Mach was anders'. Es ist violett geworden und bis heute geblieben“, schmunzelt Franz Holzer. Übrigens: Der Puch 650 TR der Holzers ist unverkäuflich. Auch weil Christian Holzers Sohn **Nicolas** (11) es kaum erwarten kann, 18 zu werden ...

# ZASADA SOBIESŁAW

Das Steuer stets fest im Griff. Eine außergewöhnliche Erfolgsgeschichte, die zum Aufbau eines großen Unternehmens führte.

Text: „Joe“ Mecl  
Photos: Sobiesław Zasada



**Europa-Meister im Rallyesport** der Gruppe G2 1966/1967/1971, Vize-Europameister in den Jahren 1968/1969/1972, so die Erfolgsbilanz von Sobiesław Zasada. Am 27. Jänner 1930 in Dąbrowa Górnicza geboren, absolvierte er die Pflichtenlehre und war von 1945–1949 bei den Pfadfindern der Leiter in der Sportabteilung in Bielsko Biala. Er bestritt ab 1946 Leichtathletik in Krakau im Speerwurf, Weitsprung und der 1000-Meter-Staffel. Auch im Tischtennis feierte er große Erfolge und war auch der Gründer dieser Leistungsgruppe. Als Mannschaftsbetreuer und führte er auch die Ski-Alpine Gruppe. Der erfolgreiche Leichtathlet war zudem Wirtschaftsabsolvent der Krakauer Handelsschule 1952. Schon als 16-Jähriger galt er auf den Sportstätten als eifriger Athlet, wo er von Marion Ripper geleitet wurde. Ab 1948 ist er Mitglied der Sportschule in Krakau, wo er viele Erfolge im Speerwurf und Fünfkampf erringen konnte. 1949–1952 ist er im Nationalkader Athletik ein Garant für viele Erfolge. Im Februar 1952 erstand er sein erstes Auto, einen BMW 328. Mit Beifahrerin Eva Gorowska, die später seine Ehefrau wird, gewinnen sie unerwartet die 1. Rallye, welche zur blauen Schärpe zählt. Der nächste Erfolg, der Gewinn der Rallye „Straße von Lublin“! 1952 errang er viele Siege in der LA, Fünfkampf und Speerwurf und konnte den größten Konkurrenten Sbigniew Radsiwowicz besiegen, der später Partner in der politischen Repräsentation von Janusz Sidlo ist. Bis jetzt ist er auf der Liste der besten Leichtathleten, wenn ihm nicht ein Skiunfall passiert wäre, was zu einer Änderung seiner Laufbahn führt. Im Februar 1953, bei einem FIS-Abfahrtslauf in Kospro, ereignete sich der Unfall, bei dem er einen äußerst komplizierten offenen Beinbruch erlitt, was den 23-jährigen Sportler auf den Boden warf. Das Bein musste beinahe amputiert werden und ein Aufenthalt von zwei Monaten im Streckbett brachte die Entscheidung, dass er die Karriere in der LA beenden musste.

**Vom Leichtathlet zum Motorsportler** Zasada trägt den Bazillus Autosport in sich. Motorsport war damals bei den Volksvertretern (Regierung) kein beliebter Sport, wurde aber von den großen Automobilklubs hochgehalten. Nun war das Beschaffen von funktionierenden Autos nach dem Krieg die nächste Herausforderung. Erst nach der Stalin-Zeit hatte die Regierung eine andere Einstellung zum Motorsport. Josef Zyraniewicz hat eine Simca Aronde gebracht und ermöglichte dem jungen Zasada damit einige interessante Veranstaltungen zu fahren. Der Rallyesport in Polen wird ab 1958 populär! Der Obmann vom Automobilklub Breslau, Ing. Bronislaw Orłowski, organisierte die Rallye Niederschlesien, eine schwierige Strecke mit berg- und kurvenreichen Straßenabschnitten, die Sonderprüfungen waren eine gute Schule für die Fahrer. In dieser Zeit

begannen auch andere Klubs, Rallyes zu veranstalten. Zasada war immer öfter am Start und ging oft als Sieger hervor, unter anderem bei der Rallye „Friede – Freundschaft“, die unter der Patronanz von Militär und Miliz durchgeführt wurde. Durch seine Erfolge bekam er die Möglichkeit, auch in westlichen Ländern wie Griechenland, Jugoslawien, Finnland und Monte Carlo zu starten. Der Unterschied zwischen West und Ost war riesengroß. 1961 fuhr er auf einer Simca Aronde bei der Rallye Monte Carlo, das übrige Jahr auf BMW 700 und wurde prompt polnischer Meister. 1962 bestreitet er die Saison mit einem Mini Cooper S und wird erneut polnischer Meister. 1963 wird die Saison auf einen Fiat Abarth 1000 abgespult und 1964 ist Zasada bei der Monte Carlo damit am Start. Bei der Monte Carlo-Rallye mit über 300 Startern, mit dabei vier Puch 650 TR und fünf Fiat 600 Abarth, gewinnt er überlegen seine Klasse. Johann Puch wurde auf diesen polnischen Teilnehmer aufmerksam. Nach dem Ziel bekam Zasada das Angebot, die Fabrik zu besichtigen und Testfahrten zu machen. Eine Woche Testfahrt, dann Teilnahme auf einem Werksauto von Puch an der Sonntagsbergfahrt und zur vollen Überraschung ... „Bestzeit“! Zasada auf Steyr Puch siegt vor den BMWs und Volvos! Zasada bekommt ein Werksauto für die Int. Rallye Weltawa, wo er auf starke Gegner aus Deutschland, Italien und Holland stößt. Die Rallye mit einer Länge von über 2.000 km führt großteils über die Berge und wieder die Überraschung! Sieger Zasada mit Kasimir Osinski. Zum ersten Mal in der Geschichte gewinnt ein Puch eine internationale Rallye. Für die nächste Rallye „Atritika“ in Jugoslawien stellte Steyr Puch drei Werksautos – Zasada wird Vierter. Die nächste Rallye: 122 Autos am Start, davon zwei Drittel aus dem Westen, über 1.000 Kilometer mit Wertungsprüfungen in den Bergen auf Schotter. Vier Puch am Start und wieder die Überraschung: Die polnische Mannschaft siegt. Der zweite Puch auf Platz 38, die zwei anderen fallen aus.



Erfolgreicher Leichtathlet im Speerwurf und Fünfkampf bis 1952.

Erste Rallye-Erfolge im ersten Auto, BMW 328, ab 1952.







V. o. im Uhrzeigersinn: Frühe Erfolge, Simca Aronde (Monte Carlo 1961); BMW 700 (polnischer Meister 1961 mit Gattin Eva); Morris Cooper S (polnischer Meister 1962); Puch 650TR (hier Monte Carlo 1965 und EM-Titel 1966), Rover P6.



Unten: Rekorde über drei Distanzen im FIAT 125p. Rechts: Gastfahrer im Werksteam von Alpine-Renault 1973.



**Erfolge als Werksfahrer** 30. Juli bis 3. August 1964: Polnische Rallies hatten große Schwierigkeitsgrade, zählten zur EM, und die besten Werksautos und Fahrer waren am Start. Es waren große Wettbewerbe, die keine Zeit für Ruhepausen zuließ; sie wurden in der int. Rallyewelt auch als „Hölle auf Erden“ bezeichnet. Von den mehr als 100 Startern erreichte lediglich nur ein Drittel das Ziel. Ein 2. Platz bei der „Attritika“, dann der Sieg bei der „Veltava“ und der „Raid Polski“ sind die eindrucksvolle Bilanz des Jahres.

1965: Der Aufbruch in seiner Karriere: Bei der Startnummernverlosung zur Monte Carlo-Rallye erhielt er die Nr. 8. 40 Autos, davon vier Teams von Steyr Puch, starteten in Warschau zur Fahrt über die Alpen nach Monte Carlo. Aber der Winter war ein 100-jähriger Winter. Bei flotter Fahrt auf winterlichen Straßenverhältnissen mit Schneeverwehungen und Sturm, kamen sie als Erste nach Grenoble ins Ziel. Erst in der Früh, nach 500 km, wurde die polnische Mannschaft vom späteren Sieger Timo Mäkinen auf Morris Cooper überholt. Aber die Fahrt der polnischen Mannschaft auf dieser Teilstrecke der Rallye war die Sensation schlechthin. Reporter berichteten über die sensationelle Fahrt. Die Namen wurden auf den Sender „Lupe-Live“ übertragen und von Reportern, Fans und Beobachtern aus der ganzen Welt bejubelt. Von den vier gestarteten Werksautos kamen nur die Polen ins Ziel. Zu den Favoriten um den EM-Titel 1966 zählten Timo Mäkinen, Paul Toivonen, Rauno Aaltonen, Erik Carlson, Ove Anderson, Björn Waldegard, Vic Elford und Paddy Hopkirk. Zu diesen Fahrern kommt aus dem „Eisernen Vorhang“ der neue Stern, Zasada hinzu! Der Steyr Puch 650 TR mit 45 PS, die Konkurrenz hatte mindestens doppelt so viele, wurde zunächst belächelt. Zasadas Fahrstil und Taktik machte ihn jedoch zum Giganten-Killer und der Puch bekam den Namen „Starke Maus“!

Der Ralliesport wird nun durch internationale Fernsehstationen bekannt gemacht und erlangte einen populären Stellenwert. Live-Übertragungen wie von der Monte Carlo, 1000 Seen-Rallye und RAC setzten die Besten wie Hannu Mikkola, Timo Mäkinen, Timo Salonen, Björn Waaldegard, Roger Clark und Paddy Hopkirk, sowie zahlreiche Franzosen und Italiener gekannt in Szene. Unter diesen Besten der Welt, der Pole Sobieslaw Zasada.

Der Titel „Rallye Europameister“ war damals der begehrteste im Rallye-Sport, von diesem Titel träumten alle Fahrer. Und welche Überraschung: 1966 gewinnt Zasada auf Steyr Puch 650 TR, ein Mann aus dem Land hinter dem Eisernen Vorhang. Dort wurden Autos wie Sirena, Mikros, Warszawa gebaut, wo sonst Pferdefuhrwerke und die eigenen Konstruktionen fuhren.

Man beneidete den Chef von Puch, welcher Zasada das Auto zur Verfügung stellte und damit die Tulpenrallye, Akropolis, Monte Carlo,

Deutschland- und Polen-Rallye gewann und damit die EM 1966 für sich entschied.

**Porsche-Jahre** Steyr Puch beschließt, mit dem Motorsport aufzuhören. Von Porsche kommt das Angebot von 50 PS auf 185 PS umzusteigen. Im darauffolgenden Jahr hat sich bestätigt, dass Zasada nicht nur der schlaue Fuchs war, sondern zu Recht gewonnen hat. 1967 gewann er auf Porsche den Alpen-Pokal, die Polen-Rallye und nach heftigem Kampf mit Timo Mäkinen wieder die EM.

Der Name Zasada war jetzt auf den Titelseiten der Zeitungen. In Europa und später in Südamerika war sein Name ein Begriff. Beim nächsten großen Lauf, dem Grand Premio Argentinien (60% von den jetzigen Straßen der Dakar-Rallye) sollte er erneut die großen Namen des Rallye-Sports hinter sich lassen. Die eingewanderten Polen in Argentinien waren seine große Fan-Gemeinde. Für diese Menschen war der Sieg von Zasada der erste Kontakt seit Jahren mit Polen, sie hatten das Land einst wegen der Kriegswirren verlassen. Das Auto von Zasada war immer mit der Aufschrift „Polska“ oder „Poland“ versehen. Eine Polin hat in der Zeitung Nam folgenden Bericht veröffentlicht: „Wir haben hier Siegesemotionen von Zasada bei der 11. Int. Rallye Argentinien erlebt. Im Radio hörte man vom Polako, in den ersten Tagen mit falscher Aussprache seines Vornamens. Dann haben sie es gelernt! Nach Beendigung jeder Etappe hat er einige Sätze zu den Polen gesprochen. „Jurek“ (sein Spitzname) hat nicht an seine Möglichkeit geglaubt, er war der Meinung, dass die Straßenführung für ihn zu schwierig ist. Ich konnte mir keinen besseren polnischen Vertreter des Landes vorstellen.“ „Unter den vielen Titeln von Zasada hat er das Land Polen bekannt gemacht“, sagte der Außenminister Adam Rapacki. Der Rhythmus seines Privatlebens hat sich nach dem Veranstaltungskalender gerichtet. Es gab fast keine europäische Veranstaltung, wo der Pole nicht gewonnen hat und einen wichtigen Erfolg errang. Die Ergebnisse haben gefruchtet und waren für die nächsten Titel sehr wichtig. 1968 EM-Vizemeister ebenso 1969 und 1971 und schlussendlich errang er auf BMW zum 3. Mal 1972 den Titel als Europa-Meister. Solche Ergebnisse konnte kaum ein anderer Fahrer vorweisen.

Neben den Europameisterschaftsläufen hat Zasada Marathon-Rallies bevorzugt, wie London-Sydney. 1968 wird er mit Beifahrer Marek Wachowski 4. im Gesamtklassement auf Porsche 911 und 1977 gelingt ein beachtlicher 13. Platz auf Porsche Carrera. Bei London-Mexico 1970 erobert er einen hervorragenden 8. Platz auf Ford Escort 1800 GT Mark I. Die Streckenlänge solcher Rallies betragen mehr als 20.000 km. Für die gefahrenen Geschwindigkeiten waren gut präparierte Autos mit verstärktem Fahrwerk, gut eingestellte Motoren sowie die Taktik gefragt. Bei diesen langen Rallies, die durch





Zasadas Popularität als Motor für den Erfolg des FIAT 126 in Polen.

mehrere Kontinente führten, waren Durchhaltevermögen, körperliche Kondition und Logik, mit der er seinen taktischen Plan realisieren konnte, gefragt. Dies hat ihm gefallen und ist ihm gelegen. Aus einem Sprinter ist ein Langstreckenfahrer geworden, der zeigt, dass er hier ein ernstzunehmender Sportler ist. Es war ihm bewusst, dass er die Leistungsfähigkeit von Fahrer/Beifahrer, sowie des Autos den verschiedenen Bedingungen wie Regen, Hitze und Strecke anpassen muss, um das Ziel zu erreichen. Zasada hat daher eine vorrangige Rolle bei Marathon-Rallyes gespielt. Bei der East Afrika Safari Rallye durch Kenia und Tansania war er bester Europäer und der Sieg oft zum Greifen nahe – wenn nicht??? Der Meister mag nicht über das Pech sprechen! Die Safari hat ihn mehrmals abgeworfen oder durch Pech verfolgt. Insgesamt sieben Mal am Start: 1969 auf Porsche 911 S, ein 3. Platz in der Klasse. 1971 auf Porsche 911 S der 5. Platz. Dann 1972, als er führend mit 20 Minuten Vorsprung vor seinen Konkurrenten, etwa 300 km vor dem Ziel, für den Bruchteil einer Sekunde vor Müdigkeit hinter dem Lenkrad eingeschlafen ist. Ergebnis: Ausritt in eine Ananasplantage. Der Verlust der Windschutzscheibe und eine halbstründige Bergung des Autos war die Folge. Dies hat zum Verlust des sicheren Sieges geführt! Die polnische Mannschaft hat dann dennoch den 2. Platz belegt. 1973 Ausfall mit dem Porsche 911. Im Jahr 1978 folgt, nach längerer Pause, im Mercedes-Team mit dem MB 280 E der 6. Platz, von 69 gestarteten Teams erreichten nur 13 das Ziel. 1979 auf MB 280 E scheidet Zasada mit Differentialschaden aus. Auf einer seiner Safari-Rallyes hat er für zu schnelles Fahren in der Hauptstadt Uganda-Kapala eine 50-minütige Zeitstrafe erhalten und konnte somit trotz eines Vorsprungs von mehr als 30 Minuten diese Rallye nicht gewinnen. Zasada hat dennoch auf der Safari-Rallye sein Können unter Beweis gestellt.

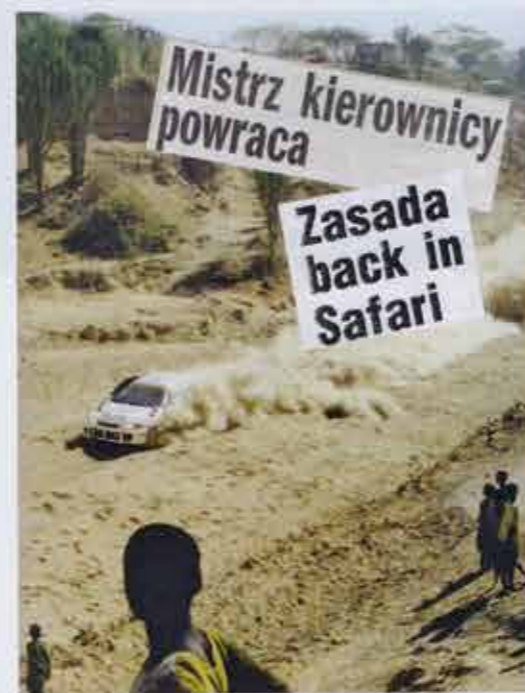
**Spätes Comeback** Nach Jahren der Pause wollte er es mit 67 Jahren nochmals wissen: 1997 startete er nochmals bei der zur Rallye-WM zählenden Safari-Rallye mit seiner Gattin Eva auf einen Mitsubishi Lancer Evo III. Eine gewissenhafte Vorbereitung war, damals wie heute, das und auf einer erfolgreichen Rallye. Er kam extra nach Wien, um mit dem „Rallyehaudegen“ Rudi Stohl einen Einsatzplan durchzusprechen. Stohl, immerhin im Audi-Team integriert und mit langer Safari-Erfahrung behaftet, kannte bestens die Tücken der Safari. Der Rest sollte in die Annalen der Rallye-Geschichte eingehen: 2. Platz und Punktegewinn bei der WM! Solche Leistungen im Alter von 67 Jahren hat noch keiner geschafft. Während dieser Rallye haben ihn und seine Frau Eva die früheren Konkurrenten Joghinder Singh und Zbigniew Nowicki angefeuert ... „Sorbet hat Erfolge auf höchster Ebene errungen, dies würden wir nicht erreichen! Gleichzeitig hat er uns die Seele gestärkt, dass

die alte Garde nicht rostet. Wir warten in Nairobi im Ziel auf dich!“ Ein krönender Abschluss einer langen Motorsport-Karriere.

**Tausendsassa Zasada** In den nächsten Jahren beschrieb er dramatische Rallye-Abenteuer und Erlebnisse in Büchern und zeigte auch sein Talent zum Autor: „Auto-Raid“, „Rallye Abenteuer“, „Meine Rallyes“ oder „Breite Straße“ sind nur einige seiner Werke. Die Gründung der „Polnische Gesellschaft von Autos für bessere Beherrschung und Fahren“ geht auf seine Initiative zurück. Das Hauptziel ist die Sicherheit auf den Straßen, dem Anbieten von Fahr- und Sicherheitskursen. Durch seine Initiative werden eigene Trainingsgelände gebaut, wo man verschiedenste Fahrsituationen nachstellen kann. Er war immer ein unruhiger Geist, der stets Überraschungen vorbereitete und durchführte. So war es auch im Fall des polnischen FIAT, dessen Produktion in Zeran/FSO Warschau angesiedelt war und auf hohem technischen Niveau stattfand. Auf seine Initiative hin wurde ein Schulungszentrum geschaffen und eine Mannschaft für einen Langstreckenrekord gebildet. Ausgewählte Fahrer mit viel Disziplin haben mit dem polnischen Fiat die Rekorde über 25.000 km, 25.000 Meilen und 50.000 km im Jahr 1973 aufgestellt. Dies war eine große Reklame für die polnische Wirtschaft. Er hat die Popularität des kleinsten polnischen Autos, den FIAT 126, mit dem er bei der Rallye Monte Carlo mit Lingin BIELAK als Co gestartet war, an die Bevölkerung gebracht. Mit dem kleinen Auto hat man die 2.000 km Anfahrt zu den verschneiten Bergen und Tälern geschafft, womit die 400.000 Polen bestätigt bekamen, dass die Anzahlung für das Auto richtig war. Damit ist die Autoproduktion gestartet worden. Zasada war Werksfahrer von Steyr Puch, Porsche, BMW und Mercedes und gelegentlich auf Lancia, Morris Cooper, Renault Alpine, Peugeot, Rover, Simca, Fiat, Ford und Mitsubishi unterwegs. Man darf nicht vergessen, dass er der Gründer des neuen Autosports in Polen war. Von seinen Erfahrungen profitieren bis heute die polnischen Fahrer. Aufzeichnungen von Rallyes dienen heute noch als Grundstock, der nur wenig verbessert wurde. Mit Taktik zum Erfolg zu gelangen, sowie schonendes Fahren und die Hilfe des Co-Piloten! Sein Credo ist in seinem Buch „Sichere Schnelligkeit!“ verankert: Gute Fahrt ist nicht starkes Bremsen, schnelles Beschleunigen oder Driften, flüssiges, rundes Fahren führt zum Erfolg! Diese Elemente sollen in der täglichen Fahrt eine Anwendung finden, daher: dem Auto anpassen! Dreifacher Europameister, dreimal Vize-Europameister, elfmal polnischer Meister, 148 Einzelsiege! Auf der Liste der zehn besten Sportler in Polen war er fünfmal ab 1967 als bester polnischer Motorsportler. Kommentar von Zasada: „Das kann man nicht auf Geld umrechnen. Es hat mich jeder Sieg gefreut. Sogar die kleinsten

Veranstaltungen, besonders dann, wenn ich mit den großen Rivalen zu tun hatte“, erinnert sich Zasada, er hat eben den Sport im Blut. In seiner Passion, dem Segeln, erreichte er 2005 in dem kleinen Katamaran in der Regatta ARC auf der Strecke von den Kanaren zu den Antillen den Sieg. Für seine breitfächrigen Tätigkeiten wurde er als Super Champion von Lech Walsza geehrt, als Sportler, der sich nicht auf seinen Lorbeeren ausruhte: „Diese Ehrung ist nicht wie eine von vielen. Der Kandidat soll sich geehrt fühlen, dass er nach seiner sportlichen Laufbahn weiter dem Sport diene, er möge weiter die Polen rühmen und präsentieren. Ich glaube, dass die Redaktion der Zeitschrift die Ehrung für den Besten entschied. Als Präsident freut es mich aber besonders. Ich glaube, dass die Jugend beim Lösen von Problemen sich ein Beispiel an Zasada nehmen soll. Ich möchte, dass wir mehr solcher Sportler in Polen hätten, um das Ansehen Polens als Aushängeschild zu zeigen.“ Für die ältere Generation von Polen ist er ein Sieger-Symbol mit Errungenschaften auf allen Rallye-Strecken. Aber es gibt auch ein anderes Gesicht von Zasada, Industrieller, Geschäfts-

mann und Generalimporteur von Mercedes in Polen. Alle seine Tätigkeiten aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Als Zasada seine sportliche Karriere nach der Rallye „Rund um Südamerika“ 1978 auf Mercedes beendete, sich jedoch noch nicht offiziell zurückzog, begann er mit Hilfe der polnischen Wirtschaftsbewegung und mit Hilfe von ausländischem Kapital, mit viel Engagement, die Tätigkeit als Produzent von Autos für die Rennstrecke. Der „Bazillus“ in ihm ließ ihm keine Ruhe, wie üblich hat er sich hohe Ziele gesetzt, mit Mercedes für eine Vertretung in Polen verhandelt. 1990 begann er mit dem Verkauf von Mercedes in Polen als Generalimporteur auch von LKWs und Bussen. Sein Bekanntheitsgrad hat zum Gelingen des Erfolges beigetragen. Anfangs von Mercedes als zu kleiner Markt eingeschätzt, ist ein landesweiter beachtlicher Erfolg erzielt worden. Mit seiner Disziplin, Geradlinigkeit und als Geschäftspartner mit Handschlagqualität ausgestattet, waren diese Erfolge umsetzbar. Trotzdem bleibt eine Frage: „Wie schafft man so viele verschiedene Aufgaben in einem Leben?“



V. o. li. im Uhrzeigersinn: Mit 67 Jahren auf der Safari-Rallye im Mitsubishi Evo III am Podest, Rekord! Zasada heute, das Steuer immer noch fest im Griff; Im Gespräch mit Juan Manuel Fangio in Argentinien und prominente Unterstützung in Afrika, Joghinder Singh (rechts) und Zbigniew Nowicki.



## kleinwagen test

Nr. 171 kw

# Steyr-Puch 500

## MODELL FIAT

Sonnen-Untergang bei Klois.  
(Foto: kleinwagen)

Eine etwas komplizierte Bezeichnung, für einen so unkomplizierten und gerade darum guten Wagen! Aber es könnte schlimmer sein, wenn Steyr auch noch die Bezeichnung „Daimler“ und Fiat-Heilbronn auch noch das Gewicht von NSU und „Neckar“ mit in die Waage würde! Der Name hängt mit der Geschichte dieses Autos zusammen, das wir unter uns — und nicht allein der Farbe wegen — nach Luis Trenkers Buch und Film, der ja auch im südöstlichen Alpengebiet spielt, den „Feuerteufel“ getauft haben!

In Österreich besteht seit Jahrzehnten eine enge Zusammenarbeit der einheimischen Firmen Steyr-Daimler und Puch mit dem italienischen Hause Fiat. Wie die deutsche Tochterfirma von Fiat, die Neckar-Automobil-Gesellschaft in Heilbronn, in gewissen Details der von ihr montierten und verkauften Fiat-Fahrzeuge freie Hand hat, ist dies auch in Österreich der Fall. Der Steyr-Fiat 600, der Steyr-Fiat 1100 bis 2100, das alles sind Fahrzeuge, die sich im großen und ganzen mit dem italienischen Original decken. Eine wesentliche Ausnahme wurde der österreichischen Fiat-Tochter bei der Geburt des 500-ccm-Wagens gestattet, dessen 15-PS-Motor für die österreichischen Berge einer kleinen Aufmunterung bedurfte. Turin war damit einverstanden, daß Steyr-Daimler-Puch für dieses Auto einen in Graz entwickelten eigenen Motor verwendete, während die Karosserie und die wichtigsten Details des Fahrwerks unverändert vom Fiat 500 übernommen wurden. Der 500er-Boxer-Motor, den Puch zum Einbau schon geraume Zeit fertig hatte, bevor noch der Fiat 500 auf dem Markt erschien, war ein Viertakter. Eine Schöpfung, die aus dem Graz-Thonadorfer Werk überraschte, denn Puch galt seit jeher vorwiegend als Zweitakt-Firma, deren Motorradmotoren heute schon fast sagenhaften Ruf haben. Fiat stellte freilich, als der Steyr-Puch geschaffen war, die Bedingung, dieser Wagen dürfe nicht außerhalb der österreichischen Grenzen verkauft werden, damit er nicht dem kleinen Original-Fiat Konkurrenz mache. Diese Klausel allerdings fiel, als es sich herausstellte, daß weder Turin noch Heilbronn in der Lage waren, die stürmische Nachfrage nach dem kompakten kleinen Vierräder in Deutschland zu befriedigen. Man gab also bei Fiat seinen Segen dazu den „Feuerteufel“ auch in der Bundesrepublik zu verkaufen. Zur Zeit geschieht dies noch über die Fiat-Organisation, doch sollen künftig hier auch geeignete Puch-Händler eingeschaltet werden.

Rein äußerlich unterscheiden sich die beiden Wagen nur in wenigen Details, die auf unseren Vergleichsbildern deutlich zu erkennen sind. Das markanteste äußere Merkmal des Steyr-Puch 500 ist das Stahldach mit der für diesen Wagen typischen „Haube“ am hinteren Ende, durch die ein beachtliches Plus an Kopffreiheit gewonnen wurde. Natürlich ist auch der „Kühlergrill“ etwas anders, die Räder der beiden Wagen unterscheiden sich voneinander und auch das Armaturenbrett des Fiat 500 und des Puch 500 weisen einige Verschiedenheiten auf.

Es wäre zuviel gesagt, wenn man behaupten wollte, daß der Puch 500 besser sei als der Original-Fiat 500. Er hat unbestreitbar einige Vorzüge, die jedoch im wesentlichen dadurch bedingt sind, daß es in Österreich und auch bei uns vielfach bergig und nicht so warm ist wie im Ursprungsland des kleinen Fiat und daß man den Puch eben speziell für unsere klimatischen und geographischen Verhältnisse auslegte. Der Puch-Motor leistet in der Normal-Ausführung 16 PS, in der „DL“-Ausführung 19,8 PS, und ist ausgesprochen spritzig, was man vom Fiat-500er-Motor nicht unbedingt behaupten kann. In Deutschland kommt auch die (von uns getestete) D-Version nur mit dem 19,8-PS-Motor zur Auslieferung. Der Steyr-Puch ist ein blendender Kalt-Starter, erlaubt eine sehr beachtliche Dauer-Geschwindigkeit. Das Rolldach ist bei unserem vielfach trübem Klima auch nicht so gefragt wie unter der Sonne Italiens, ein Blechdach tut es bei uns auch, zumal dann, wenn die Belüftung des Innenraumes so gut funktioniert wie beim Puch 500. Zu den Vorzügen der österreichischen Fiat-Version wäre vor allem auch das vom 2.—4. Gang synchronisierte Getriebe zu rechnen. Auf alle Fälle hat uns der Grazer „Feuerteufel“ viele Freude bereitet!

Fangen wir beim Armaturenbrett und der Innenausstattung an. Wir führen den Typ „D“ (eben mit 19,8-PS-Motor). Das Einblick-Kontroll-Instrument mit seiner typischen Haube, die die Spiegelung in der Windschutzscheibe verhindert, ist beinahe das gleiche wie beim Fiat. Doch nicht ganz, denn der Tacho zählt entgegen dem Uhrzeiger-Sinn, woran man sich zu gewöhnen hat. Sämtliche Bedienungshebel, vom Zünd-Anlaß-Schalter über die Lichtschalter, Scheibenwischer-Schalter, Blinker und Lichthupe sind an der Lenksäulen-Verkleidung zusammengefaßt. Während der Fiat 500 zwei verschiedenen lange Hebel links hat, dient beim Puch 500 der linke Tipphebel unter dem Lenkrad der Blinker-Schaltung und der Licht-Hupe, der rechte der Schaltung der verschiedenen Beleuchtungs-Stufen. Ganz „oben“ liegt das Standlicht, darunter die 0-Stellung, dann folgt, durch kräftige Rasten voneinander getrennt, das Abblend- und schließlich, ganz „unten“, das Fern-Licht. Während die vorderen Blink-Leuchten bei der neuesten Version des Fiat 500 von der Kotflügelkante unter die Scheinwerfer wanderten, blieben sie beim Puch an der alten Stelle, jedoch kann man an ihrer Form den Typ „D“ vom Typ „DL“ unterscheiden. Auch die bemerkenswert hellen Heckleuchten sind bei diesen Typen etwas verschieden.

Während beim Fiat 500 Starterklappe und Anlasser durch zwei Hebel am Heizungs-Tunnel beiderseits des Handbremshebels bedient werden, wird der Steyr-Puch 500 durch Herunterdrücken des Spezialzündschlüssels (Zweischlüssel-System) angelassen, (das gleiche System, wie beim Zündapp Janus sel.), und die Starterklappe betätigt man durch einen sehr bequem liegenden, selbst arretierenden Zug-Knopf auf dem Heizungs-Tunnel zwischen

Schalt- und Handbremshebel. Für die Hupe ist der Knopf auf der Lenkrad-Nabe zuständig, die Scheibenwischer werden durch einen Zugschalter unterhalb des Zündschlüssels ein- und ausgeschaltet (keine selbsttätige Rückstellung).

Recht gut durchdacht ist das Heizsystem. Durch einen kleinen Hebel vor der hinteren Sitzbank wird die Heizluft entweder in das Wagen-Innere geleitet oder hermetisch abgesperrt — genau wie beim Fiat 500. Daß diese Klappe wirklich hundertprozentig dicht ist, ist ein erfreulicher Vorzug des Fiat wie des Steyr-Puch in der warmen Jahreszeit! Die Warmluft wird durch den Mitteltunnel nach vorn geleitet und strömt aus vier Defroster-Düsen gegen die Windschutzscheibe. Außerdem befindet sich zwischen den Vordersitzen eine Klappe im Heizungs-Tunnel, die man nach unten drücken und damit einen Teil der Wärme auch in den Fußraum leiten kann. (Beim

stimmte Kalorienzahl abgibt (vom rein Technischen her gesehen; je weniger, desto besser). Diese Kalorienzahl bleibt gleich, unabhängig davon, wieviel Liter Luft zu ihrem Abtransport eingesetzt werden. Wenig Luft wird stärker beladen, also besser erwärmt, viel Luft — wie beim Puch — weniger. Stellt man in Rechnung, daß die Luft im Winter mit einer Temperatur von vielen Minusgraden vom Gebläse angesaugt wird, dann kann man höchstens darüber staunen, daß sie nach wenigen Sekundenbruchteilen des Vorüberstreichens am Motor überhaupt schon so hoch aufgeheizt worden ist!

Die Handbremse beim Steyr-Puch liegt zwischen den Vordersitzen, ihre festhaltende Wirkung war nicht so gut, wie wir es bei einem Wagen erwartet hätten, dessen Wiege mitten zwischen hohen Bergen steht.

Der Motor des „Feuerteufels“ leistet, wie bereits erwähnt, runde 20 PS. Die beiden Zylinder sind einander gegenüber liegend angeordnet (Boxer-System), was einen guten Massen-Ausgleich ergibt. Nicht nur durch diese Bauform erinnert das Triebwerk in vielen Details an den Volkswagen-Motor — bei dessen bewiesener Zuverlässigkeit alles andere als ein Nachteil! Über dem eigentlichen Motor baut sich das halbkreisförmige Gebläse-Gehäuse auf, dessen Oberteil nach Öffnen zweier Flaschen-Schnellverschlüsse leicht abgenommen werden kann. Das vielflügelige Lüfterrad wird durch zwei (!) Keilriemen angetrieben, ein wesent-



Die Unterschiede in der Front- und Heckansicht sind nur geringfügig. M-NJ 756 ist ein Fiat 500, HN-V 204 der Steyr-Puch in der „D“-Ausführung.

Fiat 500 finden sich hier drehbare Rosetten beiderseits des Heizungstunnels. Bei gewöhnlichen Temperaturen bis etwa 10° C reicht die im Vorbeistreichen an den Zylindern angewärmte Gebläse-Luft aus. Wird es kälter, so kann man mit Hilfe eines sinnreichen Systems den Zustrom kalter Außenluft zum Gebläse drosseln. Man öffnet eine, durch einen Federsplint verschlossene Klappe im Motorraum-Deckel und verschließt gleichzeitig die Einstrom-Schlitze der Kühlluft, so daß die Luft innerhalb des Motorraumes mehrfach umgewälzt und dadurch naturgemäß stärker erwärmt wird. Das geht bis etwa -5° C gut. Darunter aber ist leider ziemlich Feierabend. Die Heizung reicht dann eben noch aus, um einen vor dem Schlimmsten zu bewahren, zugefrorener Fensterscheiben jedoch wird sie nicht mehr Herr. Nun hängt das natürlich auch weitgehend von der Fahrweise ab. Hat man im Stadtverkehr oder in gebirgigem Gelände viel in den kleinen Gängen zu fahren, so erwärmt sich die Heizluft mehr als bei steter Fahrt mit Halbgas im großen Gang. Bei anderen Kleinwagen reicht die Menge der vom Gebläse ins Wageninnere gepumpten Warmluft nicht aus, bei Puch ist der Druck zwar beachtlich, aber eben dank diesem großen Luft-Durchsatz steigt die Temperatur nicht so hoch. Es ist eine Binsen-Weisheit, daß ein Motor nur eine be-



lieher Sicherheitsfaktor. Auf der gleichen Welle sitzt die Licht-Anlaßmaschine. Hinter dem Lüfterrad findet sich ein Ölkühler. Die Nockenwelle liegt unter der Pleuellwelle in der stark verrippten Ölwanne. Sie betätigt über Schleppebel die Stößelstangen. Dieser Ventiltrieb ist, wie die Praxis zeigt, recht unempfindlich gegen Über-Drehzahlen, uns gelang es jedenfalls nicht, die Ventile hörbar werden zu lassen, obgleich wir (siehe Meßdaten) bei den Beschleunigungs-Messungen die Gänge weit über die angegebenen Schalt-Punkte ausführen. In den Öl-Kreislauf ist ein Feinst-Ölfilter eingebaut, dessen Einsatz alle 4000 Kilometer gewechselt werden soll.

Als Vergaser findet der Solex 32 PCI mit Beschleunigerpumpe Verwendung. Für den Winter ist eine Gemisch-Vorwärmung vorgesehen.

Das Fahrwerk des Steyr-Puch entspricht dem des Fiat 500. Die Vorderräder sind an einer Querblattfeder einzeln auf-

Bei der Seitenansicht des Steyr-Puch 500 fallen gegenüber dem Fiat 500 vor allem die hintere Dach-Nase und die anders geformten Feigen auf. Vergleichs-Fotos: kleinwagen (Schwab)



gehängt, die Hinterräder durch zwei Schraubenfedern mit progressiv wirkenden Gummihohlfedern, abgestützt alle vier Räder zusätzlich durch Teleskop-Stoßdämpfer. Die Lenkung erfolgt über eine Schnecke und ist nachstellbar. Sie ist mit 2,8 Lenkrad-Umdrehungen recht knapp übersetzt.

Die Bughaube des Steyr-Puch ist doppelt verriegelt. Der eine Riegel wird durch einen Zuggriff im Wagen-Innen geöffnert, der Windhaken durch Hineindrücken nach Anheben der Klappe. Im Bugraum ist der Tank untergebracht, der 24 Liter Treibstoff faßt. 5 Liter davon werden erst durch Umschalten des im Fußraum des Beifahrersitzes befindlichen Reserve-Hahnes freigegeben. An diesem Treibstoff-Tank sind die gute Zugänglichkeit und der große Durchmesser des Einfüllstutzens besonders lobend zu erwähnen. Außer dem Tank finden sich auch der Reservereifen, das Werkzeug und der Behälter für die Bremsflüssigkeit im Bugraum. Daneben bleibt noch etwas Raum für Kleingepäck. Ein Koffer, selbst ein kleiner, läßt sich dort schon nicht mehr unterbringen, wohl aber weiche Taschen, Zeltbündel, Aktentaschen, Schuhe, Mäntel und dergleichen, was sich der Form des Bugraumes gut anpaßt. Von hier aus ist übrigens auch das Armaturenbrett von hinten zugänglich, wir haben das beim Auswechseln von Kontrolllicht-Birnen als sehr praktisch empfunden! Die Fuß-Pedale sind auf einer gemeinsamen Welle so angeordnet, daß die durch den Heizungs-Tunnel nach hinten führenden Züge nicht geknickt werden. Man konnte sich darum im Falle des Gaspedals auch darauf beschränken, den in einen Stahlstift auslaufenden Bowdenzug einfach mittels einer Schraube festzuklemmen, was leichtes Auswechseln ermöglicht und die Gefahr des Abreißen von Nippeln ausschaltet. Zur Serien-Ausstattung des Steyr-Puch zählt auch eine Innenbeleuchtung im Rückblickspiegel und neben dem offenen Handschuhfach auf der Beifahrer-Seite ein ziemlich tiefes und geräumiges Ablagefach unter dem Armaturenbrett. Die Vordersitze sind einzeln in der Längsrichtung während der Fahrt verstellbar, sie können zum leichteren Erreichen der Rückseite in einem Stück nach vorn geklappt werden, die Lehne ist also starr. Die rückwärtige Sitzbank läßt sich mit einem Griff herausnehmen. Hinter der Rücklehne bleibt eine schmale Ablagefläche vor dem sehr großen, stark gewölbten Heckfenster. Was uns etwas gestört hat, das sind die, wie beim Fiat 500, leicht primitiven Türriegel, die nicht unbedingt sicher beim ersten Schließen der Tür einrasten.

Zur Belüftung des Innenraumes hat der Steyr-Puch Kurbelventilator und beiderseits ausstellbare Dreieck-Schwenkfenster. Zusätzlich kann auf Wunsch eine Frischluft-Zuführung eingebaut werden, indem man die Luft-Einlaßschlitze im Bug durch Schläuche mit den Düsen im Bugraum des Wagens verbindet.

Die Sitzposition ist im Steyr-Puch recht bequem, die Vordersitze entsprechen in ihrer Qualität voll und ganz den Fiat-Sitzen, nicht übermäßig weich, aber auch auf lange Strecken weitgehend ermüdungsfrei. Auf den Rücksitzen finden wenn man die Vordersitze nicht allzuweit nach hinten schiebt, Erwachsene gut Platz. Die ausreichende Kopffreiheit ist durch die Dach-Nase gesichert, eine ebenso praktische wie ansprechende Lösung!

An Fahrleistung ist der Steyr-Puch 500 seinem deutsch-italienischen Vetter naturgemäß spürbar überlegen. Die 4,8 PS Mehrleistung machen sich sehr stark bemerkbar, die Leistung dürfte in etwa der italienischen Abarth-Version entsprechen. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit liegt in allen Fällen über 100 km/h, die Beschleunigung ist ausgesprochen feurig für einen derart kleinen Wagen. Den Steyr-Puch im Stadtverkehr, auf kurvenreicher Straße oder in den Bergen zu fahren, ist ein ungetrübtes Vergnügen! Dabei erweist sich der temperamentvolle Motor nicht nur als recht lebendig, sondern auch als ausgesprochen zäh. Unser Autobahn-Durchschnitt auf der Strecke Stuttgart-München lag trotz ungünstiger Witterung nur knapp unter 100 km/h, auf unserem Meßabschnitt zwischen Augsburg und der Ausfahrt Fürstfeldbruck über 25 km kamen wir im Schnitt sogar auf 102 km/h. Gerade in hügeligem Gelände macht es sich bemerkbar, daß dieser Wagen in einem Gebirgsland konstruiert wurde. Wo anderen die Puste auszugehen beginnt, da bekommt der Steyr-Puch geradezu einen „zweiten Wind“ und klimmt emsig und, ohne im Tempo wesentlich abzufallen, im dritten, im extremen Fall im zweiten Gang mit 70-85 km/h bzw. 50-55 km/h die Steigungen hinauf.

### Technische Daten Steyr-Puch 500 Mod. Fiat

(In Klammern zum Vergleich die Daten des Fiat 500)

**Motor:** Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor (Reihenmotor) mit Gebläse-Kühlung, Hubraum: 493 ccm (479 ccm), Hub/Borung: 64/70 (70/66), Leistung: 19,8 PS bei 4600 U/min (15 PS bei 4000 U/min).

**Vergaser:** Fallstrom-Vergaser Solex 32 PCI mit Besch.-Pumpe (Fallstrom-Vergaser Weber 24 1MB).

**El. Anlage:** 12 V Batterie 28 Ah (12 V 32 Ah), El. Anlasser.

**Getriebe und Antrieb:** Viergang-Getriebe, 2.-4. Gang synchronisiert (Viergang-Getriebe ohne Synchronisation), Knüppelschaltung, Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb über Differential auf die Hinterräder.

**Getriebe-Abstufung:**

1. Gang	3,73:1	(3,272:1)
2. Gang	2,18:1	(2,066:1)
3. Gang	1,30:1	(1,300:1)
4. Gang	0,89:1	(0,875:1)
R.-Gang	5,48:1	(4,133:1)

**Fahrwerk und Karosserie:** Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, Ausführung mit Blechdach oder als Cabrio-Limousine mit Falldach, Vorderräder einzeln aufgehängt mit Querblattfeder, Hinterräder einzeln aufgehängt, Schraubenfedern, hinten und vorn hydraulische Stoßdämpfer, Viersitzig zweisitzig mit zwei Notsitzen, ausstellbare Dreieckfenster, Seitenscheiben zum Herunterkurbeln, Stahldach (Rolldach), kleiner Gepäckraum im Bug, dort auch Reserverad, Werkzeug und Tank.

**Bereifung:** Füllrad 3,50x12.

**Bremsen:** Hydraulisch auf alle vier Räder wirkend, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder.

**Tankinhalt:** 24 Liter, davon 5 Liter Reserve (21 Liter).

**Verbrauch (DIN):** ca. 5-6 Liter/100 km (ca. 4,5 Liter/100 km).

**Höchstgeschwindigkeit:** 95-100 km/h (über 95 km/h).

**Versicherung:** DM 160,- p. J. (DM 114,- p. J.).

**Preis:** DM 3750,- (Radkappen + DM 30,-) (DM 3470,-) incl. Klima-Anlage.

**Steuer:** DM 72,- p. J.

### Eigene Messungen

(Die zweite Zahl bedeutet die Mehrdaten des Fiat 500)

#### Höchstgeschwindigkeit:

Mittel aus 22 Messungen in beiden Fahrrichtungen:

	100,7 km/h	96,25 km/h
Schnellste Messung:	102,2 km/h	100,00 km/h

#### Beschleunigung beim Durchschalten (Tacho-Werte):

0-30 km/h	3,8 sec	5,33 sec	0-70 km/h	14,7 sec	19,8 sec
0-40 km/h	5,4 sec	7,5 sec	0-80 km/h	19,4 sec	28,6 sec
0-50 km/h	7,7 sec	9,0 sec	0-90 km/h	28,5 sec	41,2 sec
0-60 km/h	10,6 sec	15,0 sec	0-100 km/h	47,2 sec	

#### Schaltphasen:

	1./2. Gang	2./3. Gang	3./4. Gang
Markiert:	25 km/h	40 km/h	65 km/h
Geschaltet:	30 km/h	55 km/h	85 km/h

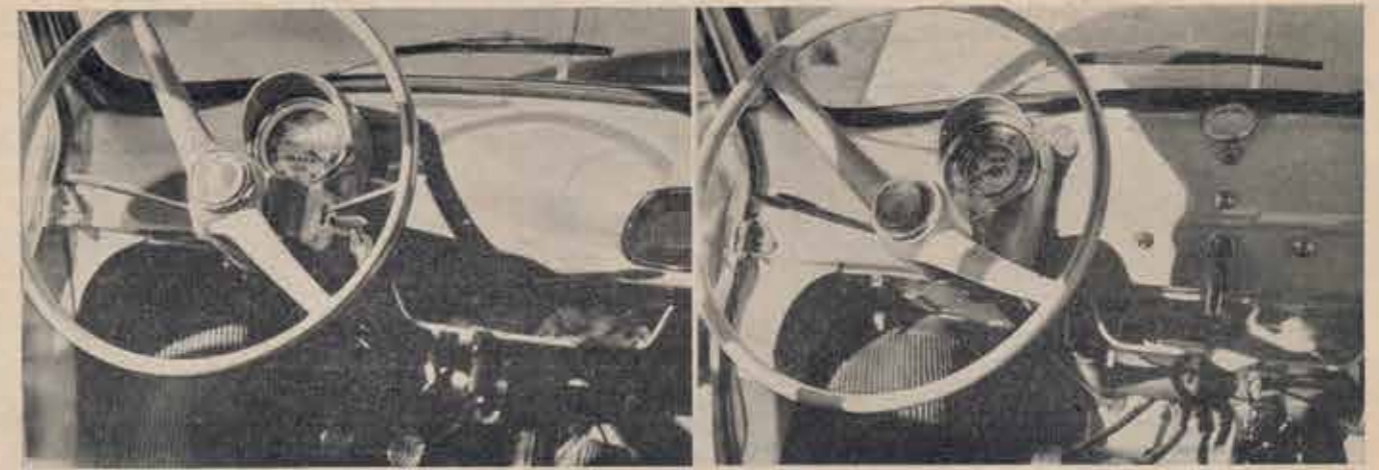
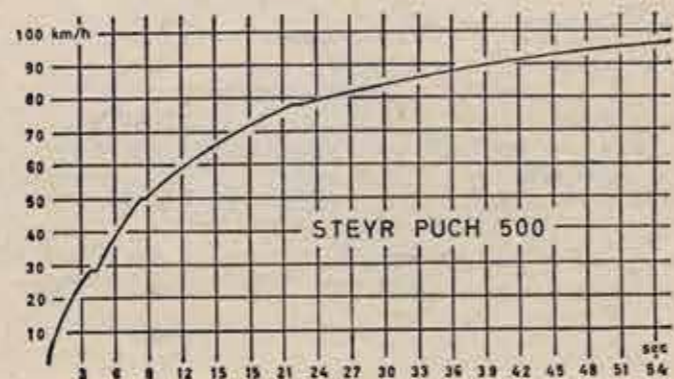
#### Geschwindigkeitsbereiche in den einzelnen Gängen:

1. Gang	von 0-30 km/h	3. Gang	von 15-65 km/h
2. Gang	von 5-55 km/h	4. Gang	von 25-100 km/h

#### Tacho-Vergleich:

Tacho-Geschwindigkeit	gestoppte Geschwindigkeit
40 km/h	36,7 km/h
50 km/h	46,2 km/h
60 km/h	56,3 km/h
70 km/h	65,6 km/h
80 km/h	74,3 km/h
90 km/h	81,7 km/h
100 km/h	93,8 km/h
110 km/h	101,2 km/h
120 km/h	112,5 km/h

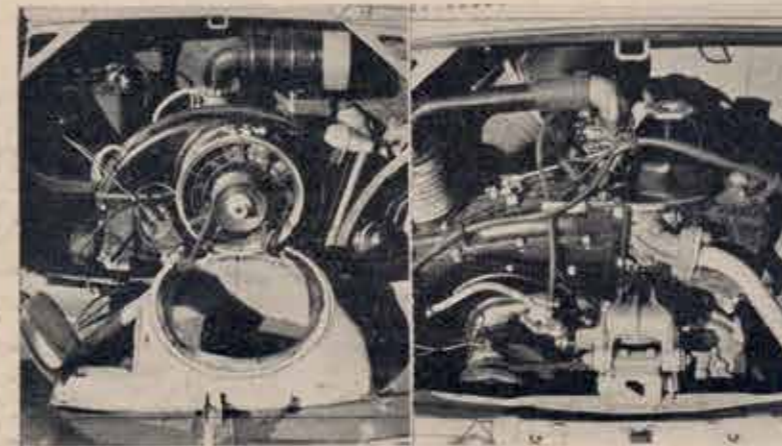
### Beschleunigungskurve



Die Unterschiede in den Armaturenbrettern der beiden Velfern könnte man einem Beobachtungs-Quiz zugrunde legen. Links der Steyr-Puch, rechts der Fiat 500. Die Vorzüge liegen jedoch klar auf Seiten des Österreicher: keine Schalter an der Mitte des Armaturenbrettes, dafür vor dem Beifahrersitz ein Handschuhfach (Ecke eben nach zu sehen). Das Instrument über der Blinker-Kontrollampe des Fiat ist übrigens nicht serienmäßig: ein Thermometer mit Magnet-Fuß.

Die motorische Leistungsfähigkeit paart sich mit den glänzenden Fahreigenschaften, die wir bereits vom Fiat 500 her kennen und die es als weitgehend risikolos erscheinen lassen, die vorhandenen PS auf Straßen aller Art voll einzusetzen. Der Steyr-Puch läuft wie auf Schienen um die Kurven, es gibt kein Reifen-Pfeifen und es ist uns, für einen Heckmotorwagen besonders beachtlich, kaum je gelungen, das Heck zum Wegwischen zu bringen. Besonders gut benimmt sich dieser Wagen auf unbefestigten Sand- und Schotterwegen. Die Federung ist zwar eher hart als

hängt, vermögen wir natürlich nicht zu sagen, aber man merkt auch an den Reifen, wo und für welche Verhältnisse der Wagen gebaut wird. Der Verbrauch während der kalten Zeit war überdurchschnittlich hoch, da wir im Kurzstrecken-Verkehr nicht umhin kamen, häufig die Starterklappe zu betätigen und überdies, allein der Heizung wegen, mehr als normal in den kleinen Gängen herumrührten. So kamen wir bis auf 7 Ltr/100 km. Bei wieder einigermaßen normalem Straßenzustand erreichten wir jedoch trotz der Belastung mit 250 kg (zulässige Nutzlast 300 kg) und stark bergiger Strecke über 302 km einen Verbrauch von nur 16,7 Ltr (5,5 Ltr/100 km). Die Teststrecke führte von Landsberg über die B 12 nach München, dann auf der B 11 bis Mittenwald, weiter über Garmisch-Partenkirchen - Reutte - Füssen - Schongau zurück nach Landsberg. Gefahren wurde mit durchwegs 55-60 km/h (gestoppte Geschwindigkeit, entsprechend 60-70 km/h Tacho-Geschwindigkeit). Mit zwei Personen besetzt und einem Stunden-Durchschnitt von 50 km auf überwiegend ebener Straße, konnten wir den Ver-

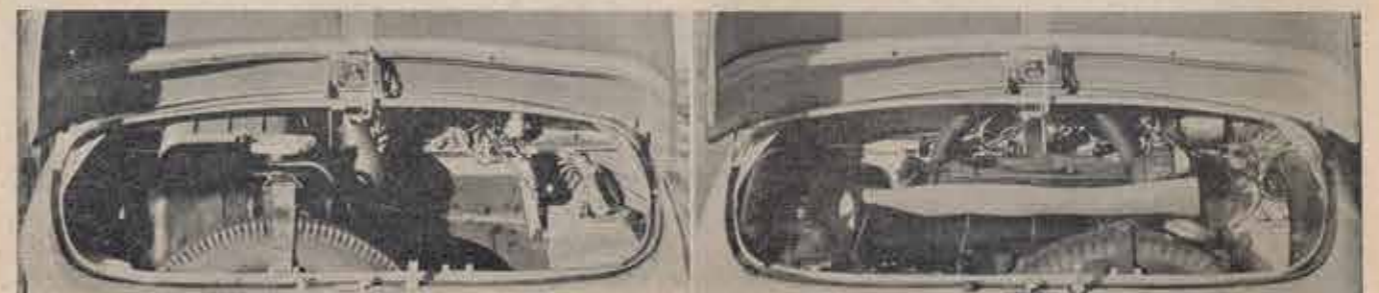


Ein Blick unter die Motor-Haube zeigt zwei völlig verschiedene Triebwerke. Links außen der Boxer-Motor des Steyr-Puch, im Vordergrund an der Innenseite der heruntergeklappten Motorhaube die gut abgedichtete Hülse für den Eintritt der Kühlluft zum Lüfter, links daneben - geöffnet - die Winterklappe für die Luft-Umwälzung. Auf dem rechten Bild der völlig verkleidete Reihenmotor des Fiat 500 mit der (im Vordergrund) federnden Motor-aufhängung.

brauch bis auf 4,8 Ltr/100 Kilometer herabdrücken. Betrachtet man den beachtlichen Verkaufs-Erfolg, den schon der Fiat 500 in Deutschland erzielen konnte, so kann man sich ungefähr vorstellen, wie der Steyr-Puch hier einschlagen würde, wenn er in unbeschränkter Menge zum Verkauf zur Verfügung stünde. Denn der Steyr-Puch 500, das ist - der Fiat 500, wie wir ihn uns wünschen würden!

Robert Poensgen

Auch die Raumaufteilung in den Bugräumen der beiden Wagen ist verschieden. Beim Steyr-Puch (links) ein kompakter Tank, der nur die rechte Hälfte des Bugraumes einnimmt, beim Fiat (rechts) ist der Tank nur halb so hoch, geht jedoch über die ganze Breite. Vergleichsfoto: Kleinwagen (Schwab)





60 Jahre Steyr-Puch 500

# Museumsreif (?)

Typisch österreichischer Kompromiss und erfolgreicher Misserfolg: sechs Jahrzehnte eines Wirtschaftswunderkindes.



„Modell Fiat“: Der Cinquecento war eine gute Basis für das österreichische Kleinwagen-Projekt  
Foto: Wikimedia Commons

Legenden haben wir viele, aber kaum eine lebende. In Österreich muss man ja sterben, wenn man unsterblich werden will. Zum Objekt des Nationalstolzes wurde der Steyr-Puch 500 (den Zusatz „Modell Fiat“ lassen wir gern unter den Tisch fallen) erst nach seinem Ableben, aber dafür dann umso intensiver. Im November 2017 waren noch 4.422 Steyr-Puch zugelassen. Das sind 0,1 Prozent der gesamten heimischen Pkw-Flotte. Und immerhin mehr als sieben Prozent der durch Führerschein-Rookies, Cabrio-Schnitzer, Autocrasher und den Zahn der Zeit dezimierten Gesamtproduktion.

## Wirtschaft & Wunder

Nach 1945 hatte die Steyr-Daimler-Puch AG – sagen wir's positiv

– die Chance zur Neuorientierung. Zuerst hatte man nichts zu bauen, dann durfte man nicht, und letzten Endes fehlte schlicht das Geld. Als langsam, sehr langsam die Zeiten besser wurden, naschte SDP am Traum vom schnelleren Vorwärtkommen ordentlich mit. Motoren beim Weg nach oben waren auch Mopeds, Roller und Motorräder der Marke Puch. Eigene Pkw-Produktion war reine Theorie. Steyr-Daimler-Puch wurde stattdessen der Importeur der Marke Fiat. Für Umsteiger von zwei auf vier Räder brauchte man was Kleines, Leistbares. Goggomobil, Isetta & Co. drängten auf den Markt. Eigene Projekte kamen nicht vom Fleck, bis 1957. Die Lösung: eigener (und natürlich besserer) Antrieb im Kastl aus Turin.



Foto: Robert May



Parken in der City war noch kein Problem: Die zeitgenössische Werbung ist selbst schon eine Zeitkapsel  
Foto: Archiv

Der Steyr-Puch offerierte bis 1966 ein festes Dach überm Kopf; das hatte der Fiat nicht. Platz gab es für bis zu vier leidensfähige Personen. Ab 1959 spreizte am Naserl ein selbstbewusstes Markenemblem seine adlerartigen Schwingen.

## Heiße Ware

Flottere Varianten bekam zunächst nur die Exekutive, ab 1963 erwarb auch das zivile Publikum die 650er-Version in verschiedenen Schärfegraden. Die Sache mit dem Rennfahren war da gar nicht mehr so abwegig. 1965 gewann der Pole Sobieslaw Zasada seine Klasse bei der Rallye Monte Carlo. Ein Jahr drauf war er Europameister. In Deutschland ging der Bergmeister-Titel ab 1964 dreimal in Folge an den Bayern Heinz Liedl. Sehr zum Ärger der deutschen Konkurrenz! Die hatte dafür in der Zulassungsstatistik die Nase vorn. Denn der Steyr-Puch war bald nicht mehr so heiß. Die Stückzahlen blieben überschaubar. In ein- einhalb Jahrzehnten rollten knapp 58.000 Einheiten in Graz vom Band. Die angepeilten 15.000 pro Jahr waren auch zur besten Zeit Illusion. Trotzdem gehörte er bei uns zum Straßenbild, denn die meisten blieben im Land. Export

ließ der Fiat-Vertrag kaum zu.

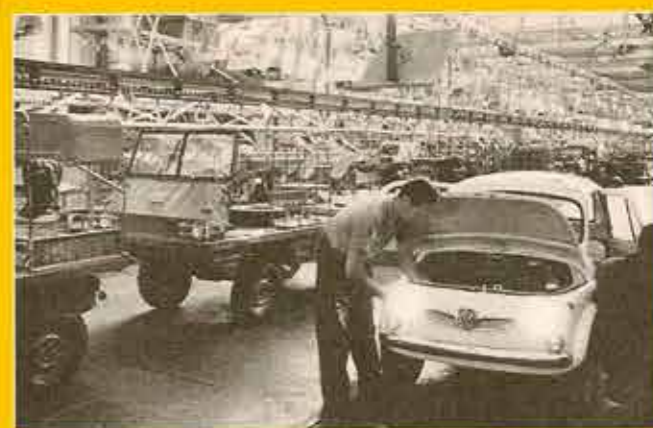
## Kein Ende in Sicht

Ab dem Jahr '66 wurde die gesamte Karosserie aus Italien übernommen, später auch das Getriebe. Da war die Zeit der Kleinwagen schon lang vorbei. Was überlebt hat, wird heute als Oldtimer meistens zärtlich behandelt. Es gibt auch Ausnahmen! Obwohl intakte Autos immer teurer werden, darf der Kleine auch mit 60 noch auf der Rennstrecke die Größeren vor sich her jagen. Ein paar Beispiele: Bernhard Deutsch rauft im Histo Cup sehr erfolgreich mit Mini, BMW und Konsorten. Harald Mössler erstürmt die Berge Europas mit einem radikalen Puch-befeuerten Renner aus den 1960ern. Größter Extremist war der bereits verstorbene Georg Pacher. Er pumpte mit modernsten Teilen und einem Kompressor 200 PS und mehr aus dem Original-Block. Aber muss man's denn so eilig haben? Die Legende lebt, mindestens noch einmal 60 Jahre. Übrigens: In Graz gibt es ein ganzes Museum rund um die Firma Puch und natürlich auch den 500. Ein Besuch lohnt sich. Mehr unter [www.johannpuchmuseum.at](http://www.johannpuchmuseum.at)

Johannes Gauglica



So hätte er aussehen können: Der Bau einer eigenen Karosserie war zu teuer  
Foto: Robert May



58.000 Stück in 15 Jahren: Wirtschaftlich war der 500 kein Erfolg  
Foto: Archiv



Im Dienst: Nicht nur Polizei und Gendarmerie setzten auf „Made in Austria“  
Foto: ARBÖ



An der Spitze: Der Puch 650 als Klassenbesten und Riesentöter – noch heute  
Foto: Histo Cup



# Öhi auf der Alm

Wenn Sie sich heute einen Abarth 500 kaufen, wird auf der Außenhaut möglicherweise die Ziffernkombination „595“ oder die Buchstabenanhäufung „Esseesse“ zu lesen sein. Passt schon, das kommt vom Opa, den wir anlässlich des Markengeburtstags in der Schweiz besucht haben.

Von Rudi Roubinek Fotos Jürgen Skarwan

**D**er Mensch neigt ja dazu, die Dinge zu sortieren. Was die Nomenklatur der Fiat-Modelle betrifft, herrscht spätestens seit der September-Ausgabe der *autorevue* diesbezüglich Klarheit. Nach dem putzigen Wägelchen Fiat 500 Topolino (so heißt in Italien übrigens Micky Maus) folgte Mitte der 50er-Jahre der etwas brav aussehende 600er, der Kleinwagen für die ganze Familie. Den machte Carlo Abarth aber bald böse und böser: Als 850 TC oder 1000 TCR (die Zahlen beschreiben die Hubräume) dominierte das Auto die kleinen Rennklassen diverser Meisterschaften nach Belieben. Die Motorleistung schwoll auf jenseits der 100 PS, und die Optik konnte damit locker mithalten. Öl- und Wasserkühler wuchsen an den Bug, die Spur wurde immer breiter, der Motordeckel wurde durch ein Gestänge hochgeklappt, was aerodynamische und Kühlungseffekte hatte, auch ragte der gewaltige Abgasstrang gern direkt aus dem Motorraum, welcher beim TCR dann überhaupt offen blieb, der Deckel war in einen fix verschraubten Heckflügel umgewandelt worden.

Doch das ist eigentlich eine andere Geschichte. Denn im Jahr 1957 kam mit dem Nuova 500 dann jenes Fiat-Modell auf die Welt, das später Anleitung für das Retrodesign des seit 2007 äußerst beliebten, wieder neuen – also praktisch „Supernuova“ – 500 war, welcher seither nur durch diverse Facelifts behübscht – Puristen würden sagen: verschlimmbessert – wurde.

Carlo Abarth verstand sich als Konstrukteur, nicht als Tuner. „Ich bin kein Friseur“, stellte er einmal in einem Fernsehinterview klar. Der Motor des 500 wurde um 100 Kubik aufgebohrt, und es wurden praktisch alle beweglichen Teile getauscht.

**Volle Konzentration.** Ein Auto, das lange in einer Sammlung stand, will behutsam warmgefahren werden, und auch danach bleibt ein unsynchronisiertes Getriebe ein unsynchronisiertes Getriebe. Der Blick des Lenkers wurde später aber doch sehr fröhlich.



**DIE GEBURTSTAGSAHRT.** Wir sind nun endlich dort, wo wir hingehören: in der Schweiz. In der staunenswerten Abarth-Sammlung Möll (der wir gern in einer späteren Ausgabe eine eigene Geschichte widmen, sie und auch ihr Schöpfer haben das so was von verdient) in Solothurn finden wir das, was der große österreichische Autokonstrukteur – wir werden nicht müde, seine Herkunft zu betonen – aus dem äußerst bescheidenen Nuova 500 gemacht hat: den Abarth 595 „esse esse“!

Aber schön der Reihe nach. Der Cinquecento war ein Kleinwagen, wie er spartanischer kaum sein konnte. Sein 500-ccm-Motörchen beherbergte einen luftgekühlten Zweizylinder-Gleichläufer (die Kolben bewegten sich parallel), der ursprünglich gerade mal 14 PS leistete. Im Laufe seiner beachtlich langen Bauzeit, die bis in die 70er hineinreichte, brachte er es dann letztlich auf knapp über 20 Pferde. Nichts, was das Prädikat „Abarth“ rechtfertigen würde, da war ein größerer Umbau fällig.

**KEIN FRISEUR.** Carlo Abarth verstand sich als Konstrukteur, nicht als Tuner. „Ich bin kein Friseur“, stellte er einmal in

einem Fernsehinterview klar. Ja, früher sagte man „frisieren“, wenn man das Schärfermachen eines Autos meinte. Damit der Abarth ein gutes Drittel mehr Leistung brachte als der stärkste Serien-500er, wurde der Motor um 100 Kubik aufgebohrt, daher 595, und es wurden praktisch alle beweglichen Teile getauscht: Ventile, Kolben, Nockenwelle u. s. f. Weiters wurde der Zylinderkopf bearbeitet, ein größerer Vergaser verbaut und – bei Abarth selbstverständlich – der Auspuff ersetzt.

Außen wurde das putzige Kerlchen entsprechend gefährlicher gemacht: Immerhin ist ein Skorpion kein Kuscheltier. Über die deutlich breitere Spur samt entsprechenden Reifen und Felgen wölbten sich stattliche Kotflügelverbreiterungen, in Kriegsbemalung gehalten, damit man sich auskennt. Auf dem Motordeckel steht schließlich das Kürzel „Esseesse“ für Super Sport. Die eigenartige Schreibweise ergab sich aus dem Umstand, dass man in der Nachkriegszeit die Buchstabenfolge „SS“ einfach nicht sehen wollte (Chefsortierer denken hier unweigerlich an den SS 100, der aus demselben Grund zum „Jaguar“ wurde). Und so wie wir „ess“ sagen, wenn wir „S“ meinen, sagen die Italiener eben „esse“.



So, wie er aussieht. Man könnte fahren und fahren, die Schweiz ist ja riesig, zumindest im Vergleich mit dem Abarth. Der Motor zeigt mehr Friseur als der Fahrer.



## Wichtige Abarth



**ABARTH 205A, 1950.** Nachdem Carlo Abarth die Überbleibsel von Cisitalia übernommen hatte, war er im Besitz dreier 204, 1950 reifte daraus der 205A mit Vignale-Karosserie. Die Technik kam, stark modifiziert, vom Fiat 1100.



**ABARTH 500 RECORD, 1958.** Eine Rekordfahrt als Medienspektakel, und alles gelang: Mit 36 PS aus 479 ccm fuhr der 500 mit der Pininfarina-Karosserie 28.000 km in zehn Tagen, Durchschnittsgeschwindigkeit 116,380 km/h.



**ABARTH 2200/2400 ALEMANO, 1959.** Abarths wunderschönes Luxus-Reise-coupé basierte 1959 auf dem Fiat 2100 (Sechszylinder!), 1961 wurde daraus der 2400 mit dezent überarbeiteter Karosserie. Abarth fuhr auch privat damit.



FOTOS: JOSEPH SPURNANIK, WIKIK

**ABARTH 850/1000, AB 1960.** Basierte auf dem Fiat 600 und war, an den Stückzahlen gemessen, Abarths erfolgreichste Konstruktion. Dominierte auch lang die Tourenwagen-Rennen, bekam später den Radiale-(Querstrom)-Zylinderkopf.



**ABARTH OT 1600, 1966.** Die meisten Abarth auf Fiat-850-Basis wurden von 1,0-l-Motoren befeuert, der potenteste war der R mit dem Radiale-Zylinderkopf. Höchste Kunst aber war der 1600 mit 157 PS. Leider entstanden nur vier Prototypen.



**ABARTH 2000 SCORPIO CONCEPT CAR, 1969.** Als das Design kantig wurde, kleidete Pininfarina ein Chassis des Abarth Sport Spider 2000 SE spektakulär ein. Nur vier Zylinder, aber 220 PS, 670 kg, 281 km/h.



**Traute Zweisamkeit.** Hunde machen Kühe aggressiv, aber ein Skorpion stört sich gar nicht. Auch der Schauspieler wird mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen.

Innen bekam der 595er die für Abarth so typische, stattliche Uhrensammlung. Die vier Rundinstrumente zeigen Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Öldruck und Öltemperatur. Bei einem luftgekühlten Motor sind letztere nämlich deutlich wichtiger als die Benzinanzeige, hier gibt es nur ein Lamperl, das rot aufleuchtet, wenn man auf Reserve ist. Das gilt besonders, wenn man Rennen fährt, und die wurden mit dem Abarth 595 selbstverständlich auch bestritten, denn die oben beschriebenen 600er-Fiat waren ja in die höheren Hubraumklassen abgewandert.

**AUSFAHRT AUF DEN BERG.** Apropos Rennen: Könnten wir jetzt eventuell ... also zumindest mal fahren? „Kein Problem“, meint Christian, die gute Seele der Sammlung Möll. Er hat schon an jedem einzelnen dieser fantastischen Renn- und Sportwagen geschraubt, und wenn er nicht gerade das tut,

dann streicht er mit einem weichen Tuch zärtlich über deren Blech. Jetzt betätigt er sich auch noch als Fremdenführer, denn unser Fotograf ist motivisch anspruchsvoll. Er möchte den 595er nicht in dem Gewerbegebiet fotografieren, in dem sich die Sammlung versteckt, er will auffi aufs Juchhe!

In der Schweiz auf einen Berg raufzufahren, auf so eine Idee muss man erst mal kommen. Also bringen wir den Öhi (schweizerisch für Opa) auf die Alm. Wir entscheiden uns für den Weissenstein, den Solothurner Hausberg. Netterweise setzt sich Christian die ersten paar Kilometer selbst ans Steuer, der Abarth ist eine ganze Weile gestanden, und bevor er giftig wird, ist er zunächst einmal nur hockig. Ehe ich es selbst probiere, lausche ich Christians Anweisungen. Man soll ja grundsätzlich immer behutsam schalten, und bei dem hier vorhandenen unsynchronisierten Klauengetriebe

**Abarth 595 SS Corsa**  
**Baujahr** 1970  
**Motor** luftgekühlter 2-Zylinder-Reihenmotor im Heck  
**Hubraum** 594 ccm  
**Leistung** 25 kW (34 PS)  
**Gewicht** 520 kg  
**Spitze** 130 km/h

erst recht. Wenn man freilich des Öfteren in alten Kisten sitzt, hat man sich bald dran gewöhnt, und da man sowieso Zwischengas geben muss, kann man den Motor bergauf beim Gangwechsel auch gut bei Laune halten.

In der Ebene sind die 34 PS für zügiges Fortkommen ausreichend, doch bei nur 520 kg Eigengewicht wird der Fahrer zum ernst zu nehmenden Ballast. Heute Abend also kein Käsefondue! Bergab geht es dann hurtig und angstfrei, bei Abarth wurde ja der Motor- stets auch die Bremsleistung angepasst. Im städtischen Fließverkehr mitzuschwimmen, ist auch kein Problem, sofern man einmal memoriert hat, dass sich der Blinkerhebel rechts befindet. Das ist bei historischen Fahrzeugen nicht unüblich, und wenn ich an meine Fahrschulzeit denke: „Wir blinken erst, wenn wir rausfahren, nicht schon, wenn wir rauswollen“, wurde ich da belehrt. Bei vorschriftsmäßiger Lenkradhaltung von dreiviertel drei braucht man beim Einlenken nur einen Finger abzuspitzen, und das Blinken geht von selbst – auch mit rechts.

**HIN UND WEG.** Nach schöner Ausfahrt in gesunder Bergluft stelle ich den kleinen Skorpion wieder zurück zu seinen zahlreichen Artgenossen und sage ein herzliches „Merci vielmal!“ zu allen, die dieses Abenteuer möglich gemacht haben. Denn es war dies der definitiv erste ECHTE 500er Abarth, denn ich je zu Gesicht bekommen habe.

PS: Falls jemand denkt, mein Sortiment sei unvollständig: Okay, es gab in den 90er-Jahren noch ein Fiat-Modell, das sich „Cinquecento“ schrieb, und es gab dazu sogar eine als „Abarth“ definierte Ausstattungslinie, die hauptsächlich aus eher unschönen Verspoilerungen bestand. Sorry, ich habe mir erlaubt, das auszusortieren.

# Niemals Ruhe

Zum 70er feiert Abarth mit einem Geschenk an die schnellen Fans. Und ein wenig auch an sich selbst.

**Z**war waren die bisherigen Abarth 595 auch schon nicht leicht zu überhören, aber ein bisschen was an brachialer Melodie war noch drin: Rechtzeitig zum 70er der Marke wird der 595 Esseeesse freudvoll überarbeitet, das Ergebnis kann sich hören und sehen und freilich auch fahren lassen. Neu ist die Auspuffanlage von Akrapović, einer Firma, die als feine Adresse für gepflegtes Röhren gelten darf. Auch Abarth selbst wirkt in dieser Kategorie, was natürlich auf den ganzen Esseeesse abfärbt: Neue 17-Zoll-Felgen, zornige 180 PS aus dem 1,4-l-Turbomotor, BMC-Luftfilter für freies Durchatmen, Koni-Stoßdämpfer, Sportstreifen außen, serienmäßiges Navigationssystem und natürlich allerlei sportliche Würze im Innenraum, wobei das Jubiläummodell noch ein paar Extrahinweise auf den runden Geburtstag serviert. Ein paar Zahlen zum Erhitzen: Spitze 225 km/h, der Hunderter ist in 6,7 Sekunden bezwungen.

Wer den Esseeesse gerne noch etwas weiter eskalieren mag, darf aus ein paar Kits Estetico wählen, die man sich gerne als Verschönerungs-Kits übersetzen kann. Dann beschleunigt auch der Grundpreis etwas über 31.790 Euro hinaus.

Im Sog des Esseeesse werden freilich alle 595 überarbeitet, und ein paar Abarth 124 Spider, die vor der Produktionseinstellung vom Band gehuscht sind, warten auch noch auf ihre Fans.

**Nur das Beste.** Wobei ein Abarth 595 Esseeesse natürlich auch vor dem Gemeindegut gut ankommt. Und wahrlich hörbar.



## Wichtige Abarth



**AUTOBIANCHI A112 ABARTH.** Als Abarth schon zu Fiat gehörte, kam der Name auch auf die schärfsten A112-Versionen, dann trafen 58, später 70 oder 85 PS auf ein winziges, quirliges Leichtgewicht. Freudenspender!



**FIAT 124 SPIDER ABARTH.** Fuhr mit fix montiertem Hardtop, Motorhaube sowie Kofferraumdeckel aus Kunststoff und hinterer Einzelradaufhängung durch den Rallyesport, und freilich gab's auch Serienversionen. 128 PS, ab Herbst 1972.



**FIAT 131 ABARTH.** Der 131 Abarth Rallye gewann 1977, 78 und 80 die Marken-WM, Walter Röhrl fuhr damit 1980 seinen ersten WM-Titel ein. Zivile Versionen waren mit allerlei aufgekitzelten Motoren zu haben, sogar mit Kompressor.

FOTOS: GREGOR SAKONJAN, PULICH



**Oben offen** Der Ur-595 ist von knapper Statur, aber nach oben offen. Das Blechdach war einst noch nicht selbstverständlich.



# Fritz Ehn

\* 17. Dezember 1941  
† 27. Mai 2020



Fritz Ehn (rechts) und der Motorsportler Johann Krammer im Juni 2018  
(Foto: Martin Krusche)

Fritz Ehn hat uns verlassen. Als ich ihn das erste Mal traf, rückte er sich eben die Hosenträger zurecht, steckte in schwerer Montur. Vor der Tür stand eine Gold Wing. In unserer Plauderei ging es unter anderem darum, wie die Treibstoffe der Gegenwart die alten Vergaser ruinieren und was synthetische Schmierstoffe mit den Motoren der Klassiker machen.

Ich erinnere mich noch, wie getroffen er war, als 2014 seine Frau Monika, die er Mim nannte, gegangen ist. Die 52 Jahre Ehe sind eine Dimension, von der ich keine Ahnung hab. In den Anfängen: ein alter VW, ein selbst gebauter Anhänger. Die ewige Reise von Eisentandler zu Eisentandler, um Teile zu bergen, Fahrzeuge zu retten.

Ehn: „Und unter unserem Ehebett, da konnte es schon vorkommen, dass aus Platzmangel neu verchromte und polierte Motorradteile lagerten. Und in Wien im 13. Bezirk war es durchaus unüblich, den gepflegten Vorgarten mit alten Kraxn vollzustellen.“

Im Juni 1980 gründete Ehn sein „Erstes Österreichisches Motorradmuseum“. Hinter all dem Sichtbaren lagen zahllose Aktivitäten, ein permanentes Engagement. Ursprünglich hatte Ehn die HTL absolviert, Maschinenbau mit qualifiziertem Abschluß, Hochschule für Welthandel, Berufspädagogische Akademie, schließlich die Lehramtsprüfung mit Auszeichnung.

Nachdem er für die historische Steyr-Daimler-Puch AG in Sachen Öffentlichkeitsarbeit tätig gewesen war, viele der wesentlichen Akteure des Nachkriegsgeschehens persönlich gut kannte, verband sich all das zu einem Fachwissen, das ursprünglich in zwei Standardwerken zum Thema Puch mündete.

Ich nehme an, daß praktisch alle langgedienten Puch-Fans seine beiden Bücher im Regal haben, eines über die Motorräder und eines über die Autos von Puch. Das waren wichtige Nachschlagwerke in Zeiten, während derer es kaum andere Publikationen zum Thema Puch gegeben hat.

In den letzten Jahren ging Ehn noch einmal zur Sache und es entstanden neue Versionen dieser Bücher, größer und detailreicher als je zuvor: „Das PUCH-Automobil-Buch“ und „Das neue PUCH-Buch, Die Zweiräder von 1890 – 1987“.

Ich hatte Ehn als genau jenen Typ gekannt, der unter Handwerkern einen so wichtigen Teil begründet, bei dem gilt: Man sagt nur, was man kann und man kann das, was man sagt. Er wußte von Dingen zu erzählen, die teils noch nirgends vermerkt wurden. Ehn war Akteur und Repräsentant eines Stücks unserer Nachkriegsgeschichte, da die Volksmotorisierung stattfand und die zweite in die dritte industrielle Revolution überging. Er hat den Auftakt der vierten industriellen Revolution noch miterlebt.

Seine Hände waren noch von dieser alten Welt geprägt, in der sich nun völlig neue Maschinentypen breitmachen, computergesteuerte Anlagen, selbstlernende Systeme. Sein Denken und seine Handfertigkeit waren Elemente einer Kultur des aktiven und sachkundigen Menschen, von der wir augenblicklich nicht wissen, was davon wir in den gegenwärtigen Umbrüchen dringend erhalten sollten.

Mit freundlicher Genehmigung durch  
Martin Krusche-Gleisdorf in der Steiermark

The image shows the cover of the magazine 'Motorrad'. At the top, the title 'Motorrad' is written in a large, stylized, white font on a blue background. Below it, the text 'INTERNATIONALE FACHZEITSCHRIFT' is written in a smaller, white font. The main title 'Kleinwagen' is written in a large, white font, with 'ROLLER' and 'MOPED' written in smaller letters to its right. The cover features a black and white photograph of a woman in a dark dress standing next to a small, light-colored car (a Steyr-Puch 500). The car is parked on a street, and the woman is looking at something in her hands. The license plate of the car is 'G 10-254'. In the top right corner, the number '33' is written in a large, blue font, and below it, the date '5. 10. 1957' and the price 'PREIS S 3.-' are written in a smaller, blue font. The word 'NEU!' is written in a large, stylized, black font on the left side of the cover.

Bereits in Produktion:

## Der österreichische Kleinwagen

Als in den ersten Julitagen dieses Jahres der neue Fiat 500 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war es ein offenes Geheimnis, daß nun in absehbarer Zeit auch der sagenhafte Puch-Kleinwagen folgen würde. War es doch schon seit einiger Zeit bekannt, daß der Steyr-Daimler-Puch-Konzern seine Verbindungen mit Fiat-Turin für den Kleinwagen ausnützen werde. Immerhin hat es noch drei ganze Monate gedauert, bis nun endlich dieser erste österreichische Kleinwagen fertig dasteht und der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte. Warum es so lange gedauert hat ist leicht erklärt: Puch stellte den Steyr-Puch 500 erst vor, nachdem die Serienproduktion bereits angelaufen ist.

● Der Steyr-Puch 500 ist also kein Prototyp, er ist auch über die Vorserie längst hinausgediehen. Aus dem Werk in Graz rollen bereits täglich rund 20 fertige Wagen zu den Händlern in ganz Österreich! Bis Ende 1957 sollen es dann 50 im Tag sein!

Das unterscheidet den Steyr-Puch 500 ganz wesentlich von der langen Reihe von neuen Kleinwagen, die etwa jetzt in Frankfurt zu sehen waren, bei denen aber Lieferfristen angegeben wurden, die mit Frühjahr 1958 beginnen und mit Ende 1958 enden. Der Steyr-Puch 500 ist wirklich schon da, er wird bereits ausgeliefert! Natürlich wird es trotzdem Lieferzeiten geben, die hängen aber nur mehr mit der großen Nachfrage und ihrer stückweisen Erfüllung durch das Werk zusammen.

### Der erste Eindruck

Der Steyr-Puch 500 ist ein ausgesprochen gefälliger Kleinwagen, er erinnert in seiner äußeren Linienführung etwas an den Fiat 600, in seinen Außenabmessungen ist er natürlich kleiner.



Steyr-Puch 500 „Modell Fiat“ mit Platz für 4 Personen.

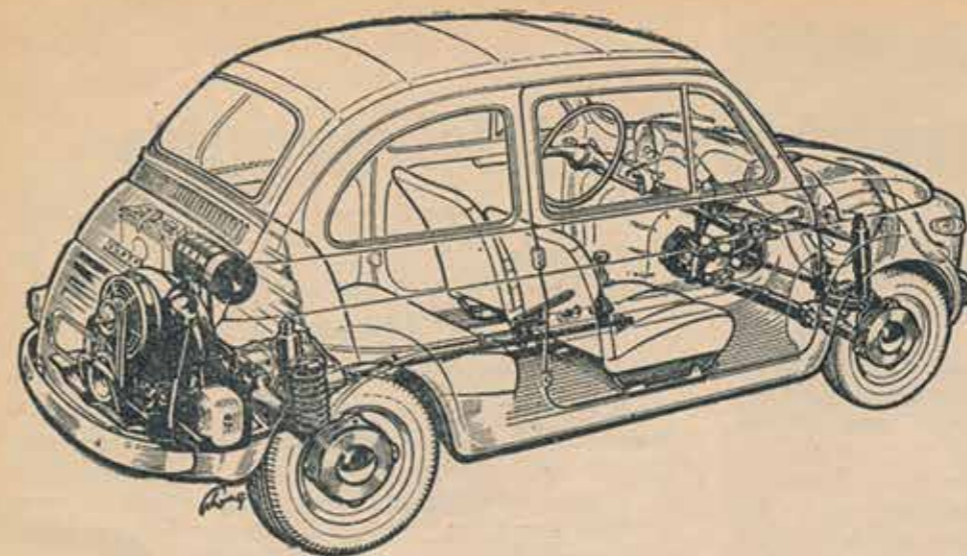
Steyr-Puch 500 Mod. Fiat vorgestellt —  
Platz für 4 Personen — 16 PS-Motor —  
100 km/h

Raumausnutzung wurde ganz groß geschrieben, wollte Puch doch schließlich Platz für vier Erwachsene bieten. Das ist auch tatsächlich gelungen, wenn man auch einschränkend vermerken muß, daß zwar die beiden Vordersitze ausgesprochen bequem sind (selbst für Leute mit langen Beinen), daß hingegen die Hinterritze natürlich für Erwachsene gerade noch tragbar bei längeren Fahrten sind.

Ist der Wagen vollbesetzt, ist weiterhin auch nur wenig Platz für Gepäck: unter der Bughaube ist zwar neben Benzintank und Reserve-rad etwas Platz für Kleinigkeiten, auch im Fond wird man noch manches unterbringen können — aber vier Personen und Urlaubsgepäck, das ist unmöglich.

Puch war hierbei an die Grundkonzeption des Fiat 500 gebunden, der ja ausdrücklich als Zweisitzer mit zwei Kindersitzen bzw. Gepäckraum gebaut wurde. Puch hat aus dem Zweisitzer immerhin einen Viersitzer gemacht — ohne daß vielleicht wesentliche Änderungen an Fahrgestell oder Karosserie vorgenommen wurden — der Radstand blieb wie die ganzen Hauptabmessungen unverändert. Die Möglichkeit war gegeben durch den geringeren Platzbedarf des Boxermotors gegenüber dem Reihenmotor und die andere Hinterachse bzw. Abfederung, das erbrachte runde 5 cm in der Längsrichtung, aber auch ein Tiefersetzen der hinteren Sitzbank war ermöglicht.

Übertriebener Aufwand wurde nicht getrieben, man findet am Steyr-Puch 500 keinerlei Chrom-



Schnittzeichnung des neuen Puch-Kleinwagens.

zierat — das überläßt man gerne der Zubehörindustrie. An Instrumenten, Hebeln und Knöpfen ist zwar alles da, was zur Bedienung und Überwachung notwendig ist, aber auch nicht ein Stück mehr. Die Innentapezierung ist gefällig und praktisch, aber nicht luxuriös. Alles in allem macht der Steyr-Puch 500 in Ausstattung und Finish einen durchaus gediegenen Eindruck, er ist keineswegs ärmlich.

Erwähnt soll schließlich noch werden, daß die beiden Vordersitze einzeln — auch während der Fahrt — verstellbar sind. Das Zweispeichenlenkrad mit versenkter Nabe gibt den Blick frei auf ein Zentral-Instrument mit Tachometer, Kilometerzähler und Anzeigelampen für Öldruck, Lichtmaschine, der Blinker- und der Fernlichtkontrolle. An der Verkleidung der Lenksäule finden sich ferner noch der Lichtschalter mit vier Stellungen, der Blinkerschalter, der gleichzeitig auch die Lichtlupe betätigt, das Zündanlaßschloß und der Scheibenwischerschalter. Unter dem Armaturenbrett ist ein recht geräumiges Handschuhfach angebracht.

Zwischen den beiden Vordersitzen findet man schließlich den Schalthebel, die Handbremse, den Chokerknopf und die Heizungsklappe, während unterhalb des Armaturenbretts die üblichen Pedale, der Benzinhahn (mit Reservestellung) und die Betätigung für die Frischluftzufuhr zu finden sind.

Die Belüftung des Innenraumes erfolgt durch zwei Frischluftschächte, durch die vorderen Klappenster (während alle anderen Fenster starr sind) und schließlich durch das Klappverdeck, das sich wie bei der Cabrio-Limousine des Fiat 600 bis ganz nach hinten zurückrollen läßt. Es ist sehr sauber gefertigt und schließt

dicht. Gerade im Kleinwagen ist man für eine zusätzliche Belüftungsmöglichkeit durch ein Schiebe- oder Faltdach besonders dankbar. Es ist erfreulich, daß der Steyr-Puch 500 serienmäßig ohne Aufpreis mit diesem Faltdach geliefert wird.

### Das Fahrgestell

weist im Gegensatz zur landläufigen Meinung eine Reihe recht interessanter Abweichungen vom Schwestermodell, den Fiat 500, auf. Wie überhaupt festzustellen ist, daß der Steyr-Puch 500 eine durchaus eigentümliche Konstruktion ist, die nur die Karosserie des Fiat 500 verwendet.

Vorne Einzelradaufhängung mit oberen Dreieckquerlenkern und unterer Querblattfeder. Der Stoßdämpfung dienen hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer. Die vordere Querblattfeder ist nicht in der Mitte, sondern an zwei Federlagern seitlich befestigt, sie wirkt dadurch als Kurvenstabilisator.

Die Lenkung wirkt vom Lenkstock über einen kurzen Lenkstockhebel auf die linke Lenkspurstange, eine Parallelogrammführung mit einer mittleren Spurstange (Lenkverbindungsstange) führt zum rechten Rad. Zweifellos gewinnt das Lenkverhalten des Wagens durch diese Art von Lenkgestänge.

Während beim Fiat 500 (wie beim 600er) die hinteren Schwingarme als Dreiecklenker ausgebildet sind, die um eine von der Wagenaußenseite zum Anlenkpunkt am Getriebe führenden Achse schwingen, sind beim Steyr-Puch 500 hohle Halbachsen vorgesehen, die am Getriebegehäuse beiderseits der Antriebswellen gelagert sind; die Antriebswelle wird in den Halbachsen geführt. Man erspart sich bei die-



**Continental überall  
überall Continental**

Verkauf und Beratung durch den Fachhandel



ser Schwingachskonstruktion ein elastisches Zwischenglied.

Die Abfederung besorgen beim Steyr-Puch 500 zwei Schraubendruckfedern, in deren Innern zwei progressiv wirkende Gummihohlfedern angeordnet sind, die hydraulischen Stoßdämpfer sind dadurch aus der Feder heraus nach innen gewandert.

Die Bremsen sind mit einer Gesamtbremsfläche von 365 qcm als überdimensioniert anzusprechen, die mit Kühlrippen versehenen Trommeln haben einen Durchmesser von 180 mm. Selbstverständlich werden die Bremsen hydraulisch betätigt, die Handbremse ist als Seilzugbremse auf die Hinterräder ausgeführt. Alle Bremsen, also auch die vorderen, sind nur mit einem Bremszylinder ausgerüstet, sie sind in einfacher Weise nachstellbar.

Die 12-Zoll-Räder haben wie beim Fiat 500 eine Reifendimension 125-12" (also Zentimeterdimension auf Zollfelgen), eine etwas ausgefallene Reifendimension, die den Reifenleuten sicherlich keine Freude machen wird.

Alles in allem wiegt der Steyr-Puch 500 leer 460 kg betriebsfertig, sein Leistungsgewicht von 28,75 kg je PS ist als durchaus günstig zu bezeichnen, es entspricht etwa dem des Lloyd 600 und ist nur unwesentlich schlechter als das des Renault 4 CV oder des Fiat 600. Der Steyr-Puch 500 wird also ein recht lebendiges Auto sein...

#### Der Motor

Bevor wir auf die Fahrleistungen eingehen, müssen wir uns zunächst mit dem Motor befassen.

⊙ Dieser Motor ist nämlich in seiner Konstruktion und Ausführung geradezu ein **Gustostückerl**; er ist von **A bis Z** eine eigene Schöpfung der Puch-Konstrukteure.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß Puch seinerzeit bei der Konstruktion dieses Motors den Bau eines völlig eigenkonzipierten Kleinwagens verfolgte. Daß es dann, in Anlehnung an die Bindungen mit dem Fiat-Konzern, zu einer Zusammenarbeit Puch-Fiat kam, kann sicherlich nur als Vorzug angesprochen werden. Denn schließlich hat sich dazu Puch sicherlich manche überaus kostspielige Investitionen erspart, konnte aber doch in diese Ehe eigenes Gedankengut über einen für Österreich tauglichen Kleinwagen mitbringen.

Der Motor, ein gebläsegekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, hat bei einer Bohrung von 70 mm einen Hub von 64 mm, das ergibt einen Gesamthubraum von 493 ccm. Bei einer Verdichtung von 1:6,5 — so daß der Motor mit Normalbenzin betrieben werden kann — werden als Leistung 16 PS bei 4600 U/min angegeben; das maximale Drehmoment von 3,2 mkg wird bei 2800 U/min erreicht.

Der Motor ist weiß Gott nicht billig gemacht, sondern im Gegenteil recht aufwendig konstruiert, man wollte damit wohl lange Lebensdauer und besondere Wartungsfreiheit erreichen. Im Prinzip ist es der übliche Zweizylinder-Boxer, bei dem die Zylinderachsen versetzt sind, um den Kurbelantrieb unkompliziert



## Der neue STEYR- PUCH 500

*ist da!*

AUSKUNFT  
BESICHTIGUNG  
PROBEFAHRT  
BESTELLUNG

bei

### Steyr - Strache

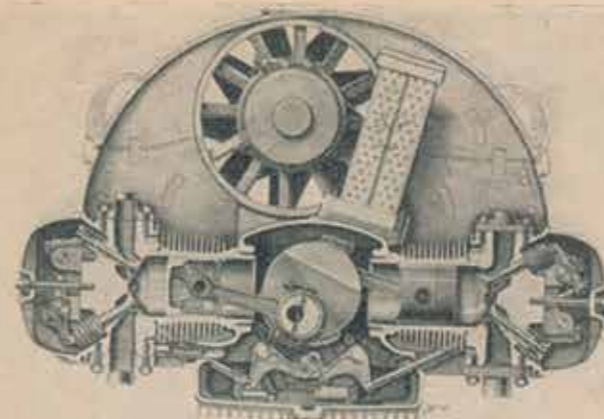
HINTER DER OPER

Wien I, Maysedergasse 4 und

AM NASCHMARKT

Wien IV, Rechte Wienzeile 21

Tel.: 52 46 75



Schnitt durch den Puch-Boxermotor, 493 ccm, ohv, 16 PS bei 4600 U/min, Gebläsekühlung.

gestalten zu können. Die zweifach gelagerte, gehärtete Kurbelwelle läuft auf Bleibronze-Lagern. Der Zylinderkopf ist aus Leichtmetall, der Verbrennungsraum ist etwa halbkugelförmig. Die Nockenwelle liegt unter der Kurbelwelle, von ihr aus werden die schräg hängenden Ventile über Winkelhebel, Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Die Leichtmetallkolben tragen zwei Kompressions- und einen Ölabbstreifring. Das Kurbelgehäuse ist unten als Ölwanne für 2 Liter ausgebildet und trägt Kühlrippen. Eine Zahnradpumpe drückt das Schmiermittel zu allen notwendigen Schmierstellen, wobei es nicht nur durch ein Ölsieb (in der Kurbelwanne), sondern auch durch ein Ölfinefilter und einen Ölkühler gedrückt wird — alles in allem ein Aufwand, wie er selbst bei Wagen größerer Klassen noch durchaus nicht allgemein üblich ist.

Ober dem Kurbelgehäuse ist das Axialgebläse angeordnet, das von der Kurbelwelle über das außenliegende Schwungrad mit Keilriemen angetrieben wird. Das Laufrad des Gebläses ist auf der Welle der Lichtanlaßmaschine aufgekittet. (12-Volt-Anlage!)

Hinter dem Gebläsegehäuse ist der Weber-Fallstromvergaser untergebracht, der sich seine Ansaugluft aus einem großvolumigen Luftfilter holt, das gleichzeitig als Ansauggeräuschdämpfer dient. Ein Strang von der Auspuffleitung führt unter der Ansaugleitung entlang und dient der Gemischvorwärmung.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Einscheiben-Trocken-Kupplung zu einem Viergang-Getriebe mit Rückwärtsgang, das ebenfalls nicht mit dem Fiat-Getriebe identisch ist, sondern gleichfalls in Thondorf entwickelt wurde. Die oberen drei Gänge sind synchronisiert — eine Annehmlichkeit, die uns besonders auch bei einem Kleinwagen wesentlich erscheint. Vom Wechselgetriebe führt die Kraftübertragung über ein spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelradausgleichsgetriebe über die schon erwähnten Schwingachsen auf die Hinterräder.

Hier seien noch die Übersetzungen in den einzelnen Gängen erwähnt: 3,73 — 2,18 — 1,30 — 0,89, Rückwärtsgang 5,48. Das Übersetzungsverhältnis des Achsantriebes wird mit 1:5,14 angegeben. Das Getriebe hat also keinen direkten Gang, sondern die Vierte ist ins Schnelle übersetzt. Die Spannweite des Getriebes wurde wohl bewußt sehr groß gehalten (mehr als 1:4!) um einerseits in unseren gebirgigen Gängen auch noch vollbesetzt alle vorkommenden Straßensteigungen zu bewältigen, andererseits aber auch über genügende Dauergeschwindigkeit auf ebenen Strecken und auf der Autobahn zu verfügen.

#### Was kann der Steyr-Puch 500!

Natürlich haben wir ihn noch nicht ausgiebig gefahren, geschweige denn schon Messungen durchgeführt. Wir werden dies aber in sehr kurzer Zeit nachholen können, vorläufig jedoch sind wir noch auf die Werksangaben angewiesen, die aber bei Puch bekanntlich immer sehr ehrlich sind.

Puch gibt eine Höchstgeschwindigkeit von 95 bis 100 km/h an, die dem Wagen auch sicherlich zuzutrauen sind. Die maximale Steigfähigkeit wird mit 30 Prozent bei vollbesetztem Wagen angegeben, sie reicht also für alle Straßensteigungen in Österreich — und erst recht natürlich etwa in der Schweiz und Italien.

Auch die Beschleunigungswerte können sich durchaus sehen lassen. Der mit zwei Personen besetzte Wagen erreicht beim Durchschalten vom Stand 40 km/h in 4,9", 50 km/h in 7,4", 60 km/h in 11", 70 km/h in 16 sek. und die 80 km/h-Grenze wird in 22,8 Sekunden erreicht. Für die stehenden 400 m gibt Puch 25 Sekunden an, für die stehenden 1000 m rund 49 Sekunden!

Auch die Beschleunigung im vierten Gang ist sehr gut: von 40 km/h kommt man etwa in 10 Sekunden auf 60 km/h und in 23 Sekunden auf 80 km/h! Alles das sind Werte, die für einen Kleinwagen mehr als ansehnlich sind.

Bleibt noch der Verbrauch: Puch gibt einen Normverbrauch von 4,5 Liter auf 100 km an, der Fahrverbrauch wird je nach Fahrweise mit 4,5 bis 5,5 Liter auf 100 km eingeschätzt. Die Verbrauchskurve zeigt, daß die 5-Liter-Grenze tatsächlich erst bei 85 km/h überschritten wird, sie steigt selbst bei 100 km/h — die ja nur mit Vollgas erreichbar erscheinen — nur knapp über 6 Liter an. Der Puch-Wagen ist also auch noch erfreulich sparsam.

#### Zusammengefaßt

kann man nur seine Freude über diesen wohlgelungenen Wurf der Steyr-Puch-Werke aussprechen. Dieser neue österreichische Kleinwagen verspricht zu einer der interessantesten Lösungen auf diesem so problemreichen Gebiet zu werden.

Der Preis von S 23.800.— ab Werk Graz scheint zudem geeignet, dem Wagen einen großen Käuferkreis zu sichern. Puch will schließlich 15.000 Einheiten im Jahr erzeugen und auch — nur in Österreich! — verkaufen.

BMW  
700  
SPORT

Der Zufall fügte es, daß wir kürzlich an einem sonnigen Herbsttag drei annähernd gleich schnelle Wagen auf ihre Fahrleistungen zu examinieren hatten: den BMW 700 Sport, den Ford Taunus 17 M und den Austin Healey Sprite mit 55 PS-Motor. Alle drei Wagen benötigten – wie sich zeigte – für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h rund 20 Sekunden und für den Kilometer mit stehendem Start rund 40 Sekunden, in der Höchstgeschwindigkeit lagen sie sämtlich zwischen 135 und 140 km/h.

Trotzdem waren es völlig verschiedene Autos, und man konnte sich – von einem zum andern umsteigend – Gedanken über Wert und Unwert automobilbaurischer Bemühens machen. Wohlgefedert im geräumigen 17 M sitzend konnte man Radio hören, während das Auto die gleichen Leistungen vollbrachte, für die im Sprite rennmäßiger Geräuschaufwand außen ebenso wie im engen, zugigen Cockpit notwendig war.

Der BMW lag in der Mitte. Er war nicht so englisch hart wie der Sprite und nicht so wirtschaftswundermäßig bequem wie der 17 M. Wie der Sprite führt auch der BMW das Wort „Sport“ im Wappen. Zu Recht oder zu Unrecht?

## KLASSEN

Nun – der BMW 700 Sport (auch der Sprite, auf den wir im nächsten Heft eingehen) ist nach Hubraum, Größe und Gewicht kein Auto, das man direkt mit Mittelklassewagen wie dem Ford Taunus 17 M (auch dem Opel Rekord 1700 oder dem Mercedes 180) vergleichen kann. Daß für uns der Vergleich so nahelag,

war ja auch – wie gesagt – nur Zufall. Er erreicht trotzdem ihre Fahrleistungen und wächst damit über den Standard seiner eigenen kleinen Klasse weit hinaus – eine Tatsache, für die das Attribut „Sport“ durchaus

## Seine Vorzüge

In seinen Fahrleistungen ist der BMW 700 Sport ausgewachsenen Mittelklassewagen ebenbürtig. Trotz der verhältnismäßig hohen Leistung und dem ungewöhnlichen Drehvermögen ist der Zweizylindermotor auch im unteren Drehzahlbereich elastisch. Die ausgezeichneten Fahrwerkeigenschaften des BMW 700 werden durch den sportlichen Motor voll ausnutzbar.

## Seine Nachteile

Nach außen sind Motor- und Auspuffgeräusche recht laut, und auch innen ist der Motor bei höheren Drehzahlen nicht gerade leise. An der Ausstattung vermißt man eine Benzinstandsanzeige. Die Anordnung der Hebel für Licht und Blinker findet nicht ganz unseren Beifall, ebenfalls nicht die Spiegelungen des Lenkrads in der Frontscheibe.

am Platze erscheint. Ein Schwergewichts-Weltmeister würde wahrscheinlich einen Fliegen-gewichts-Weltmeister in kürzester Zeit k.o. schlagen, wenn so etwas erlaubt wäre, aber über die sportlichen Qualitäten des Fliegen-gewichtlers ist mit einer solchen Niederlage nichts gesagt. Man muß nach Größenklassen rechnen – auch anerkannte Sportwagen wie die Porsche bis zum Super 90 sind keineswegs jedem serienmäßigen Personenwagen über-

legen. Die Fahrleistungen allein machen das „Sportliche“ nicht aus, sondern es kommt darauf an, mit welchem Aufwand sie erzielt werden.

Die Reglements des Automobilsports kommen dem entgegen. Der BMW 700 Sport wird schon recht bald – nach der Fertigstellung von 1000 Stück – als „serienmäßiger Tourenwagen“ starten können, und man wird mit diesem Auto sehr gute Chancen haben. Zudem hat es gegenüber anderen sportlichen Fahrzeugen dieser Klasse einen großen Vorzug: den Preis. Auch unter 1000 ccm sind nämlich sportliche Wagen nicht billig. Der BMW aber kostet sozusagen nur die Hälfte. Selbst wenn man größere Klassen zum Vergleich heranzieht: erst die um 1000 DM oder mehr teureren Opel und Ford, Borgward Isabella TS oder Mercedes 180 und 190 sind ihm gewachsen oder überlegen, aber diese Wagen sind nicht nur im Anschaffungspreis, sondern erst recht im Unterhalt erheblich teurer.

## DER ZWEIZYLINDER

Woher kommen die bedeutend besseren Fahrleistungen, die der BMW 700 Sport gegenüber dem normalen Coupé erreicht? Sie kommen ausschließlich aus dem schnelleren Motor, denn Karosserie und Fahrwerk sind genau gleich. Der 700 Sport sollte keine Luxus-Sonderausführung werden, sondern lediglich eine schnelle Ausgabe des normalen 700 Coupé (die Limousine wird vorläufig nicht mit dem 40 PS-Motor geliefert). Der Zweizylinder des 700 Sport ist der gleiche Motor, der es in den BMW-Motorrädern schon

längst zu Ruhm und Ehren gebracht hat. Leider enttäuscht er jeden ein bißchen, der ihn vom Motorrad her kennt: da er eine Gebläsekühlung braucht und außerdem viel mehr Gewicht zu schleppen hat, geht sein rosantes Temperament weitgehend verloren, er nimmt brave Kleinwagen-Züge an. Nicht einmal das sportliche Geräusch bleibt erhalten, denn die Blechflächen der Autokarosserie bieten eine wirksamere Resonanz als der knappe Rahmen des Motorrads, und auch der vornehme Auspuffton ist nicht möglich, weil sich die dafür notwendige Rohrlänge nicht unterbringen läßt. Darum taucht zumeist das Stichwort „Vierzylinder“ auf, wenn man sich über den BMW 700 unterhält. Vierzylinder sind ihrer geringeren freien Massenkräfte wegen weniger schwingungsfreudig als Zweizylinder, sie laufen runder und zumeist auch ruhiger, und aus diesen Gründen haben Automotoren seit langem gewöhnlich mindestens vier Zylinder. Auch bei BMW wird man sich über diese Tatsache kaum hinwegtäuschen – schließlich baut man dort die einzigen deutschen Achtzylinder, an denen man sehr deutlich sehen kann, wie herrlich ein vielzylindriger Motor ist. Vielleicht wird es einmal wieder einen BMW-Vierzylinder von 700 oder mehr ccm geben – der augenblickliche BMW 700 aber verdankt seine Existenz zunächst einmal dem Zweizylinder, der vom Motorrad her vorhanden war und preisgünstig gebaut werden konnte. Denn man hatte ja nun endlich beschlossen, beim 700 nicht mehr Kapital zuzusetzen – auf daß die Bilanz einmal wieder einen Gewinn ausweise. Und das gelang.

Es gelang aber auch, aus dem Zweizylinder ein Auto-Triebwerk zu machen, das allen Respekt verdient. Dabei profitierte man von der Tatsache, daß wenigzylindrige Motoren physikalisch nicht nur Nachteile, sondern auch Vorteile haben: ihr volumetrischer Wirkungsgrad ist günstiger, sie ermöglichen bessere Füllung und damit bessere Elastizität und höheres Drehmoment. Das Drehmoment liegt beim 700 Sport von 3000 bis zu 5700 U/min über 5 mkg und somit günstiger als bei der 30 PS-Ausführung. (Hauptsächliche Mittel zur Leistungssteigerung: Erhöhung der Verdichtung von 7,5:1 auf 9:1, „schnellere“ Nockenwelle und zwei statt einem Vergaser.) Entsprechend verblüffend ist der praktische Eindruck: ab 1000 U/min läuft der Motor einwandfrei rund, schon ab 2000 U/min beschleunigt er sogar im IV. Gang fühlbar.

Wir konnten das Innenleben des Motors besonders gut beobachten, weil der Wagen einen elektrischen Drehzahlmesser (gegen Aufpreis erhältlich) hatte. Diese elektrischen Drehzahlmesser sind zwar problematisch und hängen sehr davon ab, daß die gesamte Elektrik des Autos richtig eingestellt ist und richtig funktioniert, aber in unserem Testwagen zeigte das Gerät – wie Nachrechnungen ergaben – völlig einwandfrei an. So konnten wir staunend zusehen, wie sich der Motor mit souveräner Leichtigkeit in Drehzahlbereichen bewegt, die für Stoßstangenmotoren auch heute noch ungewöhnlich sind. Die rote Markierung des Drehzahlmessers beginnt bei 6400 U/min. Aber damit ist dieser Motor noch nicht am Ende: läßt man ihn weiter ausdrehen, dann tut er das willig und mit fast vibrationsfreiem Lauf (er läuft in diesen Bereichen beinahe ruhiger als unten!). Bei etwa 7600 U/min ist Schluß: er macht plötzlich „zu“, dreht also nicht mehr höher und fällt in der Leistung ab. Aber auch dann sind noch keine Ventilgeräusche zu hören.

Leise ist der Motor nicht gerade, aber man hat ihm durch sorgfältige Geräusch- und Schwingungsdämpfung so viel Laufruhe anezogen, wie von einem luftgekühlten Zweizylinder nur zu verlangen ist. Auffällig ist der Geräuschunterschied zwischen schiebendem und ziehendem Motor: ohne oder mit nur wenig Gas verhältnismäßig leise, wird er bei Leistungsabgabe unüberhörbar. Das Geräusch ist innen an sich nicht unangenehm, sondern für ein Auto sportlichen Charakters durchaus akzeptabel. Nach außen dürfte es dicht an der zulässigen Phongrenze liegen. undefinierbare Nebengeräusche gibt es nicht. Bei bestimmten Drehzahlen bemerkten wir geringe Vibrationen in der sonst sehr ruhigen Karosserie, der Schalthebel geriet beim vollen Beschleunigen ins Schwingen, weswegen die Schaltübertragung nun geändert werden soll. Im ganzen hat man den Eindruck, in einem sauber gebauten Auto zu sitzen, dessen Schöpfer sich über Geräusch- und Schwingungsdämpfung Gedanken gemacht haben. Es gibt andere – auch vierzylindrige – sportliche Autos, die wesentlich lauter sind.

Zum Anspringen braucht der kalte Motor den Startzug, der zusammen mit dem Heizungshebel zwischen den Sitzen untergebracht ist. Er benötigt diese Unterstützung nicht lange, sondern ist bald munter und drehfreudig, weswegen man sich mit dem Hochdrehen des kalten Motors bewußt Beschränkung auferlegen muß. Auf Gasgeben spricht er stets sehr schnell und kräftig an, vielleicht sollte der Übergang sogar ein bißchen weicher sein.

## LEISTUNGEN UND WUTAUSBRÜCHE

Die gemessenen Fahrleistungen bestätigten sich im Straßenverkehr: man kann mit gut gefahrenen Mittelklassewagen mithalten, etlichen von ihnen auch davonlaufen. Die Ergebnisse unserer Beschleunigungsmessungen decken sich fast genau mit den Werksangaben, und so ist der kleine BMW tatsächlich das respektable und muntere Fahrzeug, als das er von seinen Schöpfern hingestellt wurde. Die Besitzer größerer Wagen sind nicht immer erfreut, wenn man sie mit dem kleinen BMW überholt, und wir haben – nicht anders fahrend als sonst – mit keinem Auto so viele wütende Hupkonzerte, an die Stirn gequetschte Finger und wulverzerzte Gesichter in objektiv völlig harmlosen Situationen erlebt wie mit diesem. Offenbar ist in weiten Kreisen die Vorstellung verbreitet, daß sich kleine Wagen kriechend und verkehrsbehindernd am Straßenrand entlang zu bewegen haben, und daß nur ein wildgewordener Halbstarker es wagen kann, mit einem solchen Auto so zu fahren wie mit einem großen.

Wir haben uns längst angewöhnt, derartige Wutausbrüche mit freundlichem Lächeln und Winken zu beantworten – so als ob wir annehmen, der Betreffende sei ein guter Bekannter und wolle uns grüßen, was in günstigen Fällen Ernüchterung, in ungünstigen gesteigerten Zorn zur Folge hat –, aber sicherlich haben diese Erscheinungen auch eine ernste Seite, oder sogar zwei. Zum einen kann man nämlich daran sehen, daß die schon im alten Rom als wichtige Tugend bekannte ruhige Gelassenheit im deutschen Straßenverkehr noch immer weitgehend fehlt, zum andern aber läßt es die Gefahr vermuten, daß der BMW 700 Sport in Verruf gerät. Denn ohne Zweifel werden es in der Hauptsache junge Leute sein, auf die dieses preisgünstige, schnelle und leider nicht ganz leise Auto An-

ziehungskraft ausübt, und Mäßigung ist im allgemeinen nicht Sache der Jugend. Es gibt schon heute eine leider häufig unerfreuliche Sorte von Autos im Straßenverkehr: gebrauchte Porsche aus zweiter und dritter Hand. Hoffen wir also, daß der 700 Sport nicht auf die schiefe Ebene gerät und daß BMW an jeden Käufer noch eine Portion Fairneß und Vernunft ohne Aufpreis mitverkauft.

Zurück zu den Leistungen: wir erreichten genau die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Das ist nicht übermäßig viel für ein sportliches Auto; aber gut vorbereitete Exemplare sind, wie man bei BMW glaubhaft versichert, auf 140 km/h zu bringen. Dabei spielen auch die Reifen eine Rolle: statt der serienmäßigen Normalreifen wäre durch Sportreifen vielleicht noch ein Gewinn an Spitze zu erreichen, aber solche Reifen sind bisher noch nicht lieferbar. Eine Ausweichlösung bietet der Michelin X-Reifen 135-305, mit dem wir allerdings keine Erfahrungen machen konnten. Ebenfalls noch nicht lieferbar ist das vorgesehene Sportgetriebe mit engerer Gangabstufung, von dem allerdings kein Gewinn an Spitze zu erwarten ist, da der (auf Motorschönung ausgelegte) IV. Gang unverändert bleibt.

Auf dem Testwagen waren Metzeler-Reifen montiert, die auch bei Nässe ausgezeichnete Lagen und lediglich auf nassem Pflaster Vorsicht erforderten. Ebenfalls gute Erfahrungen wurden auf dem BMW 700 mit Dunlop-Reifen gemacht. Angesichts der kleinen Räder und des ausgezeichneten Fahrverhaltens, das zum schnellen Kurvenfahren geradezu herausfordert, darf man sich beim BMW 700 Sport nicht wundern, wenn die Reifen sich verhältnismäßig schnell abnutzen.

Es hat sich inzwischen herumgesprochen, daß einige heutige Kleinwagen Fahreigenschaften haben, die man noch vor wenigen Jahren kaum für möglich gehalten hat. Ohne Zweifel ist der BMW 700 von diesen Autos eines der froppierendsten. Mit ihm rennmäßig schnell zu fahren, erfordert vielleicht einigen Mut, aber keinerlei Fahrkünste. Es ist buchstäblich nichts anderes nötig, als das Lenkrad in der richtigen Richtung zu drehen. Läßt man zuviel Gas stehen, dann wird das Auto weder vorn noch hinten weggehen, sondern sich in einem leichten four-wheel-drift von selbst abbremsen, ohne daß eine Lenk-Korrektur nötig ist. Das Fahrzeug bleibt in diesem Zustand jederzeit voll lenkbar. Das einzige, was passieren kann (und weswegen man diese Dinge nicht auf öffentlichen Straßen ausprobieren sollte) ist, daß man langsam weiter nach außen gerät, aber der Fahrverlust während des Driftens ist so groß, daß man es schon sehr dumm anstellen muß, um in eine kritische Situation zu geraten.

Es wird Leute geben (hoffentlich nicht viele), die auch den BMW 700 irgendwo herausfliegen lassen, aber ohne Zweifel ist das mit diesem Auto erheblich schwieriger anzustellen als etwa mit übersteuernden Sportwagen, selbst mit gut liegenden. Unter den Kleinwagen gibt es noch einige, die ebensogut liegen wie der BMW 700, aber unserer Meinung nach liegt keiner besser.

Die Lenkung selbst ist dabei nicht einmal ungewöhnlich zu loben (ganz abgesehen von der nicht sehr glücklichen Sitzposition am Kleinwagenmäßig flachen Lenkrad), sondern fühlt sich etwas weich an und geht für ein Fahrzeug dieser Gewichtsklasse nicht ausgesprochen leicht. Nach wie vor reagiert der BMW 700 sehr ausgeprägt auf Lenkrodaus-





## Neuigkeiten



IRP110



IRH019



VEP078



MOP051/1



Prokschi at



@prokschi.puch



prokschi.at



# PETEC



[www.prokschi.at](http://www.prokschi.at)

Robert Prokschi  
Römerweg 17  
2752 Wöllersdorf  
office@prokschi.at

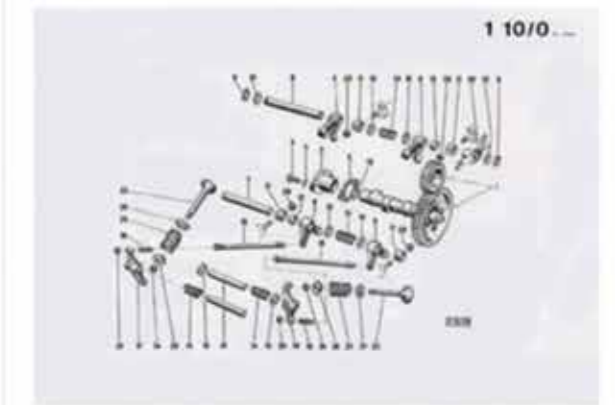
**AUTOQUARIAT**  
der professionelle Anbieter von  
Steyr-Puch Teilen für PKW und Hallinger  
seit 25 Jahren



Bei uns finden Sie:

- + das größte Angebot mit ca. 5000 Ersatzteilen  
viele originale Puch Restbestände  
➔ wir haben die Teile
- + eine Online-Teilesuche mit 45.000 Positionen  
Suche mit Originalnummern möglich  
➔ wir arbeiten gerne mit Originalnummern
- + Ein Verkaufsgeschäft in Wien, leicht erreichbar, Kundenparkplatz  
52 Wochen im Jahr geöffnet,  
➔ wir sind für unsere Kunden da
- + ein umfangreiches Archiv, aus dem dann schon viele Informationen in Publikationen eingeflossen sind.  
➔ Expertenwissen auch gedruckt
- + hohe Teilequalität zum besten Preis-Leistungsverhältnis  
➔ günstige Qualitätsteile

1.10 Nockenwelle, Ventile



- + einen übersichtlichen Webshop mit Zeichnungen und Photos zur Orientierung  
➔ einfaches Suchen und Finden

Autoquariat liefert seit 2020 Pakete bis 5kg um nur  
8,10 Euro inkl. MwSt nach Deutschland  
Und 95% aller versendeten Pakete haben weniger Gewicht als 5kg!

Derzeit KEIN Direktverkauf in 1180 Wien

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

