

Seit 1983

THONDORF

STEYR PUCH FREUNDKREIS DEUTSCHLAND





Neuigkeiten



BRP046



AUP043 und AUP043/1



FAP085



Prokschi at



@prokschi.puch



prokschi.at



PETEC



Robert Prokschi
Blätterstraße 7
2751 Wiener Neustadt -
Heideansiedlung

www.prokschi.at

INHALT

35/2021

INTERNA FREUNDESKREIS

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

TESTBERICHTE

- 8 Testbericht „Autocar“ 8/67
- 10 Testbericht „Autoretro 4/2008
- 22 Der Engländer Teil II

BERICHTE VON MITGLIEDERN

- 16 Dr. Holger Zeidler
- 20 Ebi Knie
- 28 Florian Engel

TECHNIK



40

- 40 Die Königsklasse
- 48 Feuer in der Hütte

HAFLINGER

- 50 Autorevue 8/2017
- 56 Familienangelegenheiten
- 58 Haflinger, Martin Krusche

- 77 „Seesicht“ Das Zürichmagazin 2/2011

- 80 Die Reise nach Österreich über Südtirol 2020

PUCH 500 MODELLE

- 89 Gowi Puch 500 Modelle von Holger Zeidler
- 91 Austro Classic 1/2021 mit Leserbrief MK



93

SONSTIGES

- 27 Prospekt Hans Stuck
- 30 Buchtipps
- 93 „Kyrrill das Vergaserpferdchen“
- 98 Buchvorstellung



28



62

NECKAR PUCH 650 SPIDER

- 61 OFN 1/2021
- 64 Puch Club Magazin Nr.25

REISEN

- 70 Die Überquerung des Umbrailpasses 2019



34

TREFFEN

- 31 Kleine Ausfahrt im Fränkischen 2020r
- 32 Südschwarzwald 2020
- 34 Große Ausfahrt im Fränkischen 2021



TEXTE Michael Kuhn



Liebe Steyr Puch Freunde, wie lange dauert das noch an? Das waren die Gedanken am Anfang des Jahres 2021.

Mittlerweile weiß man nicht mehr von wem und wann etwas über diese Zeit und das Geschehen gesagt wurde. Man möchte sich auch nicht daran erinnern. Wir hoffen ihr alle habt diese Zeit unbeschadet an Leib und Seele überstanden und blickt nun optimistischer in die Zukunft.

„Aber Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen.“ Dieses geflügelte Wort schreibt man Karl Valentin zu. Es könnte aber auch von Mark Twain stammen. Das war auch so ein Hintersinniger. In der Welt der Wirtschaft gibt es den Begriff des „Schwarzen Schwans“. Diese Metapher bezieht sich auf den selten vorkommenden Trauerschwan aus Westaustralien. Dieser Schwan verkörpert das bis dahin schlicht nicht Vorstellbare. So haben wohl die meisten von uns die Ereignisse zumindest anfänglich empfunden.

Rainer Hübsch hat sich mit einer vortrefflich organisierten Ausfahrt im Fränkischen gegen die allgemein verbreitete Verzagttheit gestemmt. Anfänglich in einem Wechselbad der Gefühle, was die Durchführbarkeit betraf. Es war bis zur endgültigen Entscheidung ganz eng. Aber Rainers Optimismus obsiegte. Elf Puchs mit insgesamt 22 Zylindern und ihre Besitzer kamen ins Fränkische, um über 220 Kilometer ihre Standfestigkeit zu beweisen. Sie kamen bei Leo Aumüllers grandioser Abarth-Sammlung und im „Dauphin

Speed Event“ nicht aus dem Staunen heraus. Es ist faszinierend zu sehen, welche Preziosen Menschen, ausgestattet mit Ausdauer und Leidenschaft, in einer Lebensspanne zusammentragen können. Siehe Bericht im Inneren des „Heftla“ und auch auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ im Album „Steyr Puch trifft Abarth“.

Schauen wir ein wenig weiter in die Zukunft, so erscheint uns das Jahr 2023 nicht allzu fern:

40 Jahre



**FREUNDESKREIS
DEUTSCHLAND** Seit 1983

Wir werden uns was Passendes anziehen und feiern. Ideen werden zu uns kommen – da sind wir sicher. Aktuell planen wir für 2022...

Man sieht sich in alter Frische.

Grüße an alle die unterwegs sind
Mathias Duesterberg, Richard Tangermann,
Hubert Nenninger und Michael Kuhn

Titelseite

Der Steyr Puch 650 TR2 Europa von Hans Egli in der heimischen Garage in Meilen am Zürichsee.

Rückseite

Der Rover „Perseverance“ (Beharrlichkeit, 1000kg) in Begleitung des Mars Heli „Ingenuity“ (Einfallsreichtum, 1,8kg). Zur linken steht das Raumfahrzeug „Steyr Puch 650TR“ (Thondorf Rallye, 480kg) der auf dem Mars nur einen Zwischenstopp eingelegt hat und im September 2021 nach erfolgreichem Neustart den Mars in Richtung Pluto verlassen wird. Geschätzte Flugzeit 35 Jahre.

DIES UND DAS...



Dieses Jahr bin ich mit der THONDORF spät in die Pötte gekommen. Meine Motivation litt unter einer gewissen Antriebslosigkeit.

Material und Berichte hatte ich schon über den Winter von Ebi, Holger, Florian, Willi und Ulrich in Fülle bekommen. Ich konnte mich diesbezüglich nicht beklagen. Meine Kraft reichte auch zum Scannen von Vorlagen jeglicher Art aus. Nur mit der Umsetzung und dem Schreiben haperte es. Ich wollte auch nicht unter den Umfang der letztjährigen Ausgabe zurückfallen. Meine eigenen Ambitionen wirkten vermutlich eher lähmend anstatt motivierend. Der Winterblues. Mit dem Laub fällt auch die Stimmung. Die Krise wurde mit zunehmender Sonnenscheindauer überwunden.

Unsere Informationskanäle, die da sind: Homepage, Facebook und THONDORF BOTE sind euch mittlerweile bekannt. Dabei fällt der geringe Umfang der Rückmeldungen und Kommentare auf Facebook auf. Dort sind wir gut aufgestellt und können tagesaktuell veröffentlichen. Häufig reagieren Menschen auf die Beiträge, deren Namen ich nicht kenne. Die unserer Mitglieder sind eher selten zu finden. Eine der Ursachen könnte die geringe Vertrautheit der Mitglieder mit der Informationstechnologie sein. Ausnahmen bestätigen die Regel. Ich tröste mich damit, dass die Beiträge zumindest eine Außenwirkung haben könnten. Aber das Problem der generell überschaubaren Rückmeldungen hat der Schorsch schon vor 20 Jahren beklagt. – es ist halt so.

Die Erstellung des „Heftla“ durch Matthias in Bamberg und mir in Bonlanden erfolgt mittlerweile recht routiniert. Da wir uns in der Zeit der Arbeit an der THONDORF nicht persönlich sehen, müssen Emails, WhatsApp, bei größeren Dateien wetransfer.com oder häufige Telefonate genügen. Wir können uns nicht beklagen.

Die Unfall-Fotos im Bericht über den TR2-Rechtslenker in dieser Ausgabe zeigen die hohe Stabilität der Fiat 500 F Karosserie. Diese Fotos sollen auch auf die Gefahren hinweisen, denen der Steyr Puch 500 zumin-

dest gelegentlich ausgesetzt ist. Gerade bei längeren Fahrten auf unbekanntem Strecken ist man einem erhöhten Risiko ausgesetzt, da die anderen Verkehrsteilnehmer den Steyr Puch entweder nicht rechtzeitig wahrnehmen oder in der Geschwindigkeit unterschätzen. Sie gehen natürlich davon aus, einen Fiat 500 vor sich zu sehen. Außerdem gehören die Fotos zu der interessanten, aber auch leider traurigen Geschichte des Steyr Puch 650TR2 Europa aus Liverpool.

Wie schon in der THONDORF Ausgabe 34 angekündigt, hat Ingegnere Roland Heimpl aus Vöcklamarkt in Oberösterreich ein neues Werkstattbuch „Das Steyr Puch-Zündsystem“ veröffentlicht. Allerdings schon im Juli 2020. Da hatten wir schon Redaktionsschluss. Auf 51 Seiten werden alle eventuell auftretenden Probleme an der Zündung tiefgründig abgehandelt. Erhältlich bei den Ersatzteihändlern unseres Vertrauens: „Autoquariat“ und „Prokschi, on the road since 2002“ und beim Steyr Puch Club Salzburg. Kosten: um die 35€ + Versand.

Nicht genug damit, beschenkte Roland die gläubige Puch-Gemeinde mit einer weiteren Broschüre im PDF-Format: „Wieviel PS hat mein Puch?“

Mir ist natürlich bekannt, dass die Ermittlung der PS-Zahl niemanden wirklich brennend interessiert. Ist ja auch nur eine Gaudi. Die PDF-Datei steht auf der Startseite unserer Homepage und auf der Internetseite des „Steyr Puch Club Salzburg“ unter dem Menüpunkt „Clubboutique“ zum kostenlosen Herunterladen und Ausdrucken bereit.



Jetzt können wir auch mal was für Roland tun (siehe Bild oben):

Er sucht seinen ehemaligen Steyr Puch 650TR2 Europa in Rot, den er einst in einem Zustand höherer Erkenntnis nach Deutschland – genauer nach Beilngries nahe Regensburg – verkauft hat. Er hat keinerlei Forderungen an den neuen Besitzer. Er möchte einfach nur wissen, wo sich sein ehemaliger 650TR2 befindet und ob er noch existiert. Roland hat sicherlich noch einige Informationen zu dem Wagen. Dieser 650TR2 Europa hat zwei Merkmale, an dem man ihn erkennen sollte:

- Vier Instrumente in der Mitte des Armaturenbrettes anstatt drei.
- Außerdem hat Roland die Ablage aus Pappe unter dem Armaturenbrett gegen die aus Blech des Steyr Puch 500D ausgetauscht.

Solltet ihr sachdienliche Hinweise besitzen, dann kontaktiert bitte Roland Heiml unter der Email-Adresse roland@heiml.com Er würde sich sehr freuen.

Bei Gelegenheit schaut mal wieder unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ auf unserer Home-

page vorbei. Dort findet ihr mittlerweile unter dem Button „FOTO ALBEN DES SPFD SEIT 1983“ 44 Alben nach Themen geordnet mit 1450 Fotos von Broschüren, Prospekten, Plakaten, diversen Steyr Puch Derivaten und Reisen mit dem Puch in die Ferne.

Kommen wir zum Konkreten: Das liebe Geld. Kontoverbindung und Jahresbeitrag in Höhe von 35€ bleiben unverändert.

STEYR PUCH FREUNDKREIS DEUTSCHLAND SEIT 1983

Hubert Nenninger
Hallertauer Volksbank
Iban DE04 7216 0818 0006 4394 38

Bitte benutzt für Überweisungen innerhalb Deutschlands den beiliegenden Überweisungsschein.

Danke, Michael



FACEBOOK & EMAIL



THONDORF IMPRESSUM

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

Mitglieder ca. 200

Erste Ausgabe der THONDORF 1984

Der Jahresbeitrag inklusive

der THONDORF beträgt 35.-

Der Betrag wird mit der

Versendung der THONDORF fällig

www.steyr-puch-freundeskreis.de

info@steyr-puch.de

Redaktionelle Gesamtleitung

und Medienbeauftragter

Michael Kuhn

70794 Filderstadt OT Bonlanden

info@steyr-puch.de

Mitgliederbetreuung und

Technischer Beauftragter

Hubert Nenninger

85084 Reichertshofen OT Agelsberg

juhu.nenninger@t-online.de

Technischer Beauftragter

Mathias Duesterberg

14823 Rabenstein/Fläming

OT Klein Marzehns

maccduesi@web.de

Adressenverwaltung

Rainer Hübsch

90768 Fürth

rainer@diehuebschen.de

Motorsportbeauftragter/

Thomas Hartmann

35260 Kaufungen

hartmann.kaufungen@freenet.de

Florian Engel

95632 Wunsiedel

florianengel@t-online.de

Kassenwart

Richard Tangermann

16866 Kyritz OT Holzhausen

sori.tangermann@googlemail.com

Externer Berater

Georg Hummel

76135 Karlsruhe

steyr-puch-hummel@online.de

Messestand Essen

Johannes Hiltrop

45659 Recklinghausen

mattu.hennes@gmx.de

Layout, Grafik, Satz und Druck

artmedia werbeagentur

Matthias Kelber, Essange Akwo

96050 Bamberg

www.art-media.de

info@art-media.de

Internet und Medien Gestaltung

Moon Toon Studios

Werbeagentur Kassel

Timm Hartmann

35119 Kassel

<https://www.moontoonstudios.de>

info@moontoonstudios.de

Hinweise

Nachdruck nur mit Genehmigung.

Einsender von Zuschriften und Bildern

erklären sich mit der Bearbeitung

einverstanden.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Einzelbeiträge geben nicht unbedingt die

Meinung des Herausgebers wieder.

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Papier

DANKSAGUNG

Ich möchte mich bei denen bedanken, die durch ihre Mitarbeit an der THONDORF Ausgabe 35 dieses „HEFTLA“ erst ermöglicht haben. Entweder durch Beiträge oder durch die Erlaubnis Artikel aus eigenen Publikationen in der THONDORF verwenden zu dürfen.

Martin Krusche, Dr.Holger Zeidler, Willi Roller, Rainer Hübsch, Ulrich Schlör, Florian Engel, Ebi Knie, Hans Egli, Thomas Geisbüsch und Charly Pörtl. Wolfgang Buchta von der AUSTRO CLASSIC, Heinz Reumiller von den OFN-Oldtimer Freunde Niederösterreichs und Manuel Wutti vom PUCH CLUB MAGAZIN.

Durch gewissenhafte Übersetzungen aus dem Englischen und Französischen ermöglichte unser langjähriges Mitglied Peter Brysch das Lesen der ausländischen Magazine ohne Wörterbuch.

Der größte Teil der Texte wurde von Peter Brysch und Rainer Hübsch gewissenhaft lektoriert.

Die verwendeten Fotos wurden in der Regel von Mitgliedern des Freundeskreises oder von externen Quellen zur Verfügung gestellt.

Die Fotos aus dem Album „Steyr Puch trifft Abarth“ stammen von Matthias Kelber.

Einen persönlichen Dank schulde ich Hubert, da ohne seine Hilfe meine Reisen in ferne Länder nicht hätten stattfinden können. Mir wäre sonst nur der Blick aus einem gelben ADAC Abschleppwagen in Erinnerung geblieben.

Ohne die gestalterische Beratung und Entwicklung des endgültigen Layouts durch Matthias und seiner Gefährtin Essange in und aus Bamberg wäre die THONDORF nur eine Ansammlung von bedrucktem Papier.

Der Versand der THONDORF Ausgabe 35 erfolgt ohne Murren in Gemeinschaftsarbeit.

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

Danke an alle!
Michael





und den Reifenmaßen, dass der Drehzahlmesser 500 Umdrehungen Abweichung in der Höchstdrehzahl angezeigt haben muss, und vielleicht ja sogar noch etwas mehr Leistung zu finden sei. Wir hielten uns aber an die rote Markierung und erzielten damit dennoch ein paar eindrucksvolle Werte. Der Motor klang dabei die ganze Zeit sauber und sehr gesund und ermunterte stets zum Drauftreten.

Es ist unmöglich, die Räder für optimale Beschleunigung zum Durchdrehen zu bringen, so dass wir den Schlupf über die Kupplung erzeugten und die Anfahrtdrehzahl über 5000 hielten. Die Getrieberäder heulen ziemlich laut und der Motor legt los mit einem Auspuffschlag, der jede normale Unterhaltung übertönt. Eine Freundin dachte, uns wären die Gesprächsthemen ausgegangen.

Von der Leerlaufdrehzahl bei 1200 U/min an (es hört sich immer noch weniger an, da das Ohr an die Zündfolgen mehrzylindriger Motoren gewöhnt ist) fühlt sich der Puch bei zunehmender Drehzahl sehr wie ein Fiat 500 an. Erst an dem Punkt, an dem dem Fiat die Luft ausgehen würde (etwa bei 4500 U/min) und man in den nächsten Gang schalten

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

müsste, ändert sich der Gesamtcharakter des Puchs gewaltig. Es ist als ob ein Schalter umgelegt wird und ein paar extra Zylinder zugeschaltet werden. Urpötzlich kommt buchstäblich Leben in den kleinen Motor und er dreht hinauf bis 7000 U/min oder mehr. Dabei sollte der Drehzahlmesser im Auge behalten werden, der 10,15 Pfund Aufpreis kostet. In den oberen Gängen führt volles Öffnen der Drosselklappe im Bereich unter 4000 U/min zu Fehlzündungen, verursacht durch Überfetten des Gemischs, weshalb es ratsam ist, das Drehzahlniveau hoch zu halten und lieber öfter zu schalten. Das Getriebe ist eng gestuft und der knuffige kleine Schalthebel zwischen den Sitzen lässt sich leicht betätigen, obwohl Doppelkuppeln elegantere Gangwechsel bringt. Spezielsitze kosten 14 Pfund Aufpreis pro Stück und der Fahrer kann mit ausgestreckten Armen lenken, wobei dann allerdings kein Platz mehr für Mitfahrer auf der Rückbank ist. Das kleine 12-Zoll-Lederlenkrad kostet fast 8 Pfund zusätzlich. Die Lenkung fühlt sich etwas lang übersetzt an und ein paar unserer Tester meinten, sie könnte direkter übersetzt sein für so ein kleines Auto mit der verfügbaren Leistung.

Mit dicken Radialreifen und ultrasteifen Aufhängungen ist das Fahrgefühl des Puchs sehr solide aber gleichzeitig empfindlich, außer auf völlig ebenen Straßenbelägen. Dafür ist das Kurvenverhalten beachtlich präzise und das Auto kann herumgeworfen werden ohne jegliche Rollbewegung, und das erwartete Übersteuern setzt erst lange nach der von der Vernunft im Kopf gesetzten Grenze ein. Die Fliehkräfte müssen schon sehr hoch sein, bevor das Heck leicht ausbricht, begleitet von einem protestierenden „Yoink“ des kurvenäußeren Dunlop SP3.

STEYR-PUCH 650 TRII 660 c.c.

BY GEOFFREY HOWARD



Links: Der Innenraum des Puchs ist aufgepeppt mit neuen Sitzen, Zusatzinstrumenten und einem kleinen Lederlenkrad

Rechts: Unter dem Abschlussblech schauen vier Auspuffrohre hervor

Ganz rechts: Kühlgebläse und Dynastarter sind auf einer Welle über dem Kurbelgehäuse gelagert und werden von zwei Keilriemen angetrieben



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

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

M.p.h.	Top	3rd	2nd	1st
10-30	(4-34)	(3-77)	(6-34)	(5-11)
20-40	—	(11-7)	10-1	(7-0)
30-50	26-6	(11-3)	8-0	(7-5)
40-60	24-9	(12-1)	7-9	(9-1)
50-70	18-5	(15-1)	—	—
60-80	19-8	(22-2)	—	—

From rest through gears to:

m.p.h.	Top	3rd	2nd	1st
30	4-3	5-1	—	—
40	7-3	8-0	—	—
50	10-6	11-9	—	—
60	15-0	16-8	—	—
70	22-7	24-0	—	—
80	34-8	38-2	—	—

Standing quarter-mile 19.5 sec (20.1 sec)

Maximum speeds in gears:

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

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

Im Straßenverkehr ist der Puch eine echte Bombe, wobei er der Spitze einer Schlange davon donnert und weit Abstand schafft zum Getümmel hinter ihm, oder sich durch engste Lücken schlängelt, mit nur ein oder zwei Fuß Abstand, aber genügend Leistungsüberschuss, um das Manöver schnell und sicher zu gestalten. Auf freier Strecke hämmert der Lärm in der Grundstruktur der Karosserie, trotz des standardmäßigen Klappdachs, und geht nach den ersten paar Stunden in ermüdender Weise auf die Ohren. Der Spritverbrauch sollte mehr in Relation gesehen werden zu dem, was das Auto an Leistung zur Verfügung stellt als zur Größe des Motors, und im Durchschnitt erreichten wir 23,2 mpg

(= 8,2 l/100km). Um die Reichweite zu verdoppeln, kann ein zweiter Tank für 8 Pfund Aufpreis unter die Fronthaube gequetscht werden. Dies war bei unserem Testwagen bereits geschehen, mit einer zusätzlichen Standanzeige (5 Pfund Aufpreis), die die normale Warnlampe für den Benzinstand ersetzt. Als Stadtauto hat der Puch nützliche Vorteile durch seine kompakten Dimensionen und seine lebhafteste Leistungscharakteristik. Der Preis und das hohe Geräuschniveau sprechen gegen ihn, aber alles in allem beurteilen wir ihn positiv. Er ist geprägt von einem ungewöhnlichen Charakter und bot uns viel Unterhaltung.





Col de la Schlucht, irgendwo im Elsass, gegen Ende der 70er Jahre. Ein zügig bewegter Mercedes erklimmt die letzten Serpentina. Ein Auge auf dem Drehzahlmesser, sieht der Fahrer ungläubig, wie sich ein winziges weißes Insekt mit beunruhigendem Brummen nähert. Zwei Kurven weiter ist der Floh schon vorbei, wobei er der großen Limousine sein pralles Fiat 500 Hinterteil zum Gruß zeigt. Ah ja, der beliebte Scherz, den Michel Thomas zu jener Zeit hundertmal wiederholt hat mit seinem Steyr Puch 650 TR! Und dieser Scherz lebt weiter, denn gerade als ich dies schreibe, hatte ich kurz vorher wieder einen Mercedes am Steuer eines Joghurtbechers mit österreichischem Geschmack versägt, der von Michel restauriert worden ist. Das Pedal voll durchgetreten, drehe ich den Vierten aus, das Auge auf den Drehzahlmesser fixiert. Nebenbei, wieviel sind eigentlich 70 Meilen auf einem Smiths Tacho auf einem von Jaeger in Kilometer?

Steyr-Puch 650 TR2, 1968

Cherchez l'erreur !

Täuschen Sie sich ja nicht!

Hüten Sie sich vor dem Joghurtbecher mit „österreichischem Geschmack“, vollgestopft mit Vitaminen: Sie werden nicht mehr darauf verzichten wollen! Tatsächlich hat der winzige Steyr Puch 650 TR 2 im Gewand eines simplen Fiat 500 alles von einem halbierten Porsche 356.

Eine Geräuschkulisse vom Typ Buschtrommeln, der kleine Boxer da hinten röhrt mit vollem Sound aus seinen zwei Endrohren. Vierrädiges Motorrad oder zweisitziges Kart? Völlig egal, da passt alles und das Vergnügen nähert sich dem roten Bereich!

Kluge Köpfe

Wer hätte geglaubt, dass die sehr ernsthaften Techniker der altherwürdigen österreichischen Firma Steyr Puch es fertigbringen würden, uns einen solchen automobilen Gag zu liefern? Es muss allerdings erwähnt werden, dass im Stellenplan dieses noblen Hauses schon von jeher die Namen einiger sehr respektabler kluger Köpfe vertreten waren: ganz vorne dran ein gewisser Hans Ledwinka (danach Ingenieur bei Tatra und Auto Union), der 1920 das erste Automobil für die Firma Steyr realisierte. Steyr, bis dahin Waffenhersteller, wo man sich dann um eine Umstrukturierung bemühen musste. Dieser Steyr VI Sport, mit 6 Zylindern, 4800 ccm Hubraum und obenliegenden Nockenwellen, begründete den exzellenten Ruf der Marke durch den 3. Platz bei der Targa Florio von 1923 und durch zahlreiche Spitzenplatzierungen in Bergrennen. Von 1929 an verbrachte sogar Ferdinand Porsche höchstpersönlich zwei Jahre im Konstruktionsbüro der Firma. >>

Aus diesem Blickwinkel täuscht der 650 TR2 einen Fiat 500 vor. Aber - hüten Sie sich vor stillen Wassern ...

Für die Teilnahme an Rallyes wurden diesem Auto für die Nachtappen zwei Zusatzscheinwerfer angebaut. Bemerkenswert: Der Tacho in Meilen und die umgekehrt anzeigende Tachonadel, ebenso die Steyr Puch typischen Lüftungsschlitze in der Motorhaube.





- 1 Dies ist der Schriftzug auf der ganz speziellen Motorhaube (S.26) der alles verändert.
- 2 Die schönen Stahlfelgen sind tief eingepresst und in der Radmitte sitzt eine zierliche verchromte Radkappe
- 1 Apposé au capot moteur spécifique (voir en p.26), le sigle qui change tout. 2 Les belles jantes acier se caractérisent par un très large déport et un mignon tout petit enjoliveur chromé.



MICHEL THOMAS : « J'AIME LES AUTOS MINIATURES ! »

„Ich und mein Vater besaßen tausende von Modellautos und wir haben sogar die mystische Marke Quiralu wieder aufgelegt! Ganz normal also, dass wir uns in den 70ern nach einem Steyr Puch umschaute, um an Rallyes teilzunehmen.“

In dieser Zeit belebten Michel Thomas und sein Vater die Rallyes und Rennstrecken der Region mit ihrem weißen Steyr Puch mit den blauen Streifen. Eine gute Weile später, nach einem Traction Avant und einem BMW 1600 TI, findet unser Freund zurück zu einem Steyr Puch, den er für die historische Rallye Monte Carlo 2006 meldete. „Wahnsinn! Das Auto kam gerade vom Restaurieren! Ohne Heizung werden wir mit offenem Dreiecksfensterchen fahren müssen, um die Windschutzscheibe einigermaßen frei zu halten! Trotzdem kamen wir durch, aber mein Beifahrer erinnert sich: Es war einfach saukalt!“ berichtet Michel, Präsident des Clubs Les Vieux Compteurs und Organisator des 1. Marathon du Grand Est, vom 23. bis 26. Oktober 2008. Michel Thomas ließ seinen Steyr Puch bei der Firma FHC präparieren. Es erstaunt kaum, dass das ein Porsche 356 Spezialist ist!



Mieux vaut ne pas tomber en panne sèche lors d'un rallye ! Le second réservoir d'essence figurait aussi au chapitre des options.

Der liegende Zweizylinder, mit seinem großen Kühlgebläse und seinem Monte Carlo Auspuff, dessen Rohre links und rechts außen gerade herauskommen, nach einer kreuzweisen Führung unter der Antriebseinheit. Hab ich's nicht gesagt, das ist wirklich ein halbiertes Porsche 356er Vierzylinder! Mit 43 PS bei 7200 U/Min hat dieser 660 ccm Motor eine Literleistung von 70 PS - und mit einem Fiat Reihomotor überhaupt nichts gemeinsam!

Tarnen und Täuschen

Wenn man im rechten Schalensitz vor dem dreispeichigen Alu-Lenkrad Platz genommen hat, genügt eine Schlüsselumdrehung und das Säuseln des Anlassers wird abgelöst vom Hämmern des Boxers. Da der Joghurtbecher seiner Hinterbank und auch aller sonstigen Verkleidungen innen beraubt ist, dröhnt es wie aus einem Auspuff. Die Instrumentenzeiger bewegen sich: Öltemperatur und Druck, Uhr, Benzinstand. Das Armaturenbrett ist ab Werk reichlich ausgestattet und nur der schwächelnde Smiths-Drehzahlmesser musste provisorisch durch ein Abarth-Instrument ersetzt werden. Das Puch-eigene Getriebe hat mit der Crashbox des Fiat 500 überhaupt nichts gemein.

Clonk! Wenn auch der erste Gang nicht synchronisiert ist, lassen sich aber die übrigen ohne besondere Vorkehrungen durchschalten. Und ich halte mich nicht zurück. 7000 Umdrehungen im Dritten! Perfekt liegend, dreht der Steyr spontan hoch und verlangt nach dem Vierten. Auf den ersten Blick zweifelt man an dem, was sich da abspielt: „Chef, ich sehe einen 500er Fiat mit 140 Sachen!“ „Putz dein Fernglas, Cruchot!“ Eine Kurve, ein Lenkimpuls - und die kleine Bombe reagiert unverzüglich, sauber und präzise dank der Abstimmung und der Aufhängung. Ein echtes zweisitziges Kart. Sogar die Bremsen überzeugen, große Alutrommeln wie bei den jüngeren Panhards: mehr als ausreichend wirksam, haben sie doch lediglich eine Gesamtmasse von knapp über 500 kg herunter zu bremsen. Der TR 2 überrascht mit seiner geradezu spielerisch abrufbaren Leistung und seiner Behändigkeit, aber, trotzdem ein Überrollbügel an Bord ist, sollte man niemals das geringe Gewicht und die relative Leichtigkeit seiner Struktur aus den Augen verlieren. Aber was soll's, das Leben ist zu kurz, um nur trist herum zu kutschieren!

TEXTE: JEAN-PAUL DECKER
PHOTOS: GILLES LABROUCHE

Dank an Michel Thomas für das Ausleihen des Spielzeugs.

Les grandes dates de la Steyr-Puch

1957 Steyr Puch baut den Fiat 500 Nuova in Lizenz (2 Zylinder, Boxermotor, 493 ccm, 16 PS)



1959 Die österreichische Firma stellt den 500 D vor, mit Stahldach und das Modell 500 DL mit 19,8 PS

1961 Die Kombi-Version, italienisch Giardiniera, wird vorgestellt, mit 700 ccm und 25 PS (Normalversion des Kombi) oder mit 19,8 PS (Sparversion)



1962 Der 700 ccm Motor wird in die Limousine eingebaut und wird zum 650 T

1964 Hubraumerweiterung beim 650 TR auf 660 ccm (Rallye) und Doppelvergaser (27 PS)



1965 Der 650 TR bietet 43 PS. Der Pole Sobieslav Zasada wird mit so einem Auto Rallye Europameister der Gruppe 2

1967 Die Selbstmördertüren entfallen bei allen Modellen

1969 Letztes Modell, der 500 S (Sport) mit 500 ccm und 19,8 PS

1974 Der 500 S wird durch den Typ 126 ersetzt, dessen Karosserien aus Polen importiert werden, wo der Fiat 126 produziert wird. (Der Motor ist ein Steyr Puch 645 ccm, 25 PS)

1975 Einstellung der Produktion 500/650. Steyr Puch baut in Graz den geländegängigen Haflinger und später den Pinzgauer 4x4 und 6x6 und den Mercedes G.

Mein erstes Auto

TEXT // FOTOS Dr. Holger Zeidler



Ein Zündanlass-Schloss gekoppelt mit einer Lenkradsperrung gibt es noch nicht, das Zündanlass-Schloss befindet sich mittig im Armaturenbrett. Gemäß damaliger Auflage des Gesetzgebers wurde gegen Diebstahl ein Getriebe-Sperrschloss eingebaut.

Zum Thema „Mein erstes Auto“ sind unzählige Berichte veröffentlicht worden.

Das war auch das Leitthema einer Modellbörse in Weende im Oktober 2014. Ich entschloss mich, diese Veranstaltung zu besuchen, zumal ich über den Steyr Puch 500 sicherlich einen interessanten Beitrag liefern könnte. Ein anwesender Zeitungsreporter interviewte mehrere Besucher, und ich gehörte zu den Auserwählten. Ich gab reichlich Informationen und zeigte ein Foto aus dem Jahr 1964. Das Ergebnis wurde am nächsten Tag in der Tageszeitung mit folgendem Wortlaut veröffentlicht:

„Ein weißes Steyr Puch 500D, sagt Holger Zeidler aus Herberhausen, ganz selten. Vor zehn Jahren hat sich Zeidler es gegönnt, einen weiteren Steyr Puch zu erwerben, diesmal aber in Rot und mit sagenhaften 30 PS stärker motorisiert. Sein Alltagsfahrzeug: ein VW Bora Variant“.

Der Bericht war zwar kurz und bündig, aber leider enthielt er mehrere Fehler, so die Angaben zur Farbe Weiß statt Beige, zum Erwerb des gegenwärtigen roten 650 TR nicht vor 10, sondern vor über 40 Jahren usw. Außerdem blieben als wichtige Informationen das Alter meines ersten Steyr Puch (1962) und der Zeitpunkt seines Erwerbs 1964 unerwähnt. Ich war enttäuscht – eine sehr flüchtige und unpräzise Recherche! Wenigstens entschädigte das Foto ein wenig.

Als 2018 der PS-Speicher in Einbeck dazu aufrief, einen Beitrag zu einer geplanten Sonderausstellung „Klein, aber mein“ zu leisten, sah ich für mich eine willkommene Möglichkeit, den Steyr Puch hier im Norden einmal einer breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren, wenn zunächst auch nur in Form eines authentischen Berichts.

Folgende Details reichte ich im PS-Speicher ein:

„Wie ich zu meinem ersten Kraftfahrzeug, einem Steyr Puch 500 D, kam.“

Anfang der sechziger Jahre schwappte die Motorisierungswelle auch auf die Studenten in deutschen Landen über. In dieser Zeit gehörte ich zu den noch nicht motorisierten Mitgliedern unserer Gesellschaft, aber ich schielte bereits hin und wieder wehmütig nach einem fahrbaren Untersatz. Ein motorisiertes Zweirad kam aus mehrerlei Gründen nicht in Betracht, und unter den Autos standen nur zwei Modelle zur Diskussion, entweder ein Fiat 500 oder ein Fiat 600, letzteres aus Kostengründen deutlich erst an zweiter Stelle. Beim 500er gefiel mir die Situation im Fond nicht, ging es dort doch reichlich eng zu, besonders was die Kopffreiheit betrifft. Aber nach allerlei Kostenrechnungen – das Auto musste ja irgendwie finanzierbar sein – durfte es nur der kleinste Fiat werden.

An einem sonnigen Tag im Februar 1964 entdeckte ich bei einem Spaziergang in einem Göttinger Villenviertel unter einem Alleebaum geparkt ein kleines Auto, das auf dem ersten Blick einem Fiat 500 glich, doch war eine Besonderheit nicht zu übersehen: ein großes Rückfenster und damit verbunden ein Häubchendach, eine Maßnahme, die – bereits von außen unschwer ersichtlich – spürbar mehr Platz auf den Rücksitzen versprach. Das wäre das Auto für mich! So hatte ich mir meinen zukünftigen Wagen vorgestellt. Beim genaueren Hinsehen zeigte sich sehr schnell, dass es sich um keinen Fiat 500 handelte, sondern um einen Steyr Puch 500D, mit dem Zusatz „Modell Fiat“. Mit Fiat

musste das Fahrzeug also etwas zu tun haben. Aber die Firma Puch – das war mir geläufig – hatte ihren Sitz in Österreich, in Graz! Und noch etwas fiel mir sofort auf: Beim Blick auf die Tachometerskala (wieviel der Wagen wohl Spitze fährt?) stutzte ich, war sie doch entgegen dem Uhrzeigersinn angeordnet und reichte bis 120 km/h. Da weit und breit vom Besitzer des Steyr Puch nichts zu sehen war, fasste ich spontan den Entschluss, schriftlich in Graz anzufragen und um nähere Informationen zu bitten. Inwieweit auch in Deutschland Steyr Puch-Händler existierten, war mir zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt; aber irgendwo mussten diese Wägelchen ja vertrieben werden. Vieles war also völlig unklar. Das änderte sich aber rasch, denn die Post aus Graz war sehr schnell, und binnen einer Woche(!) lag mir das Antwortschreiben in meinem Heimatort Hannover vor. Nun wusste ich schon mehr: In Kürze würde ich Antwort von der Deutschen Steyr-Daimler-Puch Ges.m.b.H. aus Freilassung erhalten, die nach 11 Tagen eintraf. Ich erhielt ausführliches Prospektmaterial, einen Testbericht aus „Hobby“ (Nr.11/1962-09.05.1962), ein Händlerverzeichnis und ein ausgesprochen freundliches Begleitschreiben. In Hannover gab es zwei Vertretungen, ebenso in Göttingen. Alles war sehr beeindruckend, auch der Preis: DM 3.875 für das Modell 500D – der Fiat 500 kostete DM 3.190, für damalige Verhältnisse ein erheblicher Preisunterschied! In der Fachpresse war sogar von einem stolzen Preis die Rede. Aber an einen Neuwagen war nicht zu denken, auch wenn ich meinen Finanzhaushalt durch Tätigkeiten im Volkswagenwerk Hannover (als Maschinenarbeiter/Student verdiente man im Akkord in Wechsel- schicht immerhin im Tagessatz fast 33 DM – ein traumhafter Lohn!) deutlich aufbessern konnte. Irgendwann in den nächsten Tagen wollte ich einen Steyr Puch-Händler in Hannover (dort wohnte ich während der Semesterferien bei meinen Eltern), die rührige Firma Holz, aufsuchen und erkunden, ob möglicherweise ein gebrauchter Puch angeboten wird. Doch so weit sollte es zunächst gar nicht kommen, der Zufall wollte es ganz anders! Am 21. März 1964 ging ich in der Wochenendausgabe der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung die Gebrauchtwagenangebote durch (sie waren damals noch nicht alphabetisch geordnet) und stieß nach längerem Suchen plötzlich auf folgende vierzeilige Kleinanzeige:

Steyr-Puch 500 D, mod. Fiat Pkw, Vorführwagen 1600 km, Farbe: beige, zum Sonderpreis 2200,- DM gegen Kasse zu verkaufen. Näh. Minden Ruf 05 71/27 28.

Das ist er !! Nun hieß es schnell und entschlossen zu handeln. Unter der angegebenen Rufnummer meldete sich die sympathische Stimme eines Herrn Ludwig Kopp. Wie sich herausstellte, war ich mit einer Steyr Puch-Werksvertretung verbunden. Bereits in Hochstimmung fragte ich noch nach, ob es sich bei der Kilometerangabe nicht um einen Druckfehler handele, doch wurde mir ausdrücklich die Kilometerleistung mit knapp 1.600 km bestätigt und als

Baujahr 1962 genannt. Es war kurz nach 8 Uhr und ich ließ mir verbindlich das Fahrzeug bis 11 Uhr reservieren. Knapp eine Stunde später rollte ich mit dem DKW Auto-Union 1000 meines Vaters auf den Hinterhof der Fa. Kopp in Minden/Westfalen. Ich traute meinen Augen nicht: Ein blankgeputzter Steyr Puch im Farbton Beige stand zur Besichtigung bereit, von einem Neuwagen kaum zu unterscheiden. Das Wägelchen war als Vorführwagen in zwei Jahren genau 1.568 km weit bewegt worden. Herr Kopp verschwieg mir nicht, dass eine Nonne bei einer Probefahrt die Mauer der Hofeinfahrt unterschätzt und an der Fahrertür einen leichten Blechschaden verursacht habe, der aber fachmännisch instand gesetzt worden sei. Der Blick in den Motorraum zeigte den blitzsauberen Zweizylinder-Boxer-Motor – alles wie neu! Beim Öffnen der Frontkofferraumklappe bestätigte sich der neuwertige Zustand des Wagens. Herr Kopp merkte ergänzend an, Probefahrten seien nur bei schönem Wetter erfolgt. So machte auch der Fahrgastraum den Eindruck, als wäre er noch von niemandem betreten worden. Zweifel, diesen Wagen nicht zu kaufen, kamen unter diesen Voraussetzungen erst gar nicht auf. Die obligatorische Probefahrt, eber eine Formsache, fand bei sonniger Witterung statt und bestätigte dieses günstige Angebot. Zwar zeigte sich der Motor im Leerlauf nicht von der besten Seite, er ging bei einem Ampelhalt und beim Stopp vor zwei Fußgängerüberwegen aus, werkelte aber im Fahrbetrieb recht munter. Alles weitere ergab sich dann wie von selbst. Der Kauf wurde zunächst nach alter Väter Sitte per Handschlag besiegelt und als Abholtermin der darauffolgende Dienstag vereinbart. Eine Anzahlung war selbstverständlich nicht erforderlich, und wir verabschiedeten uns beiderseits zufrieden.

Wie vereinbart, traf ich am Dienstag, jetzt in Begleitung eines fachkundigen Freundes, wieder in Minden ein; er war vom exzellenten Zustand des Steyr Puch ebenfalls sichtlich beeindruckt, und seine kritischen Sichtkontrollen deckten keinerlei verborgene Mängel auf. Das Stehenbleiben des Motors entpuppte sich als völlig harmlos: Die zu niedrig eingestellte Leerlaufdrehzahl ließ sich mit einem Handgriff durch eine halbe Umdrehung der Leerlaufregulierungsschraube vor Ort beheben.

Die anstehenden Formalien waren bald erledigt. Der Händler hatte den Kaufvertrag bereits aufgesetzt, die Bezahlung erfolgte in bar, und so wechselten 22 blaue Scheine den Besitzer. Jetzt war ich Besitzer und stolzer Lenker



STEYR-DAIMLER-PUCH A.G.



eines Steyr Puch! Mit den besten Wünschen für die Zukunft und allzeit gute Fahrt traten wir die Rückreise nach Hannover an. Aus Sicherheitsgründen fuhr mein Freund mit seinem Wagen hinter mir her, und er staunte nicht schlecht, welche Beschleunigung der kleine Österreicher an den Tag legte. Obwohl der Motor noch nicht eingefahren war, lief er erfreulich weich, und die Tachonadel kletterte (von rechts nach links!) schon einmal auf über 110 km/h, was meinen Freund zu einem regelrechten Lichtbuntenfeuerwerk veranlasste. Zu Hause angekommen verriet er mir, einmal wäre ich fast 120 km/h schnell gewesen – ein sensationeller Wert! Die Vorzüge eines echten Kleinwagens zeigten sich sofort, denn eine kleine Parklücke konnte von mir vollwertig genutzt werden. Die Laternengarage für die Nacht war gesichert. Ein abschließender prüfender Blick gegen 10 Uhr abends auf meine neue Errungenschaft vom Balkon der elterlichen Wohnung im 2. Stock zeigte mir zumindest einen Nachteil eines handlichen Kleinwagens, denn irgendwelche Witzbolde hatten den Steyr Puch aus der Parklücke mitten auf den Bürgersteig gewuchtet. Beschädigungen waren zum Glück nicht feststellbar. Dem Rangieren zurück in die Parklücke kam wiederum die Zwergengröße des Wägelchens zugute: Wenige Lenkradeinschläge genühten, und der Kleine stand wieder am alten Platz.

Nach der amtlichen Ummeldung am nächsten Tag besuchte ich die Steyr Puch-Werksvertretung Heinrich Holz. In der Werkstatt wimmelte es förmlich von Steyr Puch-Fahrzeugen: Da standen 7 oder 8 Haflinger, jene kleinen Geländewagen, die in schwierigem Terrain vielen großen Allradfahrzeugen auch heute noch überlegen sind. Ein 500D wurde inspiziert, und ein Steyr Puch-Kombi (700C) stand auf dem Hof, es war der Firmenwagen. Außerdem waren zwei Steyr LKW in Arbeit. Es herrschte höchste Betriebsamkeit. Dennoch hatte man viel Zeit für den neuen Steyr Puch-Kunden, war sehr freundlich und hilfsbereit. Mir wurde versichert, ich hätte einen sehr guten Kaufgetätigt;

man ließ mich wissen, die Steyr Puch 500D seien ohnehin augenblicklich sehr schwer lieferbar; vielleicht hätte ich einen Kombi (700C) als Neuwagen bekommen können.

In unmittelbarer Nähe der Wohnung meiner Eltern befand sich eine Gasolin-Tankstelle, dessen junger Tankwart mich mit meinem Steyr Puch willkommen hieß und mir die Pflegearbeiten am 500D auf seinem Gelände erlaubte.

Dieser Steyr Puch 500 D als Erstwagen wurde den Werbeslogans des Werkes

„Wohl dem, der einen Steyr Puch besitzt!“
oder

„Steyr Puch – glücklich jeder, der ihn fährt!“
voll gerecht und hat auch heute uneingeschränkt für den Nachfolger Steyr Puch 650TR Europa, Bj. 1967 seine Gültigkeit.

Dr. Holger Zeidler – Göttingen, im Mai 2018 „

Wenige Tage später erreichte mich die Rückmeldung vom PS-Speicher auf meinen eingereichten Beitrag: „...vielen herzlichen Dank für die tolle Geschichte. Ja, den passenden Wagen zu finden, da braucht man manchmal auch Glück. Auf dem Foto erkennt man die Freude und Stolz



Einige Wochen später konnte ich die Sonderausstellung „Klein, aber mein“ aufsuchen und entdeckte an der eigens vorbereiteten Pinwand meinen auf rotem Papier gedruckten Beitrag, der verständlicherweise

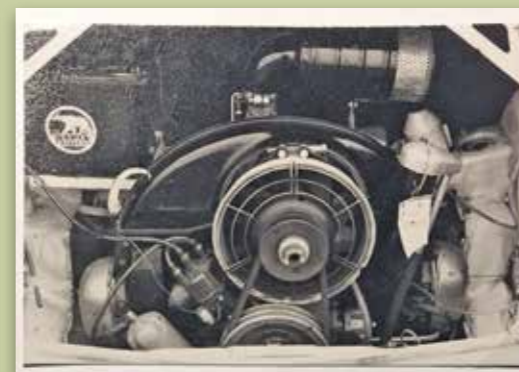
entsprechend reduziert werden musste, aber insgesamt treffend die wesentlichen Kernaussagen enthält, unterstützt von einem Foto zur Dokumentation der Wagenpflege an der Gasolin-Tankstelle.

von Ihnen und dank der Werbung von Gasolin ein wirklich bemerkenswertes Zeitdokument. Vielen Dank, dass Sie dies mit uns teilen.“

Anmerkung: Eine ausführliche Dokumentation meines „Steyr Puch-Werdegangs“ konnte nach einer ersten Kontaktaufnahme im August 1985 mit Michael Kuhn (vermittelt durch Heinz Liedl bei einem Inspektionsaufenthalt in Graßlfing) in den Thondorf-Ausgaben 2, 4 und 6 veröffentlicht werden.



Einige Fotos aus meinem Archiv zeigen unseren ersten Steyr Puch (500D) aus dem Jahr 1964, der mit schönen verchromten Radkappen ausgestattet war. Die Fotoreihe entstand 1964 auf dem Parkplatz vor dem VW-Werk in Hannover-Stöcken.



Zum Abschluss ein Blick in den Motorraum...



...und auf das schlichte Cockpit

Auf dem Motorraumdeckel ist die Jalousie für den Winterbetrieb montiert, die es als Zubehör gab. Das typische „Häubchendach“ verschafft den hinten Sitzenden spürbar mehr Platz und Kopffreiheit. Die Heckscheibe zeigt den Aufkleber „Steyr Puch – Deutscher Bergmeister 1964“



Die vom PS-Speicher erstellte Zusammenfassung meines Artikels an der Pinwand



Die Sonderausstellung „Klein aber mein“ konnte auch 2020 besucht werden. Die Pinwand wurde etwas abgewandelt, aber die Kurzfassung meines Beitrages ist weiterhin präsent



Bei einem der späteren Besuche des PS-Speichers in Einbeck durfte unser aktueller 650 TR für einen Fototermin am Eingangsgebäude aufgestellt werden – eine nette Geste! In der Dauerausstellung des PS-Speichers, der größten Oldtimersammlung Europas, sind allerdings bisher noch keine Steyr Puchs (Pkw oder Haflinger) vertreten



TEXT // Fotos Eberhard Knie



Das Hopferle

Klein und fein...

Nach einer gescheiterten Wehrdienstverweigerung musste ich 1974 bei der BW dann doch noch antreten. Seit zwei Jahren besaß ich damals mein erstes Auto, ein Goggomobil (Reise nach Paris...). Schnell war klar, das lässt sich mit der Bundeswehr nicht in Einklang bringen.

Am 9. März 1974 kauften wir einen neuwertigen Fiat 500 mit Frontschaden und ca. 7400 km auf dem Tacho für günstige 2500,- DM. So war ich gut gerüstet und spulte jedes Wochenende treu und brav 500 km herunter. Wir unternahmten viele Reisen, selbst mit dem Faltboot, für das wir extra einen Dachträger bauten.

Wichtig waren Ölwechsel, Unterbrecher, Zündkerzen und das Einstellen der Ventile. Das alles lag in den Händen meines Freundes, eines Automechanikers. Am 17. September 1977 durchbrachen wir die Schallmauer von 100.000 km an einem der 185 m hohen Brückenpfeiler der damals im Bau befindlichen Kochertalbrücke an der A6. Wir feierten das Ereignis mit einer kleinen Flasche Sekt.

1978 wurde die Knutschkugel unser Hochzeitsauto. Die Kugel brauchte aber vorher noch neue Schweller und Reparaturbleche an den Türen, die wir einschweißten. Aus Kostengründen wurde das Auto nur bis zum Knick

lackiert. Unten neu und oben alt und in der Mitte der rote Streifen. Noch in der Nacht vor der Hochzeit wurde geschraubt und alles zusammengebaut. Nach



Fahrkosten		Mileage		Fuel		Oil		Tires	
Date	Start	End	Start	End	Start	End	Start	End	Start
1974	0	7400	0	0	0	0	0	0	0
1975	7400	10000	0	0	0	0	0	0	0
1976	10000	15000	0	0	0	0	0	0	0
1977	15000	100000	0	0	0	0	0	0	0
1978	100000	120000	0	0	0	0	0	0	0
1979	120000	150000	0	0	0	0	0	0	0
1980	150000	180000	0	0	0	0	0	0	0
1981	180000	210000	0	0	0	0	0	0	0
1982	210000	240000	0	0	0	0	0	0	0
1983	240000	270000	0	0	0	0	0	0	0
1984	270000	300000	0	0	0	0	0	0	0
1985	300000	330000	0	0	0	0	0	0	0
1986	330000	360000	0	0	0	0	0	0	0
1987	360000	390000	0	0	0	0	0	0	0
1988	390000	420000	0	0	0	0	0	0	0
1989	420000	450000	0	0	0	0	0	0	0
1990	450000	480000	0	0	0	0	0	0	0
1991	480000	510000	0	0	0	0	0	0	0
1992	510000	540000	0	0	0	0	0	0	0
1993	540000	570000	0	0	0	0	0	0	0
1994	570000	600000	0	0	0	0	0	0	0
1995	600000	630000	0	0	0	0	0	0	0
1996	630000	660000	0	0	0	0	0	0	0
1997	660000	690000	0	0	0	0	0	0	0
1998	690000	720000	0	0	0	0	0	0	0
1999	720000	750000	0	0	0	0	0	0	0
2000	750000	780000	0	0	0	0	0	0	0
2001	780000	810000	0	0	0	0	0	0	0
2002	810000	840000	0	0	0	0	0	0	0
2003	840000	870000	0	0	0	0	0	0	0
2004	870000	900000	0	0	0	0	0	0	0
2005	900000	930000	0	0	0	0	0	0	0
2006	930000	960000	0	0	0	0	0	0	0
2007	960000	990000	0	0	0	0	0	0	0
2008	990000	1020000	0	0	0	0	0	0	0
2009	1020000	1050000	0	0	0	0	0	0	0
2010	1050000	1080000	0	0	0	0	0	0	0
2011	1080000	1110000	0	0	0	0	0	0	0
2012	1110000	1140000	0	0	0	0	0	0	0
2013	1140000	1170000	0	0	0	0	0	0	0
2014	1170000	1200000	0	0	0	0	0	0	0
2015	1200000	1230000	0	0	0	0	0	0	0
2016	1230000	1260000	0	0	0	0	0	0	0
2017	1260000	1290000	0	0	0	0	0	0	0
2018	1290000	1320000	0	0	0	0	0	0	0
2019	1320000	1350000	0	0	0	0	0	0	0
2020	1350000	1380000	0	0	0	0	0	0	0

der Hochzeit mit meiner Beate fuhr ich über viele Jahre regelmäßig zu den Wochenstunden des Posauenchors. Immer von der neuen Wohnung aus in die alte Heimat, jedes Mal 120 km.

Bei einem Kilometerstand von 136.165 km erhielt das „Hopferle“ einen neuen Motor aus einem Fiat 126, der in Bremen einen Goggomotor erhalten hatte. Der Besitzer hatte den Wagen umbauen lassen, um mit 250 cm³ und dem alten Führerschein 4 weiterhin Auto fahren zu können. Jetzt hatten wir kräftige 23 PS und weiter ging's. Das Ganze wurde von der Fiat AG in Heilbronn nicht nur abgesegnet, wir bekamen damals auch eine Urkunde für unsere 100.000 km.

Selbst als Familienauto waren wir noch unterwegs – mit unserer Tochter Hanna, denn damals gab es diese neuen Faltbuggys. Wir waren wieder im Rennen. Die vorerst letzte Eintragung im Fahrtenbuch erfolgte am 22. Mai 1994 bei km 183.250.

Fünf Jahre später, am 21. Hochzeitstag 1999, waren wir das letzte Mal mit einer geliehenen roten Nummer auf großer Tour unterwegs. Dann wurde die Knutschkugel abgestellt – sie trug nun auch schon deutliche Verschleißspuren.

Wegen eines vermeintlichen Schnäppchens gab ich den Fiat am 5. Februar 2002 für 500,- € aus den Händen. Dieses sogenannte Schnäppchen, ein Fiat Bianchina Cabrio, wurde später auch verkauft. Wir machten mit der Aktion viel Geld kaputt.

Jetzt war der Platz des geliebten Fiats leer.

...und jetzt gemein

Irgendwann Anfang 2003 waren wir einkaufen. Damals war ich schon im Oldtimerfieber. Ich besaß seit 1999 einen Volvo 444, den ersten ‚Buckel‘. Seit der Zeit schaute ich immer die Magazine auf den Märkten an und sah dabei ein Heft mit einem Artikel über einen Fiat Steyr Puch, der so aussah wie ein Fiat 500. Ich las und blätterte und legte das Magazin wieder weg. Meine Tochter sagte: „Kauf es doch!“. Aber die geizigen Schwaben... Tage später knallte sie mir das Magazin auf den Tisch und die Sache kam ins Rollen. Der Bericht war irre, die sprachen von 50 PS! Telefonate mit Lothar Kahl und einem gewissen Georg Hummel folgten. Ein Steyr Puch wurde im Magazin unter Kleinanzeigen angeboten. Das Auto stand in Aachen. In der Nähe wohnte Jörg Walkowski, der mir einige wichtige Insidertipps zu diesem Auto geben konnte. Und so machte ich mich auf den Weg und traf auf einen Steyr Puch 650 mit TR Technik, der genauso aussah wie unser „Hopferle“ – weiß mit einem rotem Streifen, passabler Zustand. Da war eigentlich schon alles klar. Als ich nach atemberaubender Probefahrt

wieder beim Verkäufer einlief (von wegen „Hopferle“) wurde die Sache perfekt gemacht. Am 10. März 2003 gehörte der Steyr Puch mir. Belege über den Saam Motor lagen bei.

Ich trat dann auch dem Steyr Puch Freundeskreis bei. Das Auto machte einen riesigen Spaß, besonders meiner Tochter Hanna. Sie war immer sehr gerne und mit Leidenschaft dabei. Jede schnelle Kurve begeisterte sie.

2006 wurde das Pucherl zum ersten Mal bei der Retro Classic in Stuttgart auf dem Killesberg ausgestellt, zusammen mit dem blauen Steyr Puch von Karl Oberndorfer. Seither besteht eine feine und intensive Freundschaft zwischen uns. Auch auf der Retro Clas-



sic am Stuttgarter Flughafen war mein Puch schon auf dem Messestand zu sehen.

Am 17. April 2006 verstarb meine Tochter Hanna bei einem Motorradunfall. Die Welt brach für mich zusammen. Trotz Bedenken nahm ich am 20. Mai 2006 an einem Treffen auf dem Flugplatz in Kaufbeuren teil, organisiert von Günther Lehmann. Begleitet wurde ich von Karl Oberndorfer. Hier war ich das erste Mal für ein paar Stunden weg von der Dunkelheit. Es hat sogar Spaß gemacht.

Mittlerweile habe ich selbst eine rote Nummer, noch einige andere Oldtimer, wie einen Fiat Topolino Lieferwagen, Fiat 1000 TCR Replica..., allesamt betreut von Karl Oberndorfer und ich habe wieder Freude am Leben gefunden, im Sinne von Hanna.

So sind es jetzt 48 Jahre, die mich diese tolle Karosserie begleitet, einmal als echtes Schäflein und jetzt eben als Wolf im Schafspelz.

Eberhard Knie genannt „Ebi“ wohnt in Gemmingen bei Heilbronn



Thomas Geisbüsch auf TR2 Rechtslenker

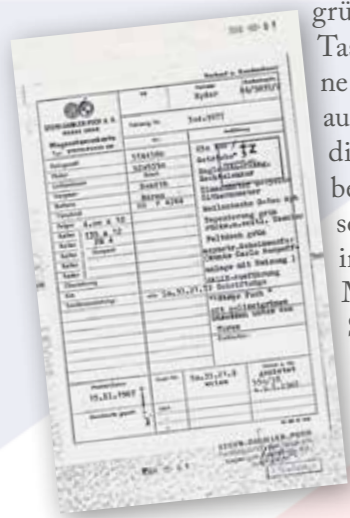
Der Engländer Teil 2

Die lange Reise eines Steyr Puch 650TR2 Europa in der Englandausführung. Von Graz über Liverpool nach Pinkafeld 1967 – 2020.

Ich sah den 650TR2 in der seltenen Rechtslenker Ausführung im Juni 1989 am Salzburgring zum ersten Mal. Der Besitzer, Thomas Geisbüsch aus Mayen in der Eifel, war zu recht stolz auf den Wagen, der allerdings, wie sich noch zeigen sollte, einige gravierende Macken hatte.

Insgesamt nur neun Exemplare in weiß/grün sollen laut der Steyr Puch 650TR Monografie von Horst Morocutti von Graz 1967 nach UK exportiert worden sein.

Unser TR2 hatte diese elegante Innenausstattung aus grünem Kunststoff und aufgenähten Taschen. Ergänzt durch polizeigrüne Streifen unter den Türen – siehe auch Wagenstammkarte. Es soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass von den neun TR2 Puchs sogleich drei von Fachjournalisten in den Orbit befördert wurden. Man ging offensichtlich von der Straßenlage eines Mini Coopers aus. Das war ein Fehler. Fast jeder erfahrene Puch-Treiber kennt die heikle Straßenlage seines Alpen-Carreras im Grenzbereich und übt entsprechende Zurückhaltung. Roger Perry, ein englischer Steyr Puch 500 Besitzer, sagte dazu :



„Nine imported, salesmen crashed three, four remain in England“



Als einer von den neun von der Firma Ryders Autoservice in Liverpool 1967 importierten Puchs diente das Exemplar von Thomas Geisbüsch mit der Fahrzeug Nr. 504.9677 dem Magazin „Autocar 8/1967“ als Testwagen für eine ausführliche Erprobung.

„Jeder hat seinen Traum. Vom Sieg über Jim Clark bis zur Einhandweltumsegelung erfreuen wir uns alle an gelegentlichen Rückzügen aus der Realität. Nehmen wir an, das Folgende ist ein Traum, aber er könnte wahr sein. Als wir die M4 hinunterfuhren in einem Autochen, das nur wie ein Fiat 500 aussah, näherte sich ein Rolls Royce gemächlich auf der Überholspur. Wir hängten uns an ihn dran und beschleunigten auf seine 75 mph. Er reagierte, indem er auf 80 mph erhöhte, wobei er etwas verwirrt in den Spiegel

schaute. Wir blieben dran über 85 bis 90 mph und zogen dann fröhlich winkend innen vorbei, da wir eine Abfahrt von der Autobahn nahmen. Der Rolls Royce Fahrer drehte sich um und starrte herüber, ohne seine Verärgerung zu verbergen.“

In diesem Stil ging es dann noch eine Weile weiter. Der Autor hatte offensichtlich seinen Spaß.

In den kommenden Jahren ging der 650TR2 im United Kingdom durch verschiedene Hände. An dieser Stelle berichtet nun Thomas in der THONDORF Ausgabe 4 „Der Engländer“ was er über seinen Puch in Erfahrung bringen konnte.

„Zwei rechtsgelenkte Fahrzeuge wurde zunächst – als Vorserienwagen – dem englischen Importeur Ryder in Liverpool übergeben(2b.) (Redaktion: Das waren noch die Fiat 500 D Karosserien mit hinten angeschlagenen Türen und Puch-Bürzel), um bei Rallyes eingesetzt zu werden. Zum Rallyeeinsatz gelangte aber dann nur ein Fahrzeug. Um es vorwegzunehmen: Dieses Auto musste 1984 in Irland gestanden haben und dort restauriert worden sein. „Mein“ Auto wurde vom Importeur der englischen Presse für Testfahrten zur Verfügung gestellt. Ein Testbericht der „Autocar“ 8/1967 zeigt dies.



Der Händler Ryders in Liverpool verkaufte das Fahrzeug und es wurde in den folgenden Jahren von seinem Besitzer recht viel bewegt. Nach einem Weiterverkauf fristete der kleine Puch bei seinem nächsten Besitzer ein Mauereblümbendasein – ähnlich wie bei mir – (bis jetzt!!!) und stand über mehrere Jahre fast nur in der Garage. Ein weiterer Besitzer gab das Fahrzeug wieder ab und zwar an einen Major. Dieser nahm das Fahrzeug bei seiner Versetzung (musste 1985 gewesen sein) mit nach Deutschland und verkaufte es im Juli 1985 an Wolfgang Frank nach Mainz. Da „Frankie“ für seine – inzwischen 3 – Puchs zu pflegen die Zeit fehlte, gab er im Sommer 1986 seinen kompletten Fuhrpark ab. So gelangte der „Engländer“ letztendlich nach

Mayen. Hier stand er bis zum Sommer 1989 nur in der Garage – von einigen wenigen kurzen Ausflügen im Sommer abgesehen. Grund: ein zu kurzes Getriebe (Slalom- oder Berggetriebe), machten das Fahren außerhalb der Stadt zur Qual. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h bei ca 7000 U/min! Nachdem Heinz Liedl vor dem Puchtreffen am Salzburgring voriges Jahr das Getriebe geändert hat, macht seit der Seerundfahrt in Österreich – trotz Wolkenbruch – auch mir das Puchfahren Spaß. Sicher wird der kleine „Engländer“ dieses Jahr an mehr Sonntagen ausgefahren – vorausgesetzt natürlich – es regnet nicht.“

Thomas

Die Geschichte hatte für Thomas und seinen weiß/grünen Puch keinen glücklichen Ausgang. Er besaß diesen Wagen über 20 Jahre bis er ihn im Jahre 2005 entnervt verkaufte. In diesen 20 Jahren war es ihm trotz diverser Werkstattbesuche bei Puchexperten in Deutschland und Österreich nicht möglich, einen normalen Fahrbetrieb aufzunehmen. In diesem Puch steckte der Wurm. Ständig blieb das Auto nach einer kurzen Fahrstrecke stehen. Eine einzige Baustelle, wie Thomas sagte. Eines Tages war dann endgültig Schluss. Verkauf nach Düren und von dort ging dann der nervige Puch zurück in die Heimat nach Graz.



Vom Regen in die Traufe

Der Wagen wurde in Graz vom neuen Besitzer in einen fahrbaren Zustand versetzt und 2007 typisiert. So weit war wieder alles in Ordnung. Der Puchfahrer, der später den Unfall haben sollte, hatte ursprünglich die Absicht mit seinem eigenen Puch 500 die „Dalmacija Tour 2009“ zu fahren. Doch kurz vor der Abfahrt ergaben sich technische Probleme, die in der Kürze der zu Verfügung stehenden Zeit nicht zu beseitigen waren. Die Lösung: Der Puch 500-Besitzer leiht sich den TR2 Europa, den sein Bekannter im Moment nicht nutzte, aus.

Die „Dalmacija Tour 2009“ fand im Mai statt. Neun Puchs, ein Fiat 500 Cabrio und ein Rover als Begleitfahrzeug nahmen teil. Der 3. Tag der Tour führte von Vodice nach Split. Das folgende Geschehen wird auf der Seite der Organisatoren steyr-puch.at wie folgt beschrieben:

„Weiter geht die Fahrt nach Split, wo wir in einem Hotel im Industriegebiet übernachten. Eigentlich war für den heutigen Tag die Besichtigung der Altstadt (Diokletianpalast) mit anschließendem gemütlichen Essen in der Stadt geplant. Doch nicht immer gelingen Pläne, manchmal kommt es anders. In unserem Hotel übernachtet auch ein Team des Kroatischen Fernsehens. Die Journalisten begeistern sich für unsere Fahrzeuge und einer von ihnen überredet unseren Freund mit ihm eine Probefahrt zu machen. Der Fahrer kommt auf der holprigen Straße ins schleudern und tou-

In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich festhalten, dass der Fahrer zum Unfallzeitpunkt, durch Blutabnahme amtlich beglaubigte, 0,0 Promille hatte. In weiterer Folge wurde er vom Kroatischen Schnellrichter für den Vorfall lediglich verwahrt.“

Der Fahrer trug zum Glück nur mittelschwere Verletzungen am Fußknöchel und an der rechten Hand davon. Schaut man sich die Bilder vom Wrack an, möchte man es nicht glauben.



Als quasi verpflichtende Wiedergutmachung erfolgte die Rekonstruktion eines Rechtslenkers aus einer brauchbaren Linkslenker Karosserie in Graz. Die Technik konnte komplett aus dem verunfallten TR2 übernommen werden. Dieser Teil des Unternehmens erfolgte in einer angemieteten Garage im Johann Puch Museum in Graz. Der Aufwand war sicherlich größer als ein Hobby Schrauber ohne weiteres bewerkstelligen kann...

Welche Angebote macht der Ersatzteilkatalog dem ambitionierten Bastler?

ERSATZTEILISTE
 „Sonder Teile für 650TR Europa Ausführungen“
 Anhang zu Ersatzteilliste für 650TR Jänner 1967
 Spalte TR2 für England
Instrumente:
 Tachometer roomph



Ölmanometer 0 – 150 lbs (Pfund)/sq-inch
 Ölthermometer C
 Abdeckung für Ausführungen ohne Drehzahlmesser, Ölmanometer und Ölthermometer
Karosserie:
 Karosserie für Rechtslenker komplett
 Armaturenbrett
 Stirnwand nebst Teile für die Lenkung

Auftritt Charly Pörtl aus Pinkafeld.
 Die Rekonstruktion der verunfallten Karosserie:



Charly machte es sich sicher nicht leicht, was die Wiederherstellung der verunfallten Karosserie angeht. Einerseits sollte sie wieder repariert werden. Da aber viele Blechteile weder als Original, noch als Nachbau

zu bekommen waren, kam das Projekt ins Stocken. Wer würde das nicht verstehen – siehe Fotos der Unfall Rohkarosserie. Andererseits machte der Neuaufbau mit einer guten Linkslenkerkarosserie mehr Sinn. Er

chiert den LKW des Fernsteams. Beide Insassen werden verletzt ins Krankenhaus von Split eingeliefert, der TR 2 ist zerstört.





TEXT // FOTOS Florian Engel

Race on Sunday, smile all Monday



2019 schaue ich mich selbst vom Cover meiner Lieblingszeitschrift „AutomobilSport“ an. Wie komme ich da hin? Dafür bin wohl weniger ich als vielmehr mein roter 700er BMW verantwortlich.

In den 50er und 60er Jahren prägte der 700er das Gesicht der Marke BMW und war omnipräsent auf den Straßen und vor allem auf den Rennstrecken. Scharen von 700er Coupes lieferten sich atemberaubende Duelle auf den Strecken. Leider ist der 700er mittlerweile kaum mehr zu sehen und gerade auf den Rennstrecken bin ich fast immer der einzige unter einem ganzen Haufen schneller Puchs.

Als Kind in einem Toyota-Autohaus und einer Shell-Tankstelle aufgewachsen, hatte ich fast schon bildlich Benzin im Blut. Schon immer umgaben mich alte Autos und schon als Kind war ein Abarth 1000 TCR mein Traumauto. Sprich – ich hatte schon in jungen Jahren den Traum von einer kleinen schnellen Kra-

wallschachtel. Jahre Später, 2001 oder 2002, schlen- derte ich mit meinem Vater über die Techno Classica. Am Stand eines Händlers lachte uns ein rotes 700er Kurzheck-Coupe an. Bis dato hatte weder er noch ich irgendeine Faszination für dieses Modell. Aber dieses



Auto hat es uns angetan. Den halben Tag schlichen wir um das Auto. Aufgrund der aberwitzigen Preisvorstellung für dieses Exemplar haben wir uns gegen den Kauf entschieden. Dies war aber der Grundstein für unsere Geschichte mit dem BMW 700. Einige Zeit später taucht bei mobile ein Rundstrecken-Rennauto auf. Nicht lange gefackelt, angerufen und mitsamt eines Ersatzteilträgers ungesehen gekauft. Nun stand es da – ein Rundstrecken-Rennfahrzeug mit Ersatzmotor, kurzem Berggetriebe und einem Ersatzteileträger. Mein Vater hatte bereits vor meiner Geburt die Bergrennerei aufgegeben und ich war bisher nur bei Ausfahrten aktiv. Naja, dann fährt man halt mit dem Rennauto ein paar Ausfahrten mit. Aber so wirklich Spaß hatte ich dabei nicht, und ständig nur beim Bergrennen zuschauen wollte ich auch nicht. Also auf Achse nach Stadtsteinach und an den Start meines ersten Bergrennens. Das wird nun ungefähr Jahre her sein. Seitdem bewege ich den 700er nur noch an Bergen und ab und zu



auf der Rundstrecke. Immer mit dabei mein Chefmechaniker – mein Vater. Ich wurde als Kind konsequent von der Schrauberei ferngehalten, um etwas Anständiges zu lernen. Das hat er nun davon. Mittlerweile bin ich Personalleiter bei einem Pumpenhersteller und er muss mein Rennauto in Stand halten. Durch meine Rennerei angefixt hat auch er mittlerweile seinen Helm wieder vom Nagel geholt und begleitet mich aktiv mit seinen verschiedenen Autos zu den Motorsportveranstaltungen.

Angefangen beim Berg-Revival in Stadtsteinach mit normalen Straßenreifen und auf Achse war schnell der Entschluss klar – wir brauchen Rennreifen und einen Hänger. Im selben Jahr noch den Berg in Happurg mitgefahren und für die Veranstaltung in Stadtsteinach im kommenden Jahr waren dann bereits Borrani-Stahlfelgen mit Avon-Slicks montiert. Da hatte er mich, der Virus. Ab sofort musste ich an jeder Veranstaltung am Berg in fahrbarer Nähe teilnehmen. Das brachte dann auch die ersten Pokale und Siegerkränze mit sich. Einen Ehrgeiz zu gewinnen hatte ich seit Beginn des Virus nie. Den 700er schnell mit einem Grinsen zu bewegen und das an einem Wochenende unter Freunden, das ist mein Ehrgeiz.

Durch verschiedene Berichte und meine Profile in den sozialen Netzwerken bin ich mit dem 700er mittlerweile gut bekannt. Aus aller Welt erreichen mich Anfragen. Und auch der rote Renner ist nicht mehr allein. Zwischenzeitlich hatte sich mal ein fast gleicher 700er neben ihn gesellt. Der ist aber wieder verkauft worden. Aktuell beschäftigt sich mein Chef-Mechaniker mit dem Aufbau eines weiteren Kurzheck-Coupes, das nach einigen Jahren 2021 das erste Mal auf die Straße kommen sollte. Anders als bei den



Puchs ist es leider beim BMW so, dass es kaum mehr Teile gibt. Das Model scheint vergessen zu sein. Junge Menschen kennen den 700er gar nicht mehr. Auch bei BMW genießt der 700er keinen hohen Stellenwert. Wohin die ganzen Renner der vergangenen Zeit und auch die Autos aus dem Shell-Pokal gekommen sind, ist ein Rätsel. Manchmal komme ich mir vor wie der letzte Überlebende, was wirklich sehr schade ist. Durch das reichhaltige Teilelager, das wir vom Vorgesitzer des Coupes übernehmen konnten, sind wir in der Lage, auch andere 700er zu unterstützen. Gerade aktuell freut es mich, einem jungen Franzosen aus Toulouse mit seinem Coupe helfen zu können. Meinen Roten halte ich zwar „artgerecht“ auf den Rennstrecken, ich scheue mich aber davor, ein radikales Rennauto daraus zu machen. So fahre ich auch einen Beifahrersitz spazieren, weil ab und zu doch mal jemand nebendran sitzt und auch die Makrolonscheiben liegen im Lager. Sicher ist auch das ein oder andere PS mehr aus dem Motor zu holen. Aber die gut 50PS, die er haben sollte, reichen absolut, um Spaß zu haben sie und haben mich bis dato in all der Zeit nie im Stich gelassen. Mir macht das Auto einen riesigen Spaß. Mittlerweile ist auch mein Kindheitstraum in der Halle: Zwei Abarth 1000 TC (Replikas) stehen neben dem BMW. Jedoch kann der Fahrspaß nicht annähernd mit dem des 700ers mithalten. Das Auto macht seit Anfang an genau das, was ich von ihm erwarte. Und die Zeiten an den Bergen zeigen klar, dass ich mit dem Kleinen so manch Größeren ärgern kann. Genau darin liegt der Reiz. Am Rossfeld 2019 saß erstmals meine Dame neben mir. Bereits bei der ersten Kehre nach dem Start war sie völlig verblüfft, dass der Kleine dann doch ganz gut geht. Seit vier Jahren immer mit bei den Rennen

dabei – meine Tochter. So hoffe ich doch, dass der Funke überspringt und sie sich für das gleiche Hobby begeistern kann.

Was bringt mich nun zu einem Bericht im Steyr Puch-Freundeskreis-Magazin? Der natürliche Feind im eigenen Magazin? Vor dem 700er stand tatsächlich auch ein Puch in der Garage. Der orange Renner von Alexander Nenninger hatte für eine kurze Zeit bei uns sein neues Zuhause gefunden und dadurch auch der Freundeskreis ein neues Mitglied.

Durch die Berge der Region habe ich in der gleichen Klasse Fried Schultze kennengelernt und dadurch auch die ganze Puch-Clique. Da waren sie wieder vereint, die Gegner der damaligen Zeit. Durch diesen tollen Zusammenhalt und die immer lustigen Wochenenden an den Strecken der Republik musste irgendwann der Tag kommen, dass ich auch ohne Puch wieder ein Mitglied des Freundeskreises geworden bin.

Tja – und so schließt sich dann der Kreis. Der natürliche Feind auf der Rennstrecke im eigenen Lager und im eigenen Magazin. Vielen Dank lieber Freundeskreis für die Gastfreundschaft!



Buchtipps zum Thema



Wolfgang Thierack
„Rennsportlegende WILLI MARTINI“
 U700 S Coupe – BMW 700 RS- Martini BMW Coupe
 ISBN 978-3768857819



TEXT Michael Kuhn // FOTOS Essange Akwo

Kleine Ausfahrt im Fränkischen

Am Wochenende um den 27. Juni 2020

Uwe Raschpichler hatte zu einer kleinen Ausfahrt in der Gegend von Bamberg eingeladen. Uwe wohnt in Bamberg und ist damit schon im Vorteil.

Die Tagesordnung lautete: Fahren durch die grünen Auen rund um Bamberg, miteinander reden und fachsimpeln.

Anschließend ein wenig vom „Schlenkerla

Rauchbier“ kosten. Essen ist in Franken ganz wichtig. Das verbindet und schafft eine gute Stimmung untereinander. Nur beim Essen findet der Franke wirklich zu sich selber. Von Deftig bis Leicht. Fränkische Haxe mit Rauchbiersoße, Blaue Zipfel oder ein Kürbissüppchen nach Art der fröhlichen Bambergerin. Alle hatten ihren Spaß.



Fast hätte ich es vergessen: Die Ausflügler des Freundeskreises waren nicht nur zu ihrem Vergnügen in Bamberg. Der Versand der THONDORF Ausgabe 34 stand noch an. Eintüten, Adressetiketten und Briefmarken aufkleben.

In dieser Reihenfolge. Es gab keine Beschwerden.

Alle Exemplare sind angekommen





TEXT // FOTOS Silvia und Willi Roller

Südschwarzwald Ausfahrt

19. & 20. September 2020

Der Michael hat uns ganz lieb unter Druck gesetzt, einen Bericht über die Vorbereitungen zur Südschwarzwaldausfahrt zu verfassen. Dieser Bitte kommen wir gerne nach.

Nachdem wir schon an vielen schönen Ausfahrten und Treffen teilgenommen haben, wollten wir uns einmal revanchieren – zumal die kleinen und kurvigen Bergstraßen im Südschwarzwald beste Voraussetzungen für Fahrspaß bieten.

Gedacht, getan, für September 2020 stand die Südschwarzwaldausfahrt bald fest. Dank Willis Erfahrungen aus seinen wilden Motorradzeiten war der Streckenverlauf schnell festgelegt. Die Kultur sollte nicht zu kurz kommen und in der Besichtigung eines alten Schwarzwald-Bauernhofs ihren Höhepunkt finden. Ebenso sollten die leiblichen Bedürfnisse durch die Einkehr zur Kaffeezeit in einem Berggasthof mit Terrasse und der schöner Aussicht aufs Tal berücksichtigt werden.

Silvia hatte das Vereinsheim unseres Turnvereins angemietet – wozu sie erst mal Passivmitglied werden musste!

Termin stand, Tour war geplant, Location war gebucht, dann kam 2020 und Corona. Bis Mitte August haben wir alles beobachtet und erst mal abgewartet. Dann haben wir uns entschieden, wir ziehen es durch – den behördlichen Auflagen und der eigenen

Vernunft angepasst. Das heißt, die Kultur musste entfallen, der Einkehrschwung auch. Was blieb war die Landschaft. Der neue Schwerpunkt des Programms wurde auf das aktive Fahren und eine Gipfelbesteigung mit Hilfe einer Seilbahn auf den Belchen gelegt. Die Tour wurde ca. 30 km länger.

Etwa zehn Tage vor unserem Treffen hat Silvia dann zwecks Schlüsselübergabe für das Vereinsheim beim Vorstand angerufen und musste dabei erfahren, dass dieser im März beschlossen hatte, keinerlei Vermietungen zu genehmigen. Eine Info an alle Mieter hielt man offenbar nicht für notwendig. Man vertraute wohl auf den Dorftratsch. Also noch mal schnell umdisponiert: Willis Garage aus- und aufräumen, den Garten etwas herrichten, Festgarnituren und Kühlschrank beim Getränkehändler geordert, beim Konditor unseres Vertrauens Schwarzwälder Kirschtorte bestellt – die Teilnehmer konnten kommen. Der erste eintreffende Teilnehmer machte folgenden Kommentar: „Ihr wohnt hier ja am Arsch der Welt!“ Im Gegensatz zu Klein Marzehns, dem Nabel der Welt. Aus rechtlichen Gründen nennen wir hier keinen Namen.

Lassen wir die Fotos für sich sprechen.

Alle hatten eine Menge Spaß, alle benahmen sich anständig und vom Essen blieb nichts übrig.

Ende gut alles gut.

Auf ein Wiedersehen!



Klappt... klappt nicht... klappt... klappt nicht... klappt eben doch!

Große Ausfahrt im Fränkischen vom 11. bis 13. Juni 2021



TEXT Rainer Hübsch / Andrea Pitsch, Hersbrucker Zeitung // FOTOS Divers

Ich wusste ja schon vor der Veranstaltung, dass ich über die von mir organisierte Ausfahrt diesen Bericht für die THONDORF schreiben muss. Dank meiner genialen Eingebung, ich könnte doch die lokale Presse im Vorfeld über unser Vorhaben informieren, können meine Ausführungen nun sehr knapp gehalten werden. Frau Pitsch von der Hersbrucker Zeitung hat sowohl den Vorbericht als auch im Nachgang meiner Meinung nach so treffend und ausführlich formuliert, dass ich mich nun auf ein paar Ergänzungen beschränken kann.

Die Vorbereitungsphase war vom ständigen Beobachten der Corona-Entwicklungen und der daraus resultierenden Einschränkungen und Bestimmungen geprägt – und von der Einschätzung der angemeldeten Teilnehmer, ob es besser sei, zu verschieben oder optimistisch am Termin festzuhalten.

Wie dem auch sei: Die Ausfahrt fand in vollem Umfang wie geplant statt!

Letztendlich trafen sich in Eschenbach in der Hersbrucker Schweiz nach ein paar Absagen doch noch elf Puchs, begleitet von drei markenfremden Old- und Youngtimern und zwei modernen Besenwagen – insgesamt waren wir knapp 30 Personen.

Highlights der Ausfahrt waren der Besuch der Abarth-Sammlung von Leo Aumüller in Schönbrunn im Steigerwald, was eine 220 Kilometer lange erste Etappe am Samstag erforderte. Die Abarths (und nahe Verwandte) ließen einem die Kinnlade herunterfallen und die beschwingten Erzählungen von Leo über die Geschichte der Boliden sorgten für Staunen, Bewunderung und Heiterkeit. Danke an Familie Aumüller für das Öffnen der Tore!

Am Sonntag ging's zu einer weiteren hochkarätigen Privatsammlung, diesmal aber deutlich entspannter insgesamt nur 100 km weit. Bürostuhlfabrikant Friedrich-Wilhelm Dauphin hat sowohl Benzin im Blut als offensichtlich auch die nötige Solvenz, um in drei Jahrzehnten 160 Oldtimer und 240 Motorräder zusammengetragen zu haben. Jedes Exponat in seiner Ausstellung Dauphin Speed Event zeigt sich in concours-würdigem Zustand und sorgte für eine schiere Reizüberflutung. Aus Puchfahrersicht waren die hinteren Felgen des 650 TR interessant!

Neben Besuchen in typisch fränkischen Wirtshäusern (eines war sogar einmal Schauplatz eines Mordes! – im Tatort...) fuhren die Puchs noch ins Maulwerk, einem ehemaligen Autohaus, das nun mit viel Liebe zum Detail eine Kombination aus Oldtimerei und 50er-Jahre-Café bietet.

Die Abende waren wie üblich bei unseren Ausfahrten geprägt von geselligem Beisammensein im Biergarten und am „Campingplatz“, dem Eschenbacher Sportplatz.

Ein gelungenes Treffen bei fantastischem Wetter in reizvoller Landschaft!

Mehr Fotos zu der Sammlung von Leo Aumüller in Schönbrunn im Steigerwald findet ihr auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ im Album „STEYR PUCH MEETS ABARTH“

Knutschkugeln auf großer Fahrt

ESCHENBACH – Die Teilnehmer brennen nach der langen Zeit des Stillstandes darauf, ihre Schätzchen wieder bewegen zu können und sich untereinander zu treffen, weiß Rainer Hübsch vom „Steyr-Puch-Freundeskreis Deutschland“. Denn die lange geplante Oldtimer-Ausfahrt kann nun vom 11. bis 13. Juni stattfinden – und zwar in Eschenbach. Am dortigen Sportplatz werden die 15 Fahrzeuge aus ganz Deutschland – sogar aus Berlin und dem Ruhrgebiet – am Freitagabend eintrudeln. Zu bestaunen werden dann Steyr-Puch-Modelle 500, 650, 700 der Baujahre 1957 bis 1975 sein, die sich von Laien auf den ersten Blick nicht vom Fiat 500 unterscheiden lassen, jedoch technisch vollständig eigenständige österreichische Entwicklungen sind. Der ein oder andere Besitzer kann sicher interessante Geschichten über diese



Wägelchen erzählen. Diese werden am Samstag durch die Fränkische Schweiz in den Steigerwald nach Schönbrunn zur Abarth-Sammlung des Autohauses Aumüller brausen. Sonntag geht's durchs Nürnberger Land – Besuch der Ausstellung Dauphin Speed Event in Hersbruck inklusive. Weitere Infos unter www.steyr-puch.de.



Rollender Blickfang mit „Ach wie süß“-Effekt

„Steyr-Puch-Freundeskreis Deutschland“ war auf seiner ersten Ausfahrt in der Corona-Pandemie im Altlandkreis unterwegs

HAPPURG (apl) – Der Happurger Berg lebte – zumindest für einen kurzen Moment, als die kleine bunte Steyr-Puch-Parade den Deckersberg mit Speed unter die Reifen nahm.

Das Geknatter der kleinen Flitzer war schon zu hören, bevor die Oldtimer hinter dem hohen Gras auftauchten. Der ein oder andere Fahrer aus dem „Steyr-Puch-Freundeskreis Deutschland“ legte sein Gefühl voller Freude über die erste Ausfahrt nach langer Zeit richtig in die Kurve. Denn: „Solche Autos waren beim Berg auch immer dabei und seit den 60ern im Motorsport vertreten, weil sie den Fiat Abarth beim Motor übertreffen haben“, schwärmt Rainer Hübsch vom Freundeskreis.

Da kam fast etwas Rennatmosphäre auf – wobei aber der Genuss an diesem Wochenende im Vordergrund stand, wie Organisator Hübsch betont. Aber bis dahin war es ein weiter Weg. Denn Hübsch hatte den Trip bereits 2019 terminiert. Anfang 2021 stand die Route durch Fränkische und Hersbrucker Schweiz fest. „Da waren die Indizes furchtbar, die Ausfahrt wurde durchführbar“, erinnert sich Hübsch.

Lange Hängepartie

Absagen wollte er aber noch nicht. „Ich habe Zimmer blockieren lassen, damit wir alle unterkommen.“ Jedes mögliche Hintertürchen versuchte er offen zu halten. Bis zum 31. Mai ging die Hängepartie. Bis dahin hatte er den Teilnehmern eine Entscheidung versprochen, blickt er zurück.

In der Zwischenzeit funkte er Puch-Liebhabern aus dem ganzen Bundesgebiet regelmäßige Infos zum Stand zu. „Da waren am Anfang viele Punkte drauf.“ Doch die wurden weniger. Hübsch fragte die Teilnehmer auch nach ihrem



Mit Schwung düste die kleine Steyr-Puch-Parade um die Kurve und in den Anstieg des „Happurger Bergs“ hinauf zum Deckersberg. Foto: A. Pitsch

Impfstatus ab. „Das geht mich ja eigentlich nichts an“, gibt er Einblick in seine Gedanken.

Aber die Damen und Herren gaben bereitwillig Auskunft: Über die Hälfte ist durchgeimpft, das war eine große Erleichterung.“ Also

teilte Hübsch die Ungeimpften in drei Gruppen und füllte sie mit den Geimpften auf.

So schauten sich die Besatzungen der 15 Wägelchen unter anderem auch die Ausstellungen im Dauphin Speed Event und in der

Abarth-Sammlung in Schönbrunn an – natürlich mit Maske, fügt Hübsch noch an. Zwischen diesen Stopps rollten die österreichischen Kraftpakete durch „nette landschaftliche Ecken“, wie die Teilnehmer lobten, so Rainer Hübsch.

Und zwar ohne Zwischenfall: „Es ist keiner liegengeblieben und es hat alles einfach wunderbar geklappt“, freut sich Hübsch. Für den SC Eschenbach hat er noch ein Sonderlob parat: „Die Gastfreundschaft war einfach wunderbar, wir konnten den Sportplatz als unser Basislager nutzen.“

Campen am Sportplatz

Eschenbach als Übernachtungs-ort hatte Hübsch gewählt, weil das Dorf zwischen den beiden Hauptzielen liegt, erklärt er. Außerdem seien im Ort Zimmer verfügbar und der Hohenstädter Campingplatz in Reichweite. Aber der hatte noch nicht auf. Spontan sagte der Sportclub daher zu, neben dem Fuhrpark der Oldtimer auch die Campplatzüberberger. „Da fiel mir ein Stein vom Herzen.“

Und die Teilnehmer genossen das Flair dort sehr, weiß Hübsch. Der Grund: Es kamen immer wieder Neugierige vorbei, mit denen die Damen und Herren ins Gespräch kamen. „Jeder Teilnehmer erzählt gerne von seinem Schätzchen.“ Bei vielen reiche die Leidenschaft von damals, als das Auto ein Neuwagen war, bis heute. Kein Wunder, dass die Fahrer diesen Satz eines Besuchers unterschreiben würden: „Das Puchli hat mein Leben verändert.“

ZUM THEMA

Wendiger Österreicher

Der Laie mag ein Steyr-Puch-Modell auf den ersten Blick für die „Knutschkugeln“ Fiat 500 halten – aus gutem Grund. Als Österreich 1954 in Graz wieder eine eigene PKW-Produktion anlaufen lassen wollte, kam die komplette Neukonstruktion und Produktion einer eigenen Karosserie aber zu teuer. Dank eines Assembling-

Vertrags mit Fiat übernahmen die Österreicher die Rohkarosserie des Fiat 500 und adaptierten sie.

Die wesentlichen Karosserieteile wurden bei Fiat gekauft und in Graz endmontiert. Lediglich der Motordeckel sowie später das feste Dach wurden in Eigenproduktion hergestellt. Deswegen lautet die offizielle Bezeichnung der österreichischen Kleinwagen auch „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“.

Trotzdem sind die Wägelchen technisch vollständig eigenständige österreichische Entwicklungen. Sie unterscheiden sich von italienischen Geschwisterchen bei Motor, Getriebe-Fahrgestellhöhe und Personenanzahl.

Während der Produktionsjahre 1957 bis 1975 wurden unterschiedliche Modelle gefertigt – als Cabriolet mit langem Faltdach, mit Kurbelwellenstern, als Kombi mit

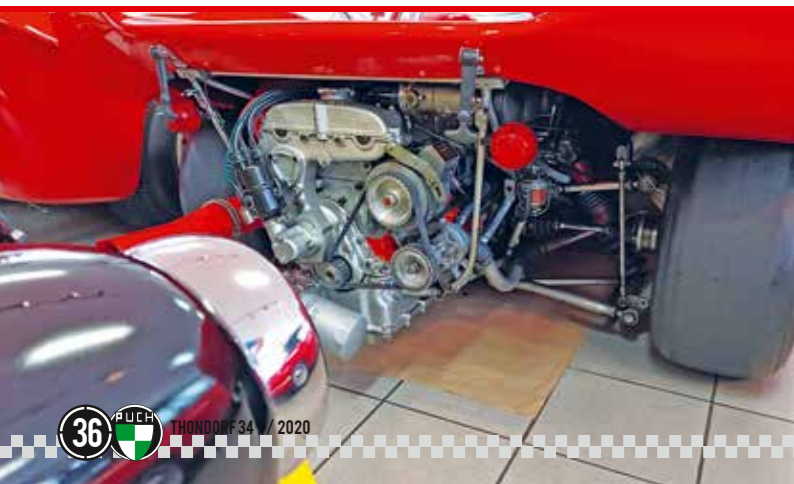
Heckklappe und Ladefläche oder als Polizeiauto.

Relativ bald wurden die wendigen und agilen Kleinwagen auch für erfolgreiche Einsätze bei diversen Motorsportveranstaltungen entdeckt. Das Autochen wurde in seiner stärksten Ausbaustufe (650 TR) sogar Rallye-Europameister.

Quelle: www.steyr-puch-club.at/historisches.html



ABARTH





  **FREUNDKREIS**
DEUTSCHLAND *Seit 1988*





TEXT Ulrich Schlör

Die Königsklasse...

Technik: Steyr Puch Motoren-Prototypen und ihre Väter

A „Steyr Puch Motor“, 2-Zylinder, Basis Fuhrmann Motor 2,0 Liter, Hubraum 984 ccm, Leistung 85 PS
Peter Pohl, D

B „Steyr Puch Motor“, 2-Zylinder, 4 Nockenwellen und 4-Ventiltechnik
Franz Graf, Wien, AT

C „Steyr Puch Motor“, 4-Zylinder, Werk Thondorf
Fredl Thaler, AT

A In unseren „Thondorf Ausgaben Nr. 1“ sind seit 1984 bis zur heutigen „Ausgabe Nr. 35 in 2021“ schon sehr viele technische Berichte über den „Steyr Puch“ geschrieben und abgebildet worden. Besonders in dem Zeitraum, wo die „Rennerei“ noch ein Hauptbestandteil der „Unentwegten“ war. Anzumerken ist aber auch, dass damals die Veröffentlichungen von sogenannten „Betriebsgeheimnissen“ nur die „Konkurrenz“ im Wettbewerb näher an sich herangebracht hatte und deshalb mit Vorsicht publiziert wurde.

Ich möchte ich diesem Heft einmal versuchen, die „Steyr Puch Motoren Exoten“ in einem Bericht zusammenfassen. Die Idee dazu ist entstanden aus meinem plötzlichen Interesse an dem Porsche 356 Carrera 2 „Fuhrmann-Königswellen-Motor“. Denn auch im „Steyr Puch-Motor“ steckt ein bisschen „Porsche“.

Nachdem ich mich mit entsprechender Literatur eingedeckt hatte, 2 Bücher = ca. 5 kg bin ich auf den Autor Peter Pohl gestoßen, der wohl einer der noch wenigen „Spezialisten“ und Tüftler für Instandsetzung und Tuning dieser doch kompliziert aufgebauten „Porsche 356 Carrera 2 Königswellen-Motoren“ ist. In einem Vorwort in seinem Buch stand das Wort „Steyr Puch“! Das ist mir sofort aufgefallen, so dass ich Peter Pohl

direkt angeschrieben und dann auch noch scheinbar seinen positiven „Bastlernerv für Steyr Puch“ wieder aktiviert habe. Peter Pohl war wohl auch einmal in den



Fiat 500. Peter Pohl

60/70-iger Jahren mit dem Steyr Puch-Virus infiziert und auch auf den Slalom-Kursen sehr erfolgreich unterwegs. Er ist aber dann als aktiver privater Renn-

fahrer mit seinem natürlich von ihm verbesserten seltenen „Porsche T6-Leichtbau Carrera 2 GS/GT“ in das „Porsche-Lager“ gewechselt. 1986 hat er den ADAC Graf-Berghe-von-Trips-Pokal gewonnen. Sein „Fiat 500“ – damals noch etwas zu schwach auf der Brust – ist durch seine Idee, einen 1/2 Carrera 2,0 Liter Porsche 356-Motor auf Basis eines „Steyr Puch“ Konzeptes zu implantieren, zu einem tollen „Spaß-Auto“ mutiert.

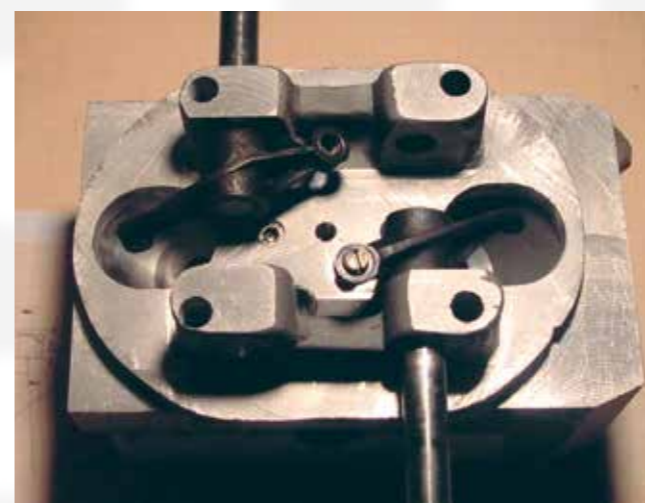
4 Stück Nachguss eines verstärkten und modifizierten „Steyr Puch Motorgehäuses“



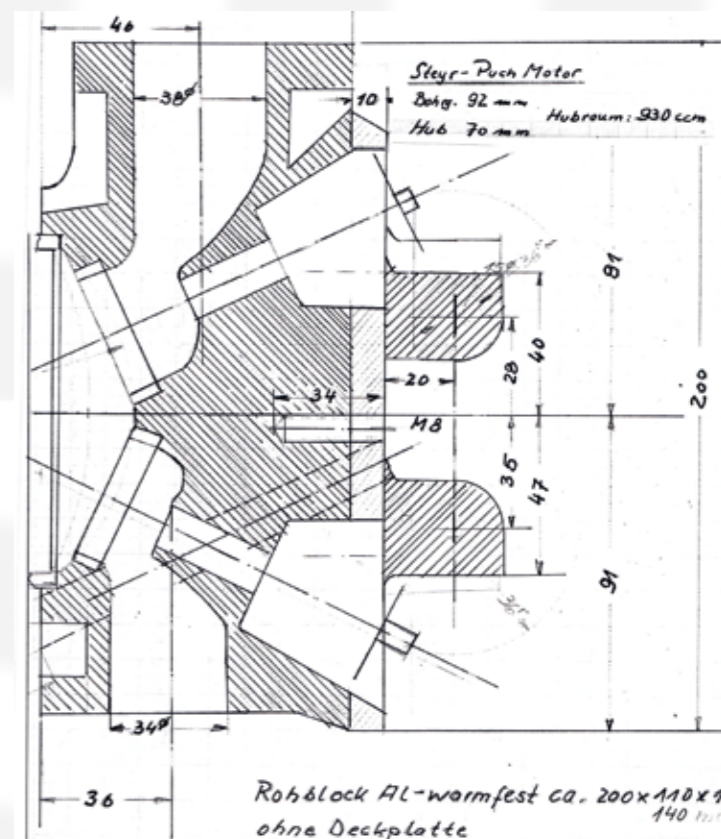
Bearbeitetes Nachguss Steyr Puch Motorgehäuse P. Pohl



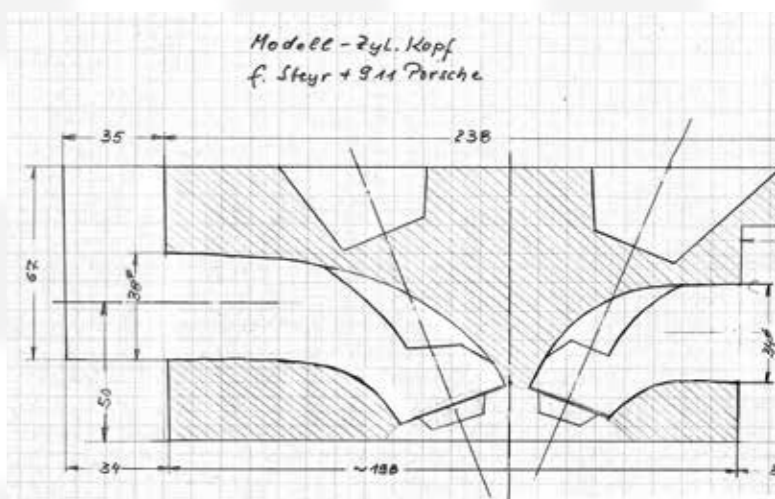
Nachgußgehäuse mit z.B. Hottinger Zylinder statt Porsche



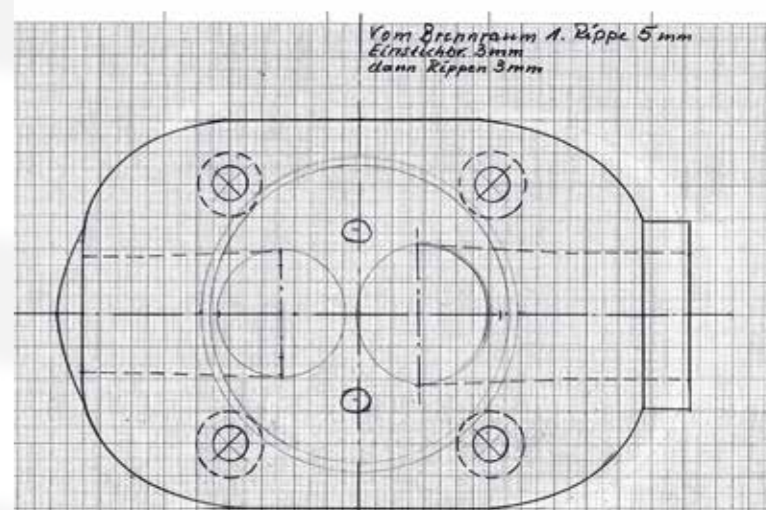
Alu-Zylinder und Porsche Zylinderkopf (Rohling) P. Pohl



Zylinderkopfrohling Porsche 911 Carrera, Skizze P. Pohl



Modell Zylinderkopf, Skizze P. Pohl



Zylinderkopfrohling vom Porsche 911 Carrera, Skizze P. Pohl

Fertigungsschritte Zylinderkopfrohlänge Porsche (P. Pohl)



Porsche Zylinder und Kopfrohlänge (P. Pohl)



Zylinder noch ohne Kühlrippen (P. Pohl)



Zylinderkopf, E = 49 mm, A = 43 mm (P. Pohl)



BMW Motorrad Pleuel kurz (P. Pohl)

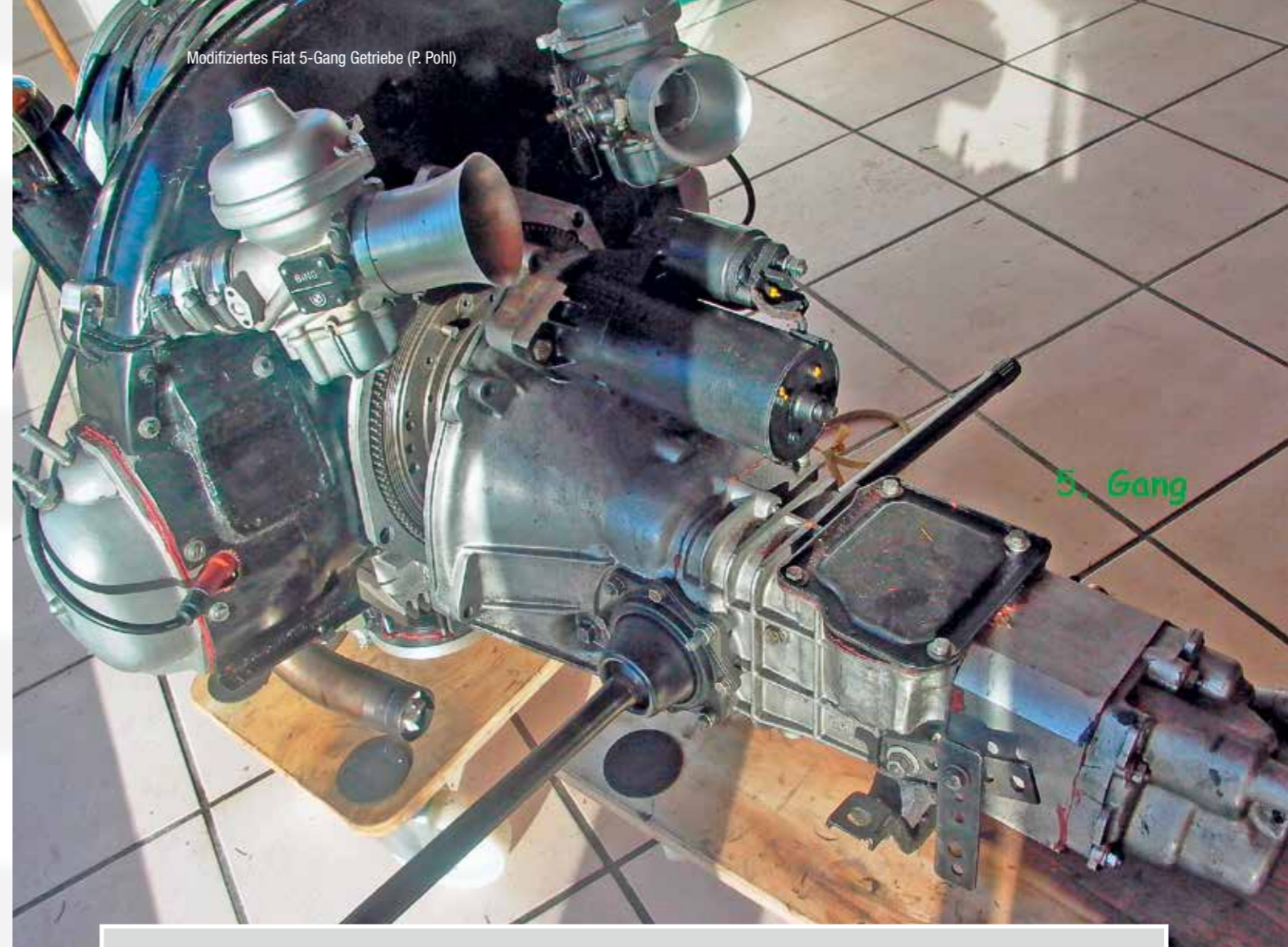


Steyr Puch Motor, 2. Ölkühler für Rücklauf (Ventilkuhlung), P.Pohl



Steyr Puch Motor, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung (P.Pohl)

Modifiziertes Fiat 5-Gang Getriebe (P. Pohl)



Technische Daten:

Motor:

Halber Fuhrmann Motor, P. Pohl, Wahl-Kolben, Bohrung 92 mm, Alu Porsche Nikasil oder Hottinger Repro-Zylinder, Kurbelwelle Hub 74mm (Werk), Pleuel BMW-Motorrad, Nockenwelle Fa. Schrick, Ventilhub 12,05mm, Einlassventil \varnothing 49 mm, Auslassventil \varnothing 43 mm, 2 Stück Bing \varnothing 40 mm Gleichdruckvergaser, Hubraum von 987 ccm, Leistung 85 PS bei 6.500 U/min, Drehmoment 100 Nm/6.000 U/min, Verdichtung 10,5:1, Doppelzündung mit zwei innenliegenden Unterbrechern, Trockensumpfschmierung a la Carrera, 2 getrennte Ölkühler, 5,0 Liter Öltank, Auspuffanlage BMW. Da hatte das „Original Fiat-Getriebe“ auch nicht die geringste Überlebenschance.

Getriebe:

Fiat-Getriebe modifiziert und verstärkt incl. breiteren Zahnrädern, Umstellung auf Rollenlager und zusätzlich den Einbau von einem 5. Gang auf der Rückwärtsgangwelle. 4. Gang bis 145 km/h und 5. Gang bis ...“genug“... km/h bei Windstille. Grund-Übersetzungsverhältnisse vom Fiat 126.

Fahrwerk:

Modifiziert und dem Leistungsverhalten angepasst. Vorn Scheibenbremsen, die aber auch an ihre Grenzen kommen.

Alle mechanischen Teile wurden in seiner „Kellerwerkstatt“ bearbeitet, incl. der Montage und dem Zusammenbau.

Fazit: Apropos Motivation: z. Z. liegt bei Peter Pohl sein letztes „Steyr Puch“ Motor Exemplar (Hubraum 980ccm, Kurbelwelle 70 mm, Repro VW-Zylinder, Wahl- Kolben) auf der Werkbank und fiebert der Vollendung entgegen.

Ich bin sehr gespannt...!

BCorona zeitgleich und parallel zu dieser o. g. Aktion ist mir ein Artikel unserer Thondorf Nr.1 Ausgabe 1983/84 in die Hände gefallen, die einen weiteren „Steyr Puch Motor-Exoten“ beschreibt. Merkmale: 2-Zylinder Boxer mit 4 Nockenwellen und 4-Ventil Technik!

Michael Kuhn und Peter Brysch hatten bei einem Besuch in Wien 1983 Herrn Graf besucht, der im Zuge einer Studienarbeit an der Uni einen ertüchtigten Steyr Puch-Motor entwickelt und gebaut hat.

Mein großes Interesse war geweckt, um zu recherchieren, was wohl mit diesem Motor und seinem Erbauer geschehen sei. Was dann passierte, ist wohl erstaunlich. Am 13. 1. 21 habe ich Dietmar Etzersdorfer mit der Bitte um Unterstützung angeschrieben und er hat mir nur einen Tag später Bilder von diesem Motor geschickt. Er wusste wohl auch, wo der Motor zu finden war, hätte sich aber nicht darum kümmern können. Ein Freund von ihm hat ihn in einem Schaufenster in einem scheinbar nicht mehr benutzten Ladengeschäft mit der Aufschrift: „Graf Motoren MK-Tuning“ an gleicher Adresse, die von den Herrn Kuhn / Brysch bei ihrem Besuch in 1983 bekannt war, gefunden.

Mit Roland Heiml, der ebenfalls Student der Fachrichtung Kraftfahrzeugbau an dieser Uni Wien war und den ich auch kontaktiert habe, ergab sich der folgende Dialog:

„Hast Du in Deiner Zeit an der Uni in Wien 1983/84 Herrn F. Graf einmal kennen gelernt oder von diesem Steyr Puch-Motorprojekt Kenntnis gehabt?“

„Ja“

„Wo ist Herr Graf geblieben?“

„Weiß ich leider auch nicht. Ich bin 1986 von Wien wieder nach Oberösterreich übersiedelt und hatte dann keinen Kontakt mehr.“

„Vom Alter her müsste er noch leben.“

„Alter: Ich war damals 25, Herr Graf geschätzt 35 – 40. Also müsste er jetzt um die 75 sein.“

„Der Motor war aber damals nur ein „Anschauungsprojekt“ ohne Funktion, angetrieben mit einem Elektromotor.“

„Das kann ich bestätigen. Ich kannte Herr Graf, er hatte da eine KFZ-Werkstätte incl. Tuning. Ich war während meiner Studienzeit öfters bei ihm. Herr Graf baute damals 2- und 4- Rohr Monte-Carlo-Anlagen in Kleinserie, die waren ziemlich gut. Er hatte ein Regal, das war voll. Bei ihm bezog ich die Dinger, wenn ich irgendwelche Puchs aufmotzte. Ich habe natürlich hinterfragt, was es mit dem Motor auf sich hat. Er hat mir erzählt, dass er ihn selbst gebaut hat – mit 4-Ventil-Köpfen. Er hat ihn mal gestartet, um zu sehen, ob er läuft. Aber er hat ihn nie auf Leistung geprüft oder in ein Auto eingebaut. Er meinte, der Motor sei „nicht fertig“, man müsste noch viel daran machen. Z. B. fehlen alle Kühlleitbleche, die müsste man erst speziell anfertigen. Ich bin mir sicher, dass der gar nicht in einen Serien-Puch reinpasst. Ich wollte den Motor damals schon kaufen, aber Hr. Graf wollte ihn nicht um die Burg hergeben. Der war seine Eintrittskarte ganz vorne in der Auslage.“

„Ist das nicht irre?“

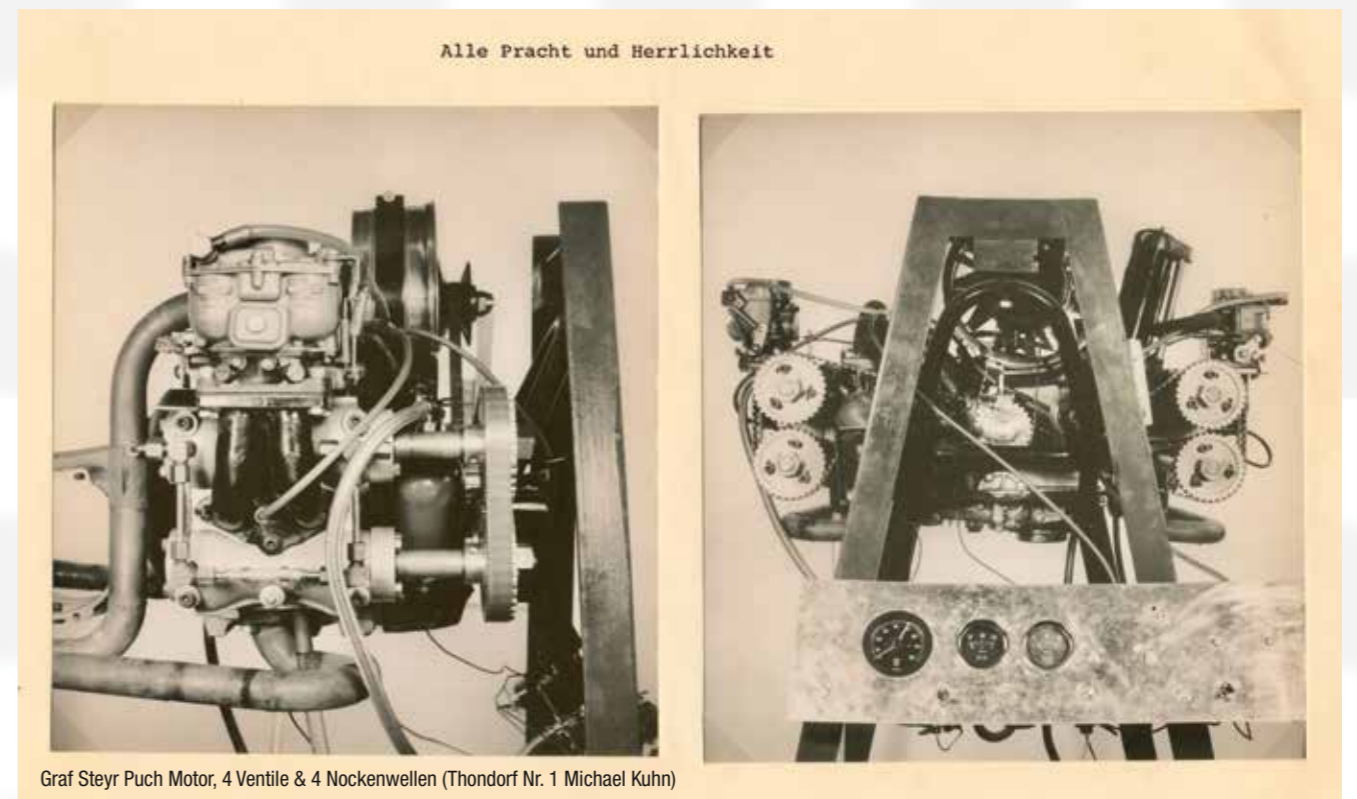
„Ja, das ist irre! 1980 Stand der Motor schon genau so in der Auslage.“

„Vielleicht können wir daraus ein gemeinsames Projekt starten?“

„Ich hör mich mal um in Wien. Vielleicht finde ich noch was raus.“

Fazit:

Schon Ende Januar 2021 war die „Suche“ erfolgreich. Der Motor wurde „wiederentdeckt“ und meine Suche nach Herrn Franz Graf endete mit einem persönlichen Telefongespräch mit ihm. Ein sehr interessanter Austausch hat begonnen. Er hat mich nach Wien eingeladen, doch leider konnte der Besuch coronabedingt noch nicht stattfinden. Ich glaube, diese Geschichte ist noch nicht zu Ende...



Graf Steyr Puch Motor, 4 Ventile & 4 Nockenwellen (Thondorf Nr. 1 Michael Kuhn)



Zylinderkopf mit 4 Ventilen (Thondorf Nr. 1 Michael Kuhn)



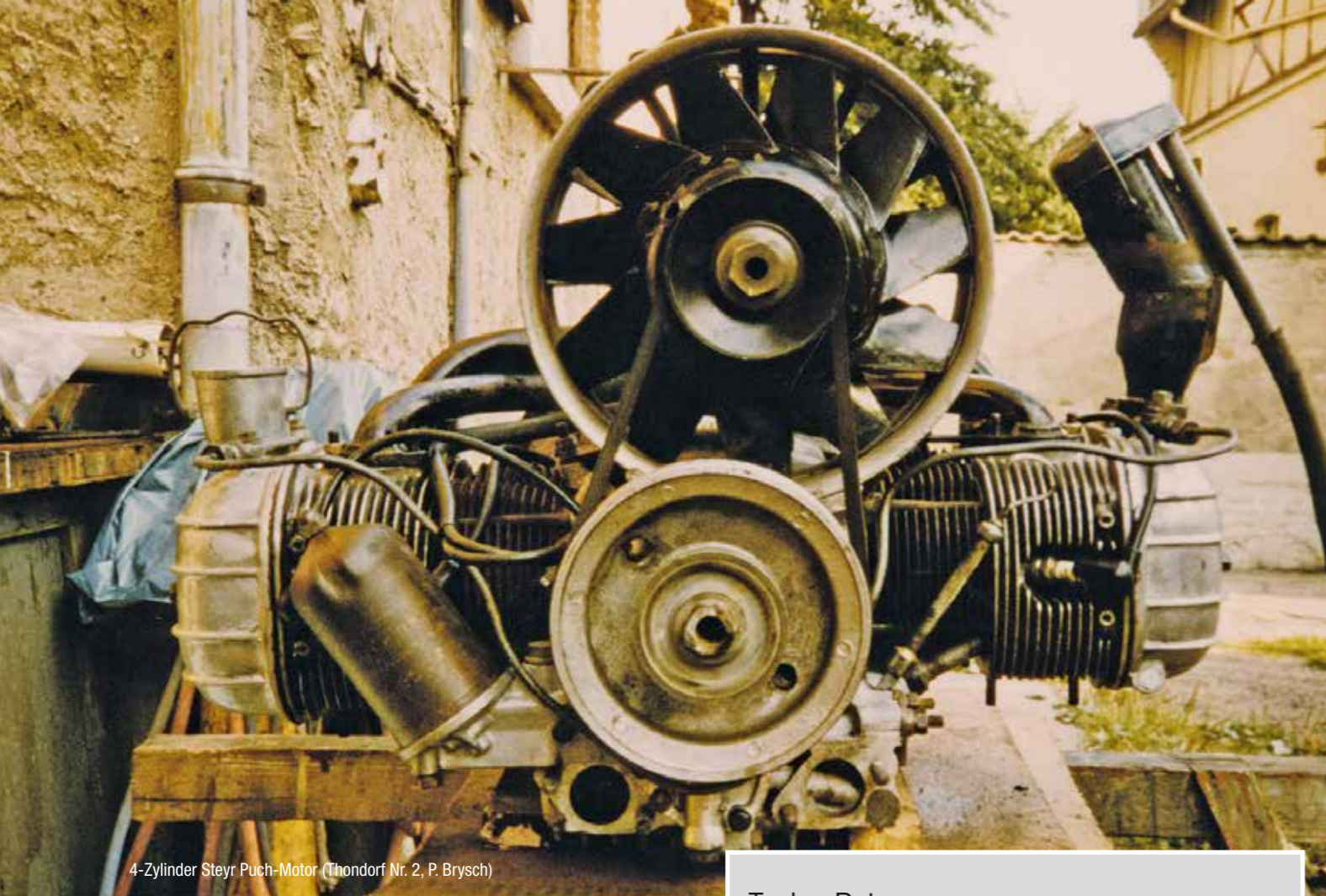
Graf Steyr Puch Motor (D. Etzersdorfer 2021)



Graf Steyr Puch Motor (Nikolaus R. 2021)



B Bild 5: Graf Motor (Nikolaus R. 2021)



4-Zylinder Steyr Puch-Motor (Thondorf Nr. 2, P. Brysch)

In der Thondorf Ausgabe Nr. 1 von 1984 liest man in einem Bericht von Peter Brysch, der in einer Ecke eines ehemaligen Hühnerstalles den „4-Zylinder Steyr Puch-Motor“ gefunden hat. Nach Aussage der Fa. Liedl, die sich schon in den sechziger Jahren mit diesem Motor intensiv befasst hat, ist eine Adaption nach einigen Änderungen im Motorraum möglich.

Wer über genügend Kenntnisse im Maschinenbau verfügt, soll sich an „diesem Stück“ versuchen, so war die Aufforderung. Ein eventueller Tausch gegen einen TR-Motor mit Getriebe stand damals auch im Raum.

Was ist aus diesem Motor geworden? Chronologie dieses Motors Nr: xxx, leider unbekannt... Diesen Motor kauft H.Kuhn sen. 1983 von H. Vallant (AT) – Weitergabe an Peter Brysch 1984 – Verkauf / Tausch an Gerd Bürger, Abarth-Sammler aus Düsseldorf, 1984, der diesen Motor reparieren wollte. Das gelingt nicht wirklich. Der Motor wurde dann an einen „Spezialisten“ weiter gegeben und ein langwieriger Reparaturversuch folgte. Und dann verliert sich leider diese Spur...

Quelle: Thondorf Ausgabe Nr.2. Peter Brysch

Von den „4-Zylinder Prototypen-Motoren“ die evtl. einmal als Nachfolger für den „2-Zylinder Boxermotor“ und wahrscheinlich für einen größeren PKW gedacht waren, wurden im Werk 12 Stück Version Typ 750 mit 1,0 Liter Hubraum und 5 Stück Version Typ 752 mit 1,3 Liter mit 56 PS gebaut. Im Museum in Graz steht noch ein „Sportcabrio“ mit dem Typ 752 Motor.

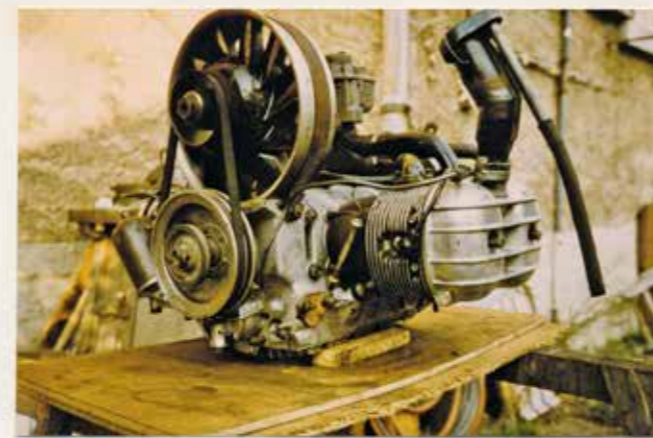
Techn. Daten:

4-Zylinder Steyr Puch-Motor, Hubraum 1.300 ccm, Leistung 110 PS. Er wird wohl der einzige 4-Zylinder Motor sein, der betriebsfähig ist und sehr gut läuft.

Fredi Thaler, ein Urgestein aus dem Grazer Werk, und Manfred Haslinger hatten in der jüngsten Zeit (2017) wohl einen ihrer Träume verwirklicht und einen modifizierten „4-Zylinder Steyr Puch-Motor“ in einen Haflinger implantiert.

Fazit:

Das Ziel von den beiden ist u. a. mit diesem „Schaf-im-Wolfspelz-Haflinger“ einige SUV's auf der Autobahn niederzuringen, das scheint bestens gelungen zu sein – Gratulation!

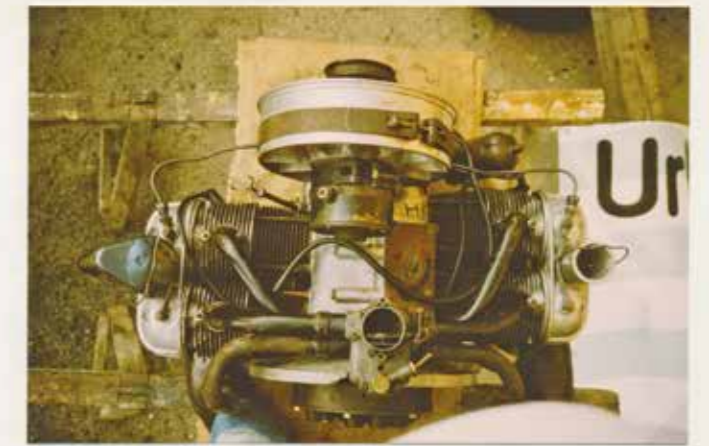


Eine gewisse Ähnlichkeit mit einem VW ist nicht zu bestreiten

Orginal Steyr-Puch Kolben und Zylinder

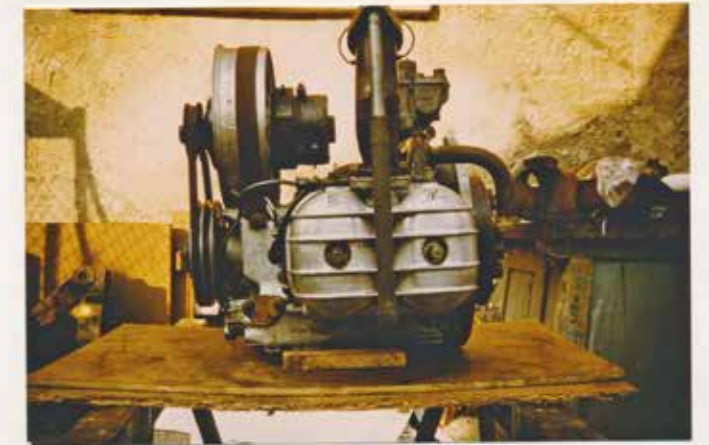


4-Zylinder-Motor (Thondorf Nr. 2)



Vierer Hirschgeweih mit Vergaservorwärmung und Einzelvergaser

Leichtmetall Ventildeckel in einem Stück gegossen



4-Zylinder-Motor, original Zylinderköpfe



4-Zylinder 1.300ccm Steyr Puch-Motor (F. Thaler / M. Haslinger)

Ich möchte allen Personen herzlich danken, die an diesem Artikel mitgewirkt haben. Es war sehr spannend und hat viel Spaß gemacht!

Michael Kuhn, Filderstadt (D), Peter Brysch, Hof (D), Peter Pohl, Rehberg-Loccum (D), Roland Heiml, Vöcklamarkt (AT), Dietmar Eترزdorfer, Wien (AT), Nikolaus R., Wien (AT)



Feuer in der Hütte...

Technik: Brände im Motor- und Kofferraum



Vergaserbrände oder andere Ursachen wie Undichtigkeiten

durch poröse oder undichte Verbindungen von Benzinschläuchen oder Kurzschlüsse und Kabelbrände sind allzu oft Ursachen von unreversiblen Schäden, die es zu vermeiden gilt.

Ausgebrannte Autos kommen in den Nachrichten nicht so selten vor. Unser heutiges Benzin vor allem mit „Bio-Ethanol“ lässt die alten und besonders „authentischen mit Metall- oder Baumwollgeweben“ umwickelten „Benzinschläuche“ quellen. Sie werden porös und kommen unbemerkt in einen gefährlichen und damit für uns in einen unkontrollierbaren Bereich.



Einbausituation Motorraum



Druckkontrolle

Deshalb bitte nur „DIN 73379 oder CE-ISO 7840“ geprüfte Kraftstoffschläuche (mit Gewebeeinlage) verwenden und diese zusätzlich z.B. mit Norm-„Schlauschellen“ sichern.

Die Mitnahme und Installation eines 1kg Feuerlöschers ist wahrscheinlich mehr als eine Beruhigung für das Gewissen, aber ein sehr guter Anfang. Wirk-

samer und effektiver als Vorbeugemaßnahme ist wohl die Installation (mit Hilfe von Klebesockel/Schlauchklemmen) von einem „automatischen Löschslauch“ direkt im Motorraum und im Kofferraum.

Ein solches System befindet sich in meinem Steyr Puch 650TR und wird hoffentlich nie zum Einsatz kommen.



Bild 5: Beispiel Feuerlöschschlauch-System (Kosten ca. 170.-)



Warnhinweis

Fazit

Um Schlimmeres zu verhindern, schmilzt dieser „Spezial-Schlauch“ (Länge = 2m) bei ca. 120°C, gibt das unter Druck stehende Löschmittel von ca. 4 Liter frei und kühlt gleichzeitig die Umgebung ab. Es ist unbedenklich, rückstands- und wartungsfrei (Lebensdauer bis 10 Jahre). Außer geeignete Klebesockel/Schellen und 2 feste Halter beidseitig an der hinteren oberen Traversenverschraubung (M8) sind keine weiteren Maßnahme oder Anschlüsse notwendig.



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

RETRO CLASSICS

MESSEN FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS BAVARIA
3. - 5.12.2021 | NürnbergMesse
www.retro-classics-bavaria.de

RETRO CLASSICS STUTTGART
17. - 20.3.2022 | Messe Stuttgart
www.retro-classics.de

AvD 12 99

48. AvD OLDTIMER GRAND PRIX

Automobilclub von Deutschland

NÜRBURGRING 12.-14.08.2022



DIE VIER IM HAFLINGER

Wie man den 113. Geburtstag des Konstrukteurs am besten zelebriert: Man lenkt seinen frisch restaurierten Puch Haflinger über jene Strecke, auf der er einst entwickelt wurde – das ist, wie alle Puchianer wissen, die härteste und steirischste Offroadstrecke von ganz überhaupt.

Von Martin Strubreiter Fotos Andreas Riedmann



Entzückender Kurzfilm über den Puch Haflinger aus den sechziger Jahren:



Weblink
autorevue.at/020817

Glaubhaft wird versichert, dass Flachländern hier oft schlecht wird, und manch Mitfahrer soll für die Strecke bergab schon das Zufußgehen vorgezogen haben, wiewohl:
„Vom Berg runtergefallen ist uns noch kein Auto.“

Von hinten kommt das bekannte Geräusch. Es ist der Klang des luftgekühlten Zweizylinder-Boxers, wie er ab 1957 ungefähr ganz Österreich antrieb, diesmal allerdings etwas fräsend, in aufgeregt hoher Drehzahl. Die hat mit der Geschwindigkeit der draußen vorbeiziehenden Landschaft wenig zu tun, weil zwischen Motor und Rädern vermittelt grad ein Kriechgang, wobei: Draußen ist vielleicht nicht ganz korrekt, denn wir sitzen ja nicht drinnen im klassischen Sinn, sondern unter einem Stoffdach ohne Türen, und das Schnellste sind die Bewegungen seitwärts, das Humpeln über Steine und Rillen, weshalb man auch ganz gut mit Festhalten beschäftigt ist und mit Gewichtsverlagerung nach Art der Beiwagenfahrer. Vor uns liegen ein Berg von einem Berg, eine Mission und ein paar Kaspessknödel, aber der Reihe nach.

„Er kommt zwar überall rauf, aber gerade deshalb muss man mit Respekt fahren. Der Haflinger ist das geländegängigste Auto, das man in alle Richtungen umschmeißen kann. Auch nach hinten.“ Es ist durchaus hilfreich, wenn man für die Einweihung seines frisch restaurierten Puch Haflinger Mut und Können mit den Eigenschaften von Auto und Strecke synchronisiert, zumal diese Ausfahrt nicht einfach nur einen Feldweg geradebiegen soll.

Das eigene Können ist allerdings eh beruhigend hoch, denn Tillmann Fuchs fährt Geländeaautos, seit ihn der Führerschein dazu berechtigt, und geistig trainiert er am Puch Haflinger jetzt auch schon ein paar Jahrzehnte lang: „Ich habe Mechaniker gelernt und beim Präsenzdienst Haflinger repariert. Damals habe ich beschlossen, mir einmal einen zu kaufen.“

Dass der Besitzer also beruhigende Talente zum Geländekraxeln mitbringt, ist allerdings, wie sich gleich herausstellen wird, heute ziemlich wurscht, weil zum Befahren des Schöckl brauchst du nicht nur eine offizielle Erlaubnis und das

passende Auto, sondern auch den dazu berechtigten Chauffeur. Der kam früher strikt von Steyr-Daimler-Puch, und jetzt kommt Gerald Krenn. Er hat tief in Puch-Zeiten bei der Firma begonnen und wurde wie diese von Magna übernommen, was jetzt auch schon wieder 19 Jahre zurückliegt. Freilich hat Magna den Schöckl gleich mit übernommen, beziehungsweise die Fahrerlaubnis, denn der Berg selbst gehört dem Grafen zu Stubenberg. Der Berg ist aber öffentlich zugänglich, wobei die Betonung auf -gänglich liegt: Wandern und Radfahren sind erlaubt, und zum Rauffahren per Auto gibt's die Straße, die den Berg aus Gründen der Praktikabilität in Serpentina gewinnt. Dort kommt, so lange kein Schnee liegt, jedes handelsübliche Auto rauf.

Dann gibt's noch einen Weg, der mit lediglich einem Knick drin quasi der Luftlinie folgt. Er ist nur für Magna offen, strikt unbefestigt, und Fußgänger werden stellenweise das Gefühl nicht los, mit der Nase am Weg anzustehen. Dieser Weg führt über allerlei Gestein, die Felsen sind an den selektiven Stellen blankpoliert von den vielen Reifen, die hier schon gelitten haben, auf erdigem Grund haben sich Fahrspuren tief ins Geläuf gegraben, auf dem hohen Buckel dazwischen würde jedes Auto mit konventioneller Bodenfreiheit aufsitzen und mit den Rädern in der Luft quirln. Das wäre aber immer noch besser, als zu kippen oder talwärts abzurutschen.

Die Mission also: Zu viert im Haflinger über die härteste Offroadstrecke der Steiermark, was ja ungefähr mit der härtesten Offroadstrecke der Welt deckungsgleich ist, wie jeder Steirer glaubhaft versichern kann. Ebenso glaubhaft wird versichert, dass Flachländern hier oft schlecht wird. Gerald Krenn: „Bergauf kraxelt man eh langsam, aber bergab geht's schneller, da kommt man oft in einen Flow, gleitet über die Unebenheiten drüber.“ Manch Mitfahrer soll für die Strecke bergab schon das Zufußgehen vorgezogen haben, aber damit heute niemand auf diese Idee kommt, findet Gerald Krenn noch ein paar ermutigende Worte: „Vom Berg runtergefallen ist uns noch kein Auto.“

Da sind wir ziemlich beruhigt, und zum Glück fragen wir ihn erst später am Tag, was er beruflich genau macht bei Magna. Gerald Krenn ist, so stellt sich heraus, Testfahrer und Projektleiter in der Crashabteilung.

Das Datum des Ausflugs auf den Schöckl hat sich freilich nicht zufällig ergeben, denn es gilt, einen Geburtstag würdig zu feiern. Am 16. Juli 1904 wurde Erich Ledwinka geboren, ab 1955 Chefkonstrukteur bei Puch und damit für die gesamte Nachkriegs-Autopalette verantwortlich, vom 500 bis zu den Anfängen des Puch G. Mit dem Haflinger schuf Ledwinka Ende der 50er einen unkonventionellen Geländewagen, klein und wendig und genügsam, aber von erlesener Technik untenherum: Zentralrohrrahmen, Portalachsen, Allradantrieb und Sperren allüberall, wo sie der Kraxlerei dienen. Obenherum war der Haflinger eher Low-Tech, denn sein Aufbau bestand aus einer Bodenplatte und der Spritzwand, der Rest war recht frei wählbar und daher meistens aus Stoff, natürlich mit ein paar Stahlrohren als Trägermaterial drunter. Zum unkonventionellen Auto, dachte Besitzer Tillmann Fuchs,

würde das unkonventionelle Jubiläum gut passen, also: 113. Geburtstag, der ist so schön holprig wie der Weg auf den Schöckl.

Wirklich eingefahren ist der Haflinger noch nicht, denn die Restaurierung ist erst ein paar Wochen alt, der Motor überhaupt erst kürzlich fertig geworden: „Der ist noch ofenwarm.“ Die hinteren Sitze werden einfach aus dem Boden geklappt, sie sind beim Hinschauen karg wie die vorderen, beim Draufsitzen aber überraschend komfortabel. Seitenhalt kommt aus den Oberarmen, und am Schöckl braucht man ihn, sobald man die Absperrung zur Magna-Teststrecke passiert hat.

Dann geht's nämlich bergauf, der Haflinger bekommt den Kriechgang eingespannt, und ab den ersten Metern begreift man auch als Schöckl-Neuling, warum die Allradentwickler weltweit Magna um die Natur-Teststrecke beneiden.

Erstmals von einem Automobil befahren wurde der Schöckl 1909, es war ein Puch 18/22HP, der sich allerdings von Ketten an den Hinterrädern helfen ließ. Erst 1913 bezwang ein Puch Alpenwagen den Schöckl, wie die Chronik vermeldet, „ohne den Einsatz von Ketten und Ochsen.“

Das muss auch den Bergbesitzer überzeugt haben, denn ab 1957 gestattete Josef Graf Stubenberg offizielle Testfahrten am Schöckl, rechtzeitig zur Entwicklung des Haflinger. Der sollte das Bundesheer des gerade wieder selbständigen Österreich mobilisieren, seine Ausmaße sollten die Größe des Landes widerspiegeln, drei der ersten acht Prototypen fanden zur Erprobung zum Bundesheer. Die Fotos aus der damaligen Zeit zeigen Vorserien-Haflinger in allerlei Stadien zwischen Abflug und erdigem Bodenkontakt, im September 1959 war das Auto bereit für die Serie. Natürlich griff das Bundesheer zuerst zu, auch die Armeen der Schweiz und Jugoslawiens bestellten in Graz, einige Exemplare fanden nach Italien, Schweden, Nigeria, Indonesien oder Australien.

Tillman Fuchs' Haflinger kommt vom österreichischen Bundesheer, allerdings auf Raten: Als der alte Wunsch vor wenigen Jahren besonders heftig anklopfte, waren gute Haflinger preislich längst abgehoben, Tillmann Fuchs schwenkte zu Plan B: Er kaufte zuerst ein restauriertes Chassis und fand etwas später die passende Karosserie. Sie war von tadelloser Substanz, was aber nicht der einzige Grund für die recht simple Restaurierung war: Die Karosserie kommt fast ohne Hohlräume aus, die Stabilität resultiert aus den vielen Sicken.

Aus dem Haflinger wurde dennoch ein Dreijahres-Projekt, Kompromisse gab's nur bei der Standheizung („Die alte war unrettbar, die neue ist aber ein Stilbruch: Ich könnte sie per Internet von jedem Punkt der Welt aus starten.“) und bei der Scheibenwaschanlage. Die ist jetzt eingebaut, wiewohl es sie nur bei der Zivilversion gab. Der Vorratsbehälter liegt wie ein Infusionsbeutel rechts im Handschuhfach. Normalerweise ist auch ein irre komplizierter Drehzahlbegrenzer eingebaut, der neutralisierte übermüdete Grundwehrdiener. Tillmann Fuchs hat ihn weggelassen, denn „ich fahre ja eh selbst damit.“

Das ist heute etwas anders, aber Gerald Krenn ist ein perfekter Offroad-Pilot, er liest die Strecke flinker, als der Haflinger fahren mag, bedient die Sperren aus dem Handgelenk, erklärt Tillmann Fuchs die Tücken des aktuellen Wegeabschnitts,



Festhalten statt anschnallen, das war zu Lebzeiten des Haflingers so. Das Auto sollte wendig sein wie die einst vom Bundesheer eingesetzten Haflinger-Pferde, aber pro Stück viermal so viele Soldaten transportieren. Beim Namen wollte man sich eher nicht umgewöhnen.

wobei die beiden Unkundigen auf den hinteren Sitzen die Gefahren durchaus anders einschätzen: Die Verwindungs-Teststrecke wirkt vergleichsweise harmlos, weil so wenig Karosserie zum Verwinden da ist, während wir auf den Schrägfahr-Passagen rätseln, warum das Auto nicht schon längst seitlich abrollt. Angeblich stehen da schon 30 Grad am Neigungsmesser, manche von uns sind aber zu sehr mit Festhalten und Fürchten beschäftigt, um genauer hinzuschauen.

„Bis 45 Grad bleibt der Haflinger auf den Rädern.“, versichert Gerald Krenn, dann, ziemlich weit oben am Berg, übergibt er das Steuer an Tillman Fuchs. Dabei fällt auf, dass der Haflinger heute schon auf den Reifenflanken gefahren sein muss, weil in der Früh waren sie noch sauber und unzerkratzt.

Der Schöckl wird jetzt etwas flacher, was aber besser zu nix verleiten soll. Durch den putzigen Radstand schaukelt sich der Haflinger schneller auf, als man „öha“ sagen kann, aber Eiliges steht heute ohnedies nicht am Programm. Die Kaspessknödel-Vorräte der Halterhütte sind groß, und Graz liegt mehr als tausend Höhenmeter entfernt.

Die wollen am Nachmittag natürlich wieder bergab gefahren werden, man kann auch hier vom Bezwingen sprechen, vom Runterhandeln über Felsen und loses Gestein, vom Herantasten an die Kipp- und Rutschgrenze, und was man dann garantiert nicht brauchen kann, ist Regen. Er setzt aber ein, macht das Gelände rutschig, wir rätseln ein wenig, ob die Löcher im Haltegriff des Beifahrers der Drainage des Handschweißes dienen, lassen das mit dem Flow bergab aber lieber bleiben. Dafür ist der Haflinger zu klein, aber der Erlebniswert ist auch flowlos groß und prall und rund wie ein Geländereifen.

Magna testet hier übrigens auch im Winter, bei jeder Schneelage.



DATEN STEYR-PUCH HAFLINGER 700 AP

Bauzeit 1959 bis 1974, unser Fotomodell ist Baujahr 1964.
Antrieb luftgekühlter 2-Zyl.-Boxer, 643 ccm, 20 kW (27 PS), 40 Nm Drehmoment, 5-Gang-Getriebe, Allrad zuschaltbar, Sperre vo + hi.
Dimensionen: 4 Sitze, L/B/H 2830/1350/1740 mm, Gewicht ca. 600 kg, Tankinhalt 30 l, Räder 145-12 oder 165-12.
Fahrleistungen: Spitze 74 km/h, Steigfähigkeit 50%, Verbrauch ca. 8,5 l/100 km, im Gelände 3 bis 5 l/ Stunde.

FOTOS: ANDREAS BIEDMANN



Dieser Motor machte Österreich nach dem Krieg mobil, hier werkt der 643-ccm-Big-Block. Der Benzinstand wird rustikal per Holzstablerl gemessen, die Sperren wollen an soliden Hebeln zu Dienst gebeten werden, der erste Gang ist ein Kriechgang. In der Ebene kommt man in der Dritten gut weg.



Erich Ledwinka und sein Werk. Der Haflinger war auch mit allerlei Sonderaufbauten zu haben, auf Wunsch wurde sogar das Fahrerhaus schlechtwettertauglich.

Familienangelegenheiten

Erich Ledwinka kam aus Klosterneuburg, begann seine berufliche Laufbahn bei Tatra und begleitete Puch als Chefingenieur durch die automobilen Nachkriegszeit. Eine Berufslaufbahn mit Zentralrohrrahmen und luftgekühltem Boxer-Heckmotor, aber nicht nur.

Man kann nicht dem Sohn auf die Schulter klopfen, ohne den Vater ans Licht zu bitten: Erichs Vater Hans Ledwinka (1878-1967) kam aus Klosterneuburg, studierte an der k. k. Bau- und Maschinengewerbeschule und fand ausreichend früh in die aufstrebende Autoindustrie, um sich als einer der österreichischen Pioniere in deren Geschichte einzuschreiben: Als er 1897 in die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft eintrat, kam er gerade rechtzeitig, um am ersten Auto mitzuarbeiten, 1905 war er bereits zum Chefkonstrukteur aufgestiegen, 1914 hatte er die Vierradbremse serienreif. 1917 wechselte er zu Steyr, schon 1921 kam Hans Ledwinka wieder nach Nesselsdorf zurück, zwei Jahre später hieß die Firma Tatra, und Ledwinka blieb bis 1945 ihr technischer Direktor. Früh stellte er die Autos auf eine neue, gräzilere Basis, den Zentralrohrrahmen

mit Pendelachsen, gerne griff Ledwinka zu luftgekühlten Boxermotoren. Meistens entwarf er erstaunlich parallel zu Ferdinand Porsche, wobei die beiden einander gewiss befruchteten, und die Stromlinie hob langsam an, Autos in die Moderne zu führen.

Ledwinka schuf mit dem Tatra 77, 5,13 Meter lang und mit luftgekühltem V8 im Heck, eines der ganz frühen Stromlinienautos, damit war die Zukunft plötzlich auf der Straße. Ledwinkas Gedanken zu einem Kleinwagen gleichen Porsches KdF-Wagen, dem späteren VW Käfer, in erstaunlicher Tiefe, er entwarf Lastkraftwagen, Luxusautos und hatte mit seinen Ideen längst auch seinen Sohn Erich begeistert. Auch er stieg bei Tatra ins Berufsleben ein, 1930 als enger Mitarbeiter seines Vaters. Zur Zeit der Stromlinien-Tatras mit luftgekühlten Heckmotoren war Erich Ledwinka also schon dabei, da war ein

Abstecher zum Flugzeugbau der logische Schritt: Von 1937 bis 1940 konstruierte er bei Bucker-Flugzeugbau in Berlin, die Sensibilität für Leichtbau sollte Erich Ledwinka bei den kleinen Puchs noch gut gebrauchen. 1940 kam er zu Tatra zurück, die ersten Nachkriegsjahre arbeitete er als Ingenieur in Bayern, 1950 kam der Ruf aus Graz. Damit war Erich Ledwinka dort angekommen, wo er bis zu seiner Pensionierung bleiben und Puchs gesamte Autopalette gestalten sollte, bis hin zum G, dessen Präsentation er schon als Pensionist erlebte, aber auch als Konsulent, der in kniffligen Fragen immer noch gerne gehört wurde.

Ledwinkas bekanntestes Auto ist gewiss der Puch 500, davor wollte aber noch die Mittelklasse bedient werden: Der Steyr 2000 trug einen von Ledwinka entwickelten 2,0-l-Alumotor, die Karosserie kam vom Fiat 1400. Die



Erich Ledwinka (2. von links) am Puch-500-Prototyp, die Fiat-Karosserie kam erst später ins Spiel. Nach dem Haflinger entwickelte Ledwinka den Pinzgauer.

Beziehung zu Fiat war also trittfest, als Puch einen eigenen Kleinwagen entwickelte, ein paar Prototypen auf die Räder stellte und sich dann aus Kostengründen für die Karosserie des Fiat 500 entschied. Ledwinkas Zweizylinder-Boxer galt stets als der bessere Motor, verglichen mit dem Twin des Fiat 500, und er brauchte obendrein weniger Platz.

Nach dem Haflinger widmete sich Erich Ledwinka einem größeren Geländekraxler – der 1971 präsentierte Pinzgauer trug einen luftgekühlten Vierzylinder-Reihenmotor zwischen den Vordersitzen, er war auch als Sechschser zu haben, bekam 1985 den Sechszylinder-Diesel des VW LT und wurde in England trotzig weitergebaut, nachdem die österreichische Fertigung im Jahr 2000 ausgelaufen war.

Erich Ledwinka verstarb am 23. Februar 1992.



Das Leben und Wirken Hans und Erich Ledwinka ist endlich in einem Buch dokumentiert, verfasst von Günther Nagenkögl und Hans Stögmüller. Akazia Verlag, 314 Seiten, € 38,-

Die Technik des Haflinger ist unter der simplen Bodenplatte recht komplex, anders wären sich Geländegängigkeit und Bodenfreiheit nicht ausgegangen.



FOTOS: WERK



Für Puch-Treter

Einen Steyr Puch zum Draufreten 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



TEXT // FOTOS Martin Krusche



Lob des Steilhangs

Eine kleine Haflinger-Meditation von Martin Krusche

Autor Martin Krusche bei der Flachnase, dem Vorserienmodell. (Foto: Heimo Müller)

Es gab diese Tage, da gehörte die Plattform hinter dem Fahrer mir. Aber den Großteil des verfügbaren Raumes füllte die Funkanlage aus. Wenn es Regenwetter gab, war es da bei geschlossenem Verdeck ziemlich kuschelig. Manchmal sammelte sich in

musste ich den Fahrer immer wieder daran erinnern, dass er den Nebenabtrieb aktiviert, um die Funkbatterie aufzuladen. Sonst wären mir für meine amtliche Tätigkeit der Informationsübermittlung bloß noch Rauchzeichen geblieben, denn niemand von uns hatte in den 1970er Jahren eine Idee von Mobiltelefonen.

Als Funker der zweiten Raketenwerfer-Batterie in der Hackher-Kaserne stellte ich ja quasi die Avantgarde dieser Disziplin: Telekommunikation in der Wildnis. (Die Kaserne war nach Major Hackher benannt, der in den Napoleonischen Kriegen für die Festung auf dem Grazer Schloßberg zuständig gewesen ist: Franz Xaver Ritter und Edler Hackher zu Hart. Sein Reisepass muss XL gewesen sein.)

Den Haflinger habe ich als heftigen Knochenrüttler in Erinnerung. Eine Erinnerung, die ich später verschiedentlich in vorzüglich restaurierten Exemplaren auffrischen konnte. Da war ich dann mit der Technologiegeschichte der Steiermark schon besser vertraut. Wir leben hier seit über zweihundert Jahren in einer permanenten technischen Revolution. Damit wurde aus



Extra-Hebel: der Funkhaflinger mit Nebenabtrieb zum Laden der Zusatzbatterie für die Funkanlage.

der Fußwanne Regenwasser, was bedeutete, ich hatte zu viel Dreck reingetragen.

Zu meinen Aufgaben gehörte jenseits der Kommunikationsarbeit als Funker zweierlei. Erstens war ich dafür verantwortlich, bei Fahrbeginn die lange Funkantenne abzuspinnen, damit wir beim Passieren von Stromleitungen keine Funken schlagen und womöglich unsere Leben unelegant beenden würden. Zweitens



Die 1970er: der Funkhaflinger als Zweitwohnsitz.

dem österreichischen Bundesland, dieser einst rückständigen agrarischen Region (ein Armenhaus der Monarchie), ein blühender Lebensraum.

Der Beginn dieser Phase lässt sich gut datieren. Erzherzog Johann von Österreich, der Bruder des damaligen Kaisers, war von einer enormen Wissbegier. Seine Reisen nach dem England von 1815/1816 hat er penibel dokumentiert. In der damals führenden Industrienation der Welt besuchte er unter anderem James Watt, dessen Optimierung der Dampfmaschine den Lauf der Dinge radikal änderte.

Damit kamen Kräftespiele in Gang, dank derer während der Ersten Industriellen Revolution begabte und geschickte Leute in der Steiermark neue Tätigkeitsbereiche fanden... vom Knecht bis zum Aristokraten. Jobs. Geld. Kaufkraft. (Ich spare jetzt die Schilderung der problematischen Seiten dieser Industrialisierung aus, weil das hier zu meinem Thema nichts beiträgt.)

Das Zeitfenster der Zweiten Industriellen Revolution ging etwa zwischen 1908/1910 und 1914 auf, als schließlich der Große Krieg begann. Eine Automatisierungswelle, in der dank neuer Produktionsmethoden plötzlich große Stückzahlen möglich wurden. Dabei hatte das Jahr 1909 besonders Gewicht. Die Renner-Buben bauten und flogen ihr Luftschiff „Estarc I“, das mit einem Puchmotor angetrieben wurde. Louis Bleriot überflog mit seinem Flugapparat XI den Ärmelkanal. Johann Puch orderte so ein Flugzeug umgehend. Die Motorisierung von Land- und Luftfahrzeugen machten Quantensprünge.

In den Monaten zwischen 1911 und 1914 war Konstrukteur Hans Ledwinka schon sehr aktiv. Im Jahr 1917 wechselte er zur „Oesterreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft“, welche 1926 in „Steyr-Werke“ umbenannt wurde. Anno 1928 waren durch einige Fusionsschritte die Austro-Daimler-Puchwerke AG entstanden. Diese Aktiengesellschaft ging 1934 mit den „Steyr-Werken“ zusammen. So entstand die historische Steyr-Daimler-Puch AG. Dieses komplexe Paket nennen wir in der Steiermark heute noch einfach „Puchwerk“, obwohl das hiesige Werk seit den 1990er Jahren Magna Steyr

gehört. Erich, der Sohn von Automobil-Pionier Hans Ledwinka, war in Graz ab den 1950er Jahren für die Entwicklung des Puch-Schammerls (Steyr Puch 500) verantwortlich und schuf mit seinem Team den AP 700, genannt „Haflinger“.



Als ich mich mit der Hafi-Geschichte näher befasst habe, gewann ich den Eindruck, diese Konstruktion sei bis heute konkurrenzlos. Erstens war sie ein Bruch mit dem damals dominanten Willys Jeep, auf dem ja auch die ersten Land Rover-Prototypen basieren. Zweitens ist der Hafi während seiner gesamten Produktionszeit nur in wenigen Details adaptiert worden, aber die grundlegende Konstruktion blieb unverändert. Drittens kenne ich kein anderes Allrad-Fahrzeug dieser Klasse und Größe, das annähernd so leistungsfähig und vielseitig einsetzbar ist.



Fredi Thaler (links) und Manfred Haslinger ist am Haflinger keine Schraube fremd.

Ich bin freilich kein Techniker, sondern Autor. Also begann ich Leute zu fragen, die davon eine ganz fundierte Ahnung haben. Leute wie Altmeister Fredi Thaler (ein universeller Könnler), Manfred „Hasi“ Haslinger (einst als Ingenieur im Versuch tätig), Alois Schadler von der „jungen Garde“ (die inzwischen nicht mehr ganz so taufrisch ist). Oder Techniker Constantin Kiesling. Auch Egon Rudolf, der letzte Werkdirektor in den historischen Puchwerken. (Er hat uns 2020 mit über 90 Jahren eines bewegten Lebens verlassen.) Dazu noch etliche Enthusiasten mit viel Fahrpraxis im Gelände.

Da rundete sich das Bild. Freilich gönnen sich Haflinger-Piloten heute etwas mehr Motorkraft, was das ursprüngliche Triebwerk locker hergibt, denn der



Das Fahrmobil hat praktisch nichts vom Haflinger, sieht bloß ein wenig so aus. (Foto: Mr. Choppers, CC BY-SA 3.0)



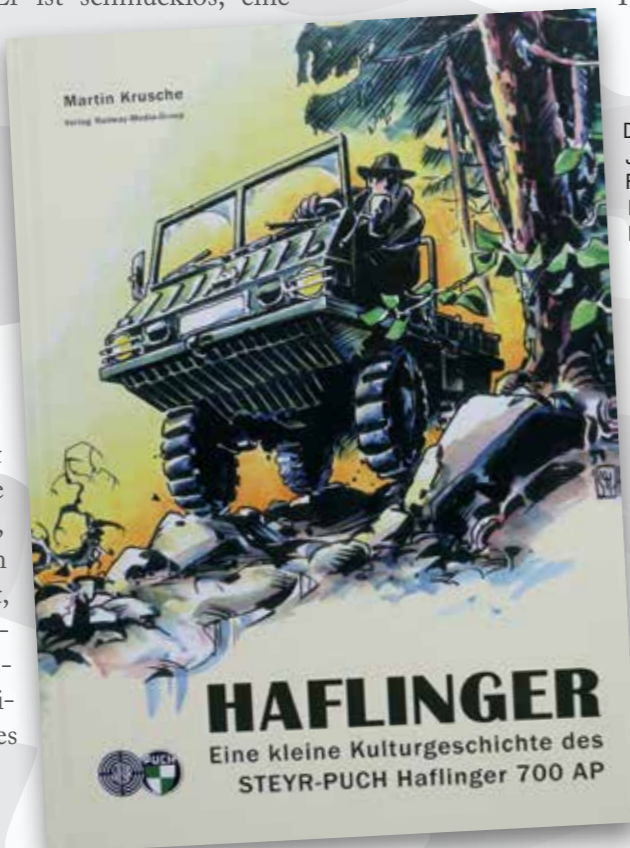
Das Polyesterhäusel war verbreitet, aber kein zwingender Hinweis auf einen Kommunal-Hafi.

Boxer wurde als „Drosselmotor“ konzipiert. Das heißt, er war auf Standfestigkeit und Langlebigkeit ausgelegt, hatte serienmäßig gerade einmal die Hälfte der Leistung, mit welcher diese Maschine gut zurechtkommt. Dann geht fast jede Steigung und bloß Bergziehen sind noch radikaler unterwegs.

Noch heute kann man einen Haflinger (vorzugsweise auf dem langen Radstand) und rund 50 PS im Heck satt beladen und damit Gelände-Passagen befahren, wo auch moderne ATV/Quads nicht mehr mithalten. Immer vorausgesetzt, die Person am Steuer hat dazu die nötigen Kompetenzen plus Mumm, denn nichts leichter, als im schweren Gelände umschmeißen.

Wäre noch zu erwähnen, dass der Hafi auch formal eine Sonderstellung hat. Er entspricht im Design ganz einem Gebot aus dem 19. Jahrhundert: Form follows Function. Kaum etwas an der Gestaltung, das nicht technisch begründet wäre. Er ist schmucklos, eine ganz konkrete Maschine. Seine Erscheinung bildet die Funktion des Fahrzeugs ab. Dabei ist die Basisversion geradezu unverwechselbar.

Es gibt zwar ein paar Vehikel, so etwa das „Fahrmobil“, die dem Hafi optisch ähnlich sehen, aber die kennen heute eigentlich nur mehr Spezialisten. Sie sind weitgehend in Vergessenheit geraten und können sich mit dem Hafi nicht messen. Die rundliche Polyesterkabine, wie man sie etwa an etlichen Kommunal-Haflingern sieht, ist dann schon etwas gefälliger. Aber das Haflinger-Basismodell behauptet sich in seinem Auftritt als einzigartiges Allrad-Fahrzeug.



Der steirische Autor Martin Krusche, Jahrgang 1956, wurde selbst auf Puch-Fahrzeugen sozialisiert; Fahrrad, Moped, Roller, Motorrad, Puch-Schammerl, Krusche erkundete eine erhebliche Bandbreite. Er befasst sich unter anderem mit Technologie- und Mobilitätsgeschichte, die in der Steiermark naturgemäß einen Puch-Schwerpunkt hat.

+) Das Internet-Projekt: „Wege und Abwege“ (Beiträge zur Mobilitätsgeschichte) <https://tinyurl.com/y9rhg9tu>

+) Die jüngste Publikation: „HAFLINGER – Eine kleine Kulturgeschichte des Steyr Puch Haflinger 700 AP“ (Railway Media Group)

Manche Enthusiasten erzählen, dass der Haflinger freilich nichts für die Strecke sei, da könne man es in einem alten Jeep angenehmer haben. Das ist doch klar! Der Haflinger ist nicht für das Streckenfahren konzipiert worden. Wer sich aber Zeit nimmt, wer das Reisen in mäßigem Tempo schätzt, kann natürlich mit dem Hafi ebenfalls losziehen.

Gut, das ist ein Nischenthema. Aber ich habe auch schon Leute gesehen, die gehen mit einem Traktor auf Reisen. Sie haben im Hubwerk (am Heck) eine wasserdichte Alu-Kiste montiert, um das Nötigste an Gepäck unterzubringen, tragen wetterfeste Kleidung.

Schlussatz: Technischer Aufwand und Leistungsspektrum sind beim Haflinger in einem bis heute einzigartigen Verhältnis. (Gut, man könnte ihn quasi als Beiboot, als Reservefahrzeug, auf einen Humvee packen. Aber wo kommst Du im Alpenraum mit einem Humvee schon hin?)



Neckar Puch 650 Spider

Mythen und Realität

Auf der IAA Frankfurt 1965 wurde von den Neckar-Automobilwerken – vormals NSU-Fiat, später dann Deutsche Fiat AG – der Prototyp eines Cabrios auf Puch 650 TR Basis vorgestellt. Es gibt auch ein Bild aus einer Katalognummer einer Zeitschrift und einen Film auf Youtube, die das Fahrzeug mit Puch-Achsen zeigen, im Film ist auch das Schild mit Neckar Puch zu lesen. Viele der historischen Bilder zeigen allerdings die idente Karosserie mit Fiat 600 oder 850 Achsen, auch beim Artikel im „Puch-Club-Magazin“ 2016 und im „Austro Classic Spezial“ anlässlich 40 Jahre Puch 500 sind die Unterschiede deutlich zu erkennen.

Ziemlich sicher gab es 2 Prototypen mit der Puch-Technik, wovon einer überlebt hat und auch eine weitestgehend nachvollziehbare Geschichte aufweist. Das Fahrzeug wurde nämlich ganz normal 1966 in Wien Einzelgenehmigt, wechselte dann mehrfach die Besitzer und gelangte ca. 1973/74 zum letzten Besitzer, der den Spider restaurierte und bis zu seinem Tod 2019 besaß. In dieser Zeit dürfte das Fahrzeug allerdings kaum bewegt worden sein, obwohl es 1985 bis 2020 durchgehend angemeldet war.

Wieso „kaum ernsthaft bewegt“?

Angemeldet wurde das Auto im Dezember 1985, das war die letzte Möglichkeit ein Fahrzeug ohne



Bild in der Einzelgenehmigung aus dem Jahr 1966.



Aus der gleichen Perspektive aufgenommen.

Vorlage eines § 57a Gutachtens anzumelden. Laut Bericht im „Puch Club Magazin“ wurde das Fahrzeug kurz vor der Sonderausstellung auf der Oldtimermesse Tulln 1997, anlässlich 40 Jahre Puch 500, fertiggestellt. Am Fahrzeug ist eine Prüfplakette, diese stimmt nicht mit dem Datum der Erstzulassung im Jahr 1966 zusammen, das war wohl eher ein „Leihpickerl“. Es gibt keine einzige Möglichkeit eine Nummerntafel zu montieren, alle Bohrungen wurden vor der Lackierung geschlossen.

Gut es ist ein Prototyp, aber z.B. bilden die Auspuffendrohre den Anschlag für die Halbachsen beim Ausfedern, also bei jeder Bodenwelle hätte das geklappt.

Da der Tank durchgerostet ist, gibt es nur eine Benzinversorgung über eine Flasche im Motorraum. Zwischendurch hatte ich schon Bedenken überhaupt eine Attrappe gekauft zu haben...

Echt oder Fälschung?

Die Erben des letzten Besitzers dürften sich kaum für das Hobby des Verstorbenen interessiert haben, also habe ich im Vorfeld versucht Informationen zu erhalten, wollte aber mit einer derart interessanten Sache nicht zu viel in die Öffentlichkeit gehen. In den Jahren 1971/72 besaß das Fahrzeug eine bekannte Ärztin (wer in der Zeitung nicht nur den Motor- oder Sportteil liest ist hier klar im Vorteil, viele konnten mit dem Namen in der Einzelgenehmigung nämlich nichts anfangen...), die auch Oldtimersammlerin ist. Sie konnte sich an ihr Fahrzeug in Studententagen gut erinnern, war allerdings der Meinung, dass in ihrer Erinnerung das Heck anders ausgesehen hat. Hier fehlt auch ein Stück der Geschichte: das Auto wurde im Juli 1972 abgemeldet und unbeschädigt verkauft. Der Restaurator hat es angeblich 1973 in teilweise devastiertem Zustand (durch versuchten Diebstahl?) erworben. Man muss aber auch erwähnen, dass auch serienmäßige Puch-Autos mit 7 oder 8 Jahren bei normalem Gebrauch oft schon eindeutig am

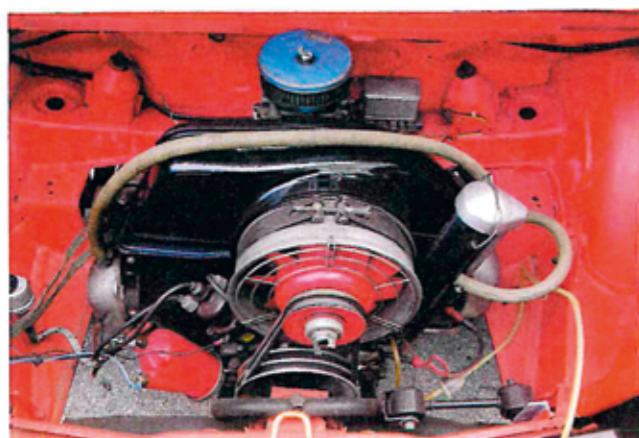
Ende ihres Lebens angelangt waren – eine „kontinuierliche“ Pickerlüberprüfung gab es erst ab 1973!

Dazu kommt allerdings, dass es sich natürlich um eine Restaurierung unter den Umständen der 1970er Jahre handelt, da hat man es nicht so genau genommen und es gab nicht die heutigen Kontaktmöglichkeiten über Internet. Außerdem ist es nach meiner Sprechweise eine „Pensionisten Restaurierung“, das heißt es wurden passende oder ähnliche Teile (die leicht beschaffbar, billiger oder im Fundus vorhanden waren) ohne Rücksicht auf die Originalität verarbeitet.

Nach dem Kauf haben sich aber durchaus noch zusätzliche Erkenntnisse ergeben, die die Geschichte des Autos vervollständigen. Auch mit dem Besitzer des Autos in den Jahren 1968 bis 1970 hatte ich Kontakt, er hat mir auch Bilder von damals zukommen lassen und Unklarheiten über die Farbe aufgeklärt: er hat es 1969 oder 70 von rot auf gelb umlackiert, bei der Restaurierung wurde es dann wieder rot lackiert.

Es gibt auch einen Bekannten aus der Puch-Oldtimerszene, der als einziger zum Besitzer persönlichen Zugang hatte und auch viele, bisher nicht aufgefundene, Unterlagen kopiert hat. Er könnte auch unter Umständen einen Kontakt zur Erstbesitzerin herstellen. Hier ist ja noch eine Lücke in der Historie: auf der IAA in Frankfurt im Herbst 1965 war ein „helles“ Auto ausgestellt, im August 1966 wurde ein „dunkles“ Auto in Wien auf eine Privatperson einzelgenehmigt (also nicht auf einen Händler). Die bisher übliche Theorie: es gab eben 2 Prototypen auf Puch-Basis, da ja auch 2 „lose 650 TR Motoren“ von Puch an die Neckar-Automobilwerke geliefert wurden, davon einer der als ursprünglicher Motor in die Einzelgenehmigung eingetragen ist.

Wahrscheinlich wurde der oder die Prototypen auch wo anders ausgestellt. Der Kontakt zur Erstbesitzerin könnte hier vielleicht Informationen ergeben.



Im Motorraum wäre eindeutig auch mehr Platz gewesen.



Das Armaturenbrett ist leider nicht mehr original.

Mythen

In allen Berichten wird von einer Bodengruppe des Puch 700 C mit 1940 mm Radstand gesprochen, steht auch so in der Einzelgenehmigung. Tatsächlich hat das Auto nur den Radstand des normalen Puch 500 bzw. Fiat 500, nämlich 1840 mm. Das Bild in der Einzelgenehmigung ist eine sehr schöne Seitenansicht, man kann die Proportionen abnehmen und umrechnen – es wird nicht länger!

Das Typenschild ist von Siata, die viele Fahrzeuge auf Fiat-Basis hergestellt haben, und dürfte auch echt sein. Allerdings findet sich von Siata oder Neckar Automobilwerken kein Wort in der Einzelgenehmigung (Hersteller: Steyr-Daimler-Puch AG). In der einschlägigen Fachliteratur (R. Gloor „Automobile der 60er Jahre“) ist jedoch der Hinweis auf den Siata „Copin“ Prototyp auf Basis des Fiat 500. Die Bodenplatte ist auch keineswegs irgendwie verlängert wie teilweise behauptet wird, neben der Verstärkung für den Cabrio-Aufbau, die sehr nach einer professionellen Fertigung aussieht, ist logischerweise hinten an den waagrechten Teil der Bodenplatte das Heck eines Puch 500 angesetzt (auch hier einer Limousine und nicht des Kombis), da ja die Fiat 500/600/850 eine komplett andere Hinterradaufhängung haben. Vom 700 C stammt allerdings das vollsynchronisierte Getriebe, mit dem man auch einen „rechtsdrehenden“ Tacho richtig antreiben konnte. Auch unter dem Kofferraumdeckel ist es mehr ein Fiat 500 als ein Puch (Tank, Batterie).

Im Motorraum wäre auch genug Platz für das Fiat 600 oder 850 Antriebsaggregat. Wahrscheinlich wurden die Ambitionen von Siata und Neckar von der Realität in Form des Fiat 850 Spider eingeholt, was das Projekt natürlich sowohl kaufmännisch als auch von den Fahrleistungen zum Scheitern verurteilte.



Prospekt anlässlich der Präsentation im Jahr 1965, noch mit Fiat Achsen.

Es gibt auch einen Bericht in einem italienischen Buch, wo der „Siata Student“ erwähnt wird, die Prototypen mit Fiat 500 Technik wurden jedoch durchwegs negativ bewertet. Auch unter „Abschalten des Patriotismusfaktors“ erkennt man, dass der Puch 500 schon in der Basisversion mit 16 PS deutlich mehr kann als der Fiat 500 – erst recht natürlich die im Spider eingebaute 650 TR Technik mit nominalen 30 PS.

Was ist ein Einzelstück wert?

Selten muss nicht wertvoll sein, nur wenige Sammler sind heute bereit sich mit extremen Raritäten zu beschäftigen, die Bequemlichkeit bei Ersatzteilbeschaffung und Reparatur hat Vorrang.

Ursprünglich sollte ich einen realistischen Verkaufspreis ermitteln, wie sich später herausstellte war man in den letzten Jahren mit Vorstellungen über 40.000,- Euro für das nur sehr bedingt fahrbereite Auto gescheitert. Bei eigenem Interesse kommt man hier aber natürlich in eine Zwickmühle, die ich einfach mit offenen Worten und trotzdem einer realistischen Wertermittlung aus dem Weg räumte.

Die Preisermittlung erfolgt über das Angebot an vergleichbaren Fahrzeugen, daher ein Cabrio mit ähnlicher Motorisierung, also auf Basis Fiat 500, 600 oder ähnliche Baujahre und Leistung anderer Marken, und da zeigte sich ein klarer Trend.

Hier einige Beispiele, diese waren aber alle in besserem Zustand:

Am untersten Ende lag der Jagst Riviera (auf Basis Fiat 600) mit ca. 10.000,- bis max. 15.000,- Euro. Am obersten Ende ein Fiat 600 Sconieri, in Top-Zustand mit ca. 35.000,- Euro – allerdings seit 2 Jahren angeboten. Dazwischen doch einige Cabrios auf Fiat 500 und 600 Basis (Viotti, Vignale, Autobianchi), die aber allesamt doch „häufiger“ sind, aber halt auch schon fertige Autos waren und keine „zusammengebastelten“ Prototypen.

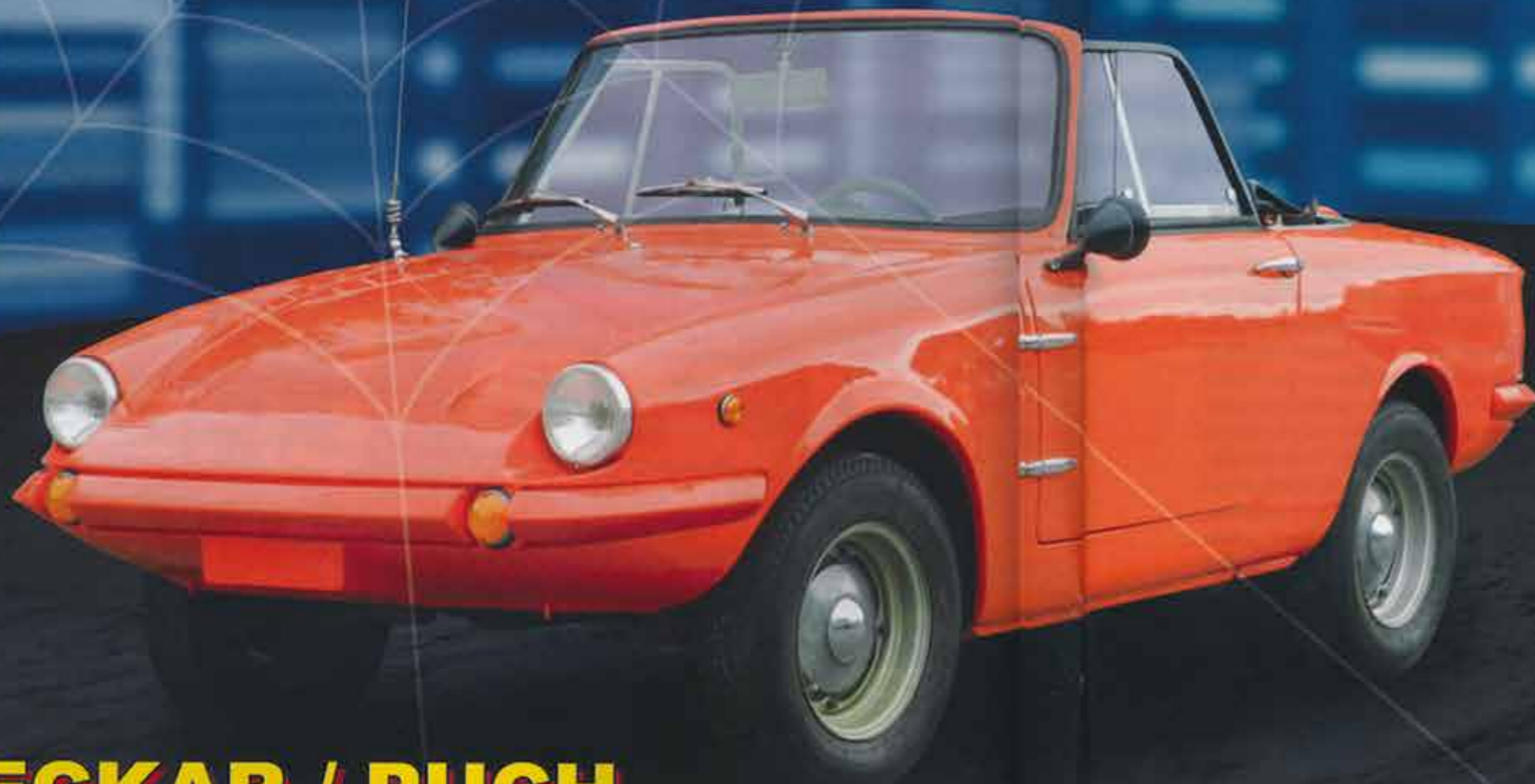
Stand der Dinge im Februar:

Der Spider fährt mit eigener Kraft, ein neuer Tank mit Zubehör liegt schon bereit – ist aber nicht so einfach zu wechseln, weil er mit Schrauben und Muttern eingebaut ist und nicht mit eingeschweißten Gewindemuffen. Das an sich neue Bremssystem ist durch die nicht ganz trockene Garage festgerostet, auch bei der Lenkung scheint ein gewisser Handlungsbedarf zu bestehen. Es muss zumindest alles kontrolliert werden, da nicht bekannt ist was wirklich überholt wurde und was nur für die Ausstellung in Tulln schnell eingebaut wurde.

Karl Eder



THE AMAZING SPIDER-CAR



NECKAR / PUCH 650 SPIDER

1 Der NECKAR / PUCH 650 Spider wurde nach einer Idee der Neckar Automobilwerke AG konzipiert, wobei der Siata Student aus Turin mit Fiat-Technik als Vorlage diente. Allerdings setzte man die GFK-Karosserie des NECKAR / PUCH 650 Spider auf die bewährte und rassigere Mechanik des Steyr-PUCH 650 TR.

Die Neckar Automobilwerke Aktiengesellschaft in Heilbronn vergab 1965 den Auftrag an Siata in Turin, zwei Prototypen auf Basis des mit Fiat-Technik ausgestatteten Siata Student zu bauen. Aufgrund der sportlichen Erscheinung des Wagens setzte man auf die im Rennsport erfolgreiche Antriebs- und Fahrwerkstechnik von PUCH in Graz.

Wenn sich Legenden um rare und beinahe vergessene, motorisierte Klassiker ranken, dann sind deren Wahrheitsgehalt immer mit etwas Vorsicht zu genießen. Ob sich das ehemalige Formel 1 Ass Jochen Rindt persönlich dafür einsetzte, dass einer der beiden gebauten NECKAR / PUCH 650 Spider bei der Jochen-Rindt-Show 1965 im Wiener Messepalast ausgestellt wurde, oder ob das Heilbronner Neckar-Werk von sich aus den Wagen nach Wien brachte, kann heute genauso wenig beantwortet werden, wie die Frage, ob das Auto den Messepalast überhaupt jemals von innen gesehen hat. Sicher ist jedenfalls, dass die Neckar Automobilwerke Aktiengesellschaft in Heilbronn – landläufig „NSU-FIAT“ oder „Deutsche Fiat“ genannt – im Vorfeld der Frankfurter Automobilausstellung 1965 ein gefälliges Cabrio präsentierte, welches anstatt der zu erwartenden Serien-Technik von Fiat verblüffend viel PUCH-Teile unter seinem hübschen GFK-Kleid hatte. Um zu verstehen, wie es dazu kam, ist es notwendig, die unmittelbare Vorgeschichte näher zu beleuchten.

Fiat hatte aufgrund der großen Nachfrage in Italien erhebliche Lieferprobleme beim neuen Modell 500. Der Markt im Entstehungsland ließ keinen Spielraum für einen Export nach Deutschland zu, weshalb die „Deutsche Fiat“ versuchte, den erwarteten Ansturm auf den neuen Kleinwagen mit dem Steyr-PUCH 500 aus Graz zu kompensieren. Für einige Monate blieb das steirische Pendant zum Fiat 500 im Modell-Angebot der Neckar Automobilwerke AG, bis es der Geschäftsleitung dämmerte, dass doppelte Lagerhaltung, unterschiedliche Kundendienstschulung usw. unwirtschaftlich sind. Zudem bewies sich sehr schnell die hervorragende Technik aus Graz und deren Vorsprung gegenüber den biederen Typen Fiat 500 E, N und D. Befürchtete Nachteile im Verkauf des verstärkt importierten kleinen Italieners entgegnete man, indem man die junge Kooperation zwischen Steyr-Daimler-Puch und Fiat in Deutschland stoppte. Die jahrelange Zusammenarbeit zwischen der „Deutschen Fiat“ und der Karoserieschmiede Siata in Turin blieb hingegen erhalten, wo bereits Mitte der 1950er Jahre auf Basis des Fiat 1500 ein nettes Coupé entstand, welches in Deutschland als NECKAR-NSU 1500 TS oder NSU-FIAT 1500 TS am Markt erschien.

1965 entschied sich das Werk in Heilbronn erneut zu einer Zusammenarbeit mit Siata, als es galt, dem wirtschaftlich aufstrebenden Volk ein gefälliges, sportliches und vor allem leistbares Klein-Coupé zu offerieren. Dabei fiel der Fokus auf den bei Siata in Turin auf Fiat-Basis aufgebauten Typ Student. Die „Deutsche Fiat“ mochte sich allerdings nicht so recht mit der biederen Fiat-Technik unter der sportlichen Karosserie anfreunden. Stattdessen wollte man den windschnittigen Wagen mit der in vielen Rennen aus Rallyes bewährten Mechanik des Steyr-PUCH 650 TR ausrüsten, was zur Folge hatte, dass



7

7 Das beim Kauf komplett zerstörte Armaturenbrett war nicht mehr zu gebrauchen. Ein gekürztes und in seiner Form adaptiertes Pendant aus dem Fiat 1500 findet zwischen Lenkrad und Windschutzscheibe Platz. Die Originalsitze konnten gereinigt werden...

8 ...während das voll versenkbare Klappverdeck erneuert werden musste. Die Nachfertigung der wunderbaren Türscharniere kostete Mitte der 1990er ein kleines Vermögen.

9 Bitte eintreten! Durch Lösen zweier Muttern sind die Fensterrahmen demontierbar, womit der Spider zu einem komplett offenen Fahrzeug wird.

10 Fiat in Turin sah neben der gefälligen Linienführung des Spiders primär im veranschlagten Kaufpreis von unter DM 6000 ein Ernst zu nehmendes Problem. Das durchaus vergleichbare Fiat 850 Coupe kostete gut DM 1000 mehr als der treche NECKAR / PUCH 650 Spider.



10

An manchen Schweißstellen kleben noch Elektrodenstücke

die ausgelutschten Konis auf den Müll.

Danach mottete der Niederösterreicher den wieder rollfähigen Spider ein und schenkte dem Hausbau erste Priorität. Zwischendurch rangelten sich mehrere Steyr-PUCH 500 und 650 um den besten Platz neben dem Spider in der Garage, die allesamt eine Größenordnung wintertauglicher waren, als das schnittige Cabrio.

Es sollten zwei ganze Jahrzehnte ins Land ziehen, bis 1994 ein befreundeter PUCH-Spezialist in der Tür stand und Josef bat, das Auto bis zur Oldtimer-Messe Tulln 1997 anlässlich des Jubiläums „40 Jahre PUCH-Auto“ fertig zu stellen, um die Rarität der Öffentlichkeit präsentieren zu können.

Der PUCH-Fan hatte wieder Blut geleckt und viele der darauf folgenden Abende in der Garage verbracht. Denn Baustellen am Spider gab es genug.

Einen Ersatz für das komplett demolierte Armaturenbrett gab es naturgemäß nicht, weshalb sich Josef auf die Suche nach einer brauchbaren Alternative machte, die er im Armaturenräger eines Fiat 1500 fand: „Das Fiat Armaturenbrett habe ich gekürzt und an Hand von Fotos optisch so gut es ging an das Original angepasst. Um leichter an die dahinter liegende Elektrik zu kommen, hab ich den neuen Armaturenräger zweiteilig ausgeführt.“

Der originale TR-Motor hatte sein Leben hinter sich und Josef zum Einbau eines Ersatzmotors bewogen: „Ich hatte kurz an einen kompletten Neuaufbau des Originalmotors gedacht. Allerdings verhalf mir der Zufall zu einer recht brauchbaren Alternative“, gibt Josef schmunzelnd zu. In einem uralten Motor-Journal aus den späten 1960er Jahren machte der „Spider-Man“ einen unglaublichen Fund: Ein ehemaliger Rennfahrer aus Neunkirchen hatte anno dazumal einen Rennmotor inseriert. Josef war sich knapp drei Jahrzehnte später nicht zu schade, den Mann zu kontaktieren und konnte seinen Ohren kaum trauen: „Ja, den Motor gibt es noch!“

Komplett zerlegt und in Kisten verpackt fand sich das sportliche Aggregat unter einer Werkbank. In mühevoller Kleinarbeit und mit Hilfe des Neunkirchner Inserenten entstand ein völlig überholter Motor, der es wahrlich in sich hatte. Leichtere Pleuel, Nasenkolben, auf Hochglanz polierte Kanäle, geänderte Kurbelwelle und auf 680 cm³ aufgebohrt, hatte der Motor nach Angaben des Rennfahrers einst an die 60 PS geleistet, der durch das Fehlen des Schwungrades erst über 3000 U/min so richtig Fahrt aufnahm.



8



9

Der kleine Spider schlummert vor sich hin

Bevor Josef den neuen Motor einbaute, kümmerte er sich um die Vorbereitungen zum Lackaufbau: „Unter dem gelben Farbauftrag fand sich der originale weinrote Erstlack, mit dem ich mich gar nicht anfreunden konnte. Ich wollte einen blutorangenen Farbton, der die Akustik der Monte-Carlo-Auspuffanlage unterstreicht.“

Die Suche nach fehlenden Teilen gestaltete sich als recht mühsam, da es überhaupt keine Anhaltspunkte gab, wie sich der Spider-Besitzer erinnert: „Beim Kauf des Wracks waren anstatt der originalen Scheinwerfer eingeklebte Nebelscheinwerfer verbaut. Als ich gemeinsam mit einem Spezialisten einen Teilekatalog durchforstete, stieß ich auf die Scheinwerfer des Fiat Multipla, die perfekt passten. Ähnlich erging es mir mit den Rückleuchten, die in fast identischer Bauweise bei den alten Bussen der Wiener Linien Verwendung fanden. Finanziell richtig happig wurde es, als ich mir neue Türscharniere anfertigen lassen musste, die damals mit ÖS 8000 ein großes Loch im Geldbörsel hinterließen. Da war die Neuanfertigung des zerrissenen Verdecks verhältnismäßig günstig.“

Im Mai 1997 stand der Spider gerade rechtzeitig zur Oldtimermesse in Tulln fertig am Stand der Sonderausstellung „40 Jahre PUCH-Auto“, wo er neben IMP, JAMOS GT, Adria TS und Korn-Roadstar zu bewundern war.

„Nach der Messe habe ich das Auto eigentlich nie mehr bewegt, da mir der Spider einfach zu wertvoll war. Mittlerweile hab ich das Problem, dass mir mit meinen beinahe 70 Jahren das Ein- und Aussteigen zu mühsam ist. Der Spider steht nur herum, weshalb ich mir überlege, ob ich das Auto überhaupt behalten will.“

Mit dem NECKAR / PUCH 650 Spider hat Josef Bischof auf jeden Fall ein sportives Cabrio in der Garage stehen, welches den Status eines Unikats hat – egal ob das zweite Auto noch existiert oder nicht.

Kontakt

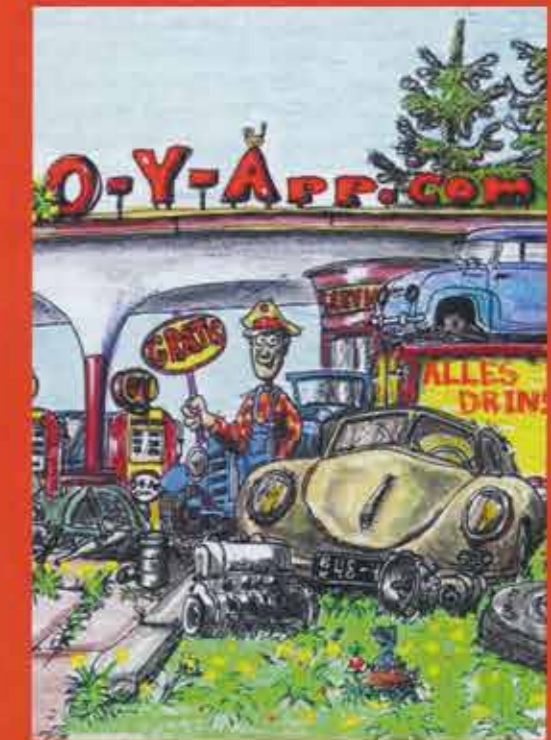
Josef Bischof
 Andreas-Radlinger-Straße 9
 A-2326 Lanzendorf
 +43-664-7816407
 +43-2235-42397
 josef.bischof@ipa.at

www.facebook.com/club.magazin



Die große Gratis - Datenbank auf Gegenseitigkeit

Marken, Modelle und Termine, Museen, Werkstätten und Händler, Clubs und Magazine - und täglich werden es mehr!



www.oldtimer-youngtimer-app.com



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





Die Überquerung des Umbrail Passes

21. – 25. September 2019 Giogo di Santa Maria

Ich wollte 2019 zu Ende bringen, was am 5. September 2018 gegen 9:00 Uhr auf dem Umbrail Pass abrupt eine unerfreuliche Wendung genommen hatte. Vibrationen im Dynastarter kündigten einen baldigen Lagerschaden an. Noch ein Blick in Richtung Bormio, dann hieß es für mich umkehren und zurück nach Deutschland fahren. Der Rest der Geschichte steht in der THONDORF Ausgabe 34.

Die Reiseplanung für 2019 stand schon damals für mich fest: Überquerung des Umbrail-Passes zur Gänze. Anfahrt über Santa Maria Val Müstair, dann über den Umbrail und anschließend den Stelvio hinunter Richtung Prad nach Schludern zur Frau Pichler, Wirtin des Burggasthofes „Zum weißen Rössl“.

Von Vorne.

1. Tag

Die übliche Vorgehensweise. Das ganze Zeug einpacken, sich von Rita verabschieden und los geht's. Mein Ziel an diesem Tag: eine feine Adresse in Meilen an der Goldküste des Zürichsees. Dort wohnen die Zürcher und nicht die Züricher – das musste ich lernen. Hier lebt und arbeitet der Hans Egli in seiner Werkstatt, einer Garage. Zur Erklärung: Goldküste bezeichnet die Sonnenseite des Zürichsees im Gegensatz zur anderen Seite, dort sind diejenigen zuhause, die im Schatten leben.

Der Hans wohnt mit seiner Frau Frieda in einem kleinen Haus nicht weit vom See entfernt. Wie in der Schweiz üblich ist alles blitzblank und ordentlich, wie es auch die Sauschwaben gewohnt sind. (Siehe auch Schwäbische Kehrwoche.) Kuhschweizer und Sauschwab sind die gegenseitigen Bezeichnungen für Schweizer und Deutsche (das sind die aus dem Großen Kanton) wenn sie mal nicht lieb zueinander sein möchten. Sauschwab ist die Entsprechung zu Piefke.

Ich näherte mich der Adresse von Hans auf einer schmalen Straße. Links und rechts der Straße weidet Schweizer Braunvieh. Ich kenne sie eigentlich nur in Lila. Die Straße ist sehr schmal. Nicht zu schmal für einen giftgrünen Lamborghini Aventador. Ziemlich breit das Auto. Da bleibe ich gleich mal stehen. Ich fahre weiter. Nach fünf Minuten ein Deja-Vu-Erlebnis. Diesmal in schwarz. Dann trudele ich bei Hans ein. Frieda erwartet mich bereits. Hans kommt ein wenig später. Erst mal in den Garten und Kuchen essen. Dann der Höhepunkt des Tages: Begehung der Garage-Werkstatt-Wohnwelt. Hier wohnt der Hans.

Er kommt eigentlich nur zum Essen und Schlafen ins Haus. Sieben Tage die Woche. Frieda weiß, wo er sich aufhält. Hans betreibt das schon ziemlich ernsthaft (näheres hierzu in dem Artikel des Magazins „Seesicht“ No. 2 aus dem Jahr 2011.). Das sollte man mal selbst gesehen haben. Jeder Kubikzentimeter in diesem Raum ist optimal genutzt. Aus der Welt der Praxis. Hans brauchte ein wenig Platz in der Tiefe, um seinen Schaukasten mit allerlei Devotionalien aufhängen zu können. Dazu musste er etwas von der Wandstärke wegnehmen, damit der Kasten nicht soweit in den kleinen Raum stand und er dagegen lief. Auf die bewähr-



te Schweizer Art, ruhig und methodisch, ging er zu Werke. Plötzlich erschien ihm ein Licht von der anderen Seite. Die Wand war doch etwas dünner als angenommen. Da bestand natürlich Erklärungsbedarf und gibt einen nachhaltigen Eindruck von der Enge an der Goldküste und wie nah sich die Menschen dort sind. Übrigens – Hans wohnt nur einige Minuten entfernt von Tina Turner, die mit ihrem deutschen Ehemann Erwin Bach seit nun 23 Jahren in der Villa Algonquin zur Miete wohnt. Allerdings mit direktem Seezugang.

Hans hat bis Ende letzten Jahres professionell Fiat 500 und Steyr Puch restauriert. Er besitzt einen blitzsauberen Steyr Puch 650 TR2 in grau und einen dunkelblauen Fiat Abarth 595 esse esse Radiale – ganz selten! Im Lager befinden sich diverse Ersatzmotoren für beide Fahrzeuge. Ein Perfektionist! Die Tätigkeiten eines Uhrmachers hätten ihm möglicherweise auch viel Freude bereitet. Die Bearbeitung der Teile, inklusive der Karosserien, lässt er außer Haus machen. Motorzusammenbau und Komplettierung der Fahrzeuge, außen wie innen, erfolgt unter den engen Platzverhältnissen einer doch sehr überschaubaren Garage. Die Fotos sprechen für sich. Das ist das Reich von Hans und da fühlt er sich nach eigener Aussage sauwohl. Dies glaube ich ihm sofort.

Jetzt war es doch schon 17:00 Uhr geworden, und ich wollte ja noch nach Gurtellen. Ich verabschiedete mich von Frieda und Hans und bekundete Dank für den angenehmen Nachmittag. Hans schenkte mir noch eine Fahrkarte der „Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG“. Er ist dort Aktionär, also Anteilseigner. Eine kostenlose Überfahrt bei ruhiger See nach Horgen. In der Gemeinde Gurtellen wollte ich einen Halt einlegen. Im „Hotel Gotthard“ hatte ich mit Rita 1992 übernachtet. Wir machten damals mit dem IMP eine Reise durch die Schweiz über den Klausen, Susten, Grimsel, Furka und noch einige andere Pässe. Nach drei Tagen hatte Rita genug und wollte nur noch am Pool liegen. Näher als in einem IMP bei Motorenlärm und Hitze kann man sich in einem Auto nicht kommen. Das ist wie ein Paar auf einer Weltumseglung in einer platzmäßig doch sehr beengten Yacht.

An Klausentropho-

bie sollten beide nicht leiden. Ein Stresstest für jede Beziehung. Drei Jahre später haben wir geheiratet.

Entlang am Zuger- und Vierwaldstättersee mit Postkarten-Ausblicken. Die Schweizer haben es schon schön in ihrer guten Stube. Es wurde merklich finsterner. Ich fahre mit dem Puch ungern nachts, obwohl ich zwischenzeitlich H4 Bilux Lampen eingebaut habe. Wer schon mal einen Käfer mit sechs Volt in der Nacht gefahren hat, kennt die Bedeutung einer kohlrabenschwarzen Nacht. So schlimm war es aber nicht. Allerdings bin ich dann doch an der Abfahrt nach Gurtellen vorbeigefahren. Nach einer Weile, ich war schon im Gebirge, machte ich kehrt und fand doch noch die kleine Brücke, die über die Reuss nach Gurtellen führte.

Das „Hotel Sternen“ bot mir für diese Nacht Unterschlupf. Man gab mir sogar extra einen Parkplatz hinter dem Haus, da in dieser Nacht wegen des Almbetriebs viele lustige Gesellen unterwegs waren.

Am nächsten Morgen habe ich dann nach dem Hotel mit den drei älteren Geschwistern gefragt, in dem wir vor 27 Jahren übernachtet hatten. Ich erwartete nicht, dass die Geschwister das „Hotel Gotthard“ mit dem vorzüglichen Restaurant noch führen würden. 1992 waren die drei Schwestern schon um die 60 Jahre alt gewesen. Aber Überraschung! Alle drei waren noch mit Arbeit in ihrem Hotel reichlich ausgelastet. Die Älteste der Geschwister hatte mittlerweile die 90 erreicht. Ich erzählte von unserer Übernachtung vor 27 Jahren in ihrem Hause und von dem damaligen exzellenten Essen. Sie haben sich über die kleine Geschichte sehr gefreut. Das Haus hat immer noch sehr gute Beurteilungen in der Presse. So ganz freiwillig sind die drei Schwestern allerdings nicht noch berufstätig. Wie in vielen familiengeführten Hotels in der Schweiz, und das ist immer noch die Mehrzahl der Betriebe, mangelt es an Nachfolgern. Es müsste viel Geld in die Hand genommen werden, um die Standards von Österreich oder Südtirol zu erreichen. Mindestlöhne von um die 20 CHF/Stunde (entsprechend 3200 CHF/Monat) für eine Küchenhilfe beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Tourismusbranche nachhaltig. Einen Käufer für das Gotthard Hotel ist auf dem Markt nicht zu finden und verpachten möchten sie mit 90 Jahren nicht mehr. Ich habe heute, im Juli 2021, nachgeschaut: das Hotel ist geöffnet.



2.Tag

Dieser Tag wurde der Tag der Ausdauer.



Also hoch auf den Sustenpass. Ein Tag wie er sein sollte. Einige Fotos und dann weiter zum Grimsel. An der Mauer mit der Straße zum Hospiz-Hotel stand ich schon 1992 mit Rita und dem IMP. Rita ging es damals nach den Serpentinaen vom Magen her nicht so gut. Aussteigen wollte sie nicht. Nicht weiter verwunderlich, da ihre Tür nicht aufging und sie auf meiner Seite ein- und aussteigen musste.



2019 runter nach Gletsch und diesmal nicht über den Furka, (15.) sondern über den Nufenenpass. Starker Nebel. Zu meiner Überraschung tauchten aus dem Nebel sechs Porsche 911 Cabrios mit Stuttgarter Kennzeichen auf. Offen. Vermutlich mit Nackenfön. Eine unglaubliche Verzärtelung. Ich bin dann durch den Nebel den Pass hinunter geschlichen, da ich nur fünf bis acht Meter weit sehen konnte.

Nächster Punkt Airolo im Tessin. Von dort diesmal nicht über die Tremola wie 2014, sondern über die normale Gotthard Passstraße nach Andermatt und weiter über den Oberalppass bis Tamin. Weiter in südlicher



Richtung zum Albulapass. Der Albulapass war auf einigen Kilometern aufgerissen. Ein Murks. Schotter und größere Gesteinsbrocken hämmerten gegen den Boden



des Puchs. Aus diesem Grund fahre ich schon immer mit Unterbodenschutz. Nufenen und Albulapass waren für mich neue Erfahrungen. Wie ich später von Hartwig Heiml erfuhr, ist er den Albulapass im etwa gleichen Zeitraum, aus der anderen Richtung kommend gefahren. Er hat einen sehr gut erhaltenen Steyr Puch 700C von einer älteren Dame aus dem Mühlviertel kaufen kön-





abschließen. Im Sauseschritt auf die Umbrail Passhöhe. Ein Beweisfoto schießen. Leider starker Nebel, der Blick Richtung Bormio verhangen. Na ja. Ich habe es heute zu einem guten Ende gebracht. Abwärts bis zu Gabelung Casa Cantoniera dello Stelvio. Rechts geht's Richtung Bormio, links geht's hoch zum Stilfser Joch. Oben auf der Passhöhe verläuft die Grenzlinie zwischen der Schweiz und Italien. Dann das Stilfser Joch hinunter. 48 nummerierte Kehren! Selbstgespräche. Lass den Fuß von der Bremse! Nutze den 2. Gang! Der bremsst ausreichend!

Am 10. September 2015 bin ich mit Martin Vormann schon einmal die 48 Kehren gefahren. Allerdings von Prad kommend zur Passhöhe hinauf. (siehe auch unsere Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ das Album „Mit dem Puch über alle Berge 2015“).

Herbert Groß ist der Einzige, den ich kenne, der einen originalen Steyr Puch 650TR2 Europa im Werk in Graz inklusive Monte auf dem Rücksitz selbst abgeholt hat und noch heute besitzt. Er restaurierte diesen TR2 Europa penibel in allen Details. Karosserie, Motor und Getriebe entsprechen den Daten der Wagenstammkarte der Steyr Daimler Puch AG. (siehe Fotos von

nen. Nach einer großen Inspektion ist er gleich in die Alpen gefahren. Respekt!

Weiter nach Zernez und eine kurze Kaffeepause in Santa Maria im Münstertal. Dort hatte ich 2018 im Hotel Alpin übernachtet. Man fährt los vom Parkplatz hinter dem Haus, biegt dann sofort rechts ab und ist schon auf der steilen Straße, die zum Umbrailpass führt.

2019 unterhielt ich mich auf der Terrasse des kleinen Kaffees mit einem Schweizer BMW-Motorradfahrer, der sich einen schleichenden Plattfuß auf dem Schotter des Albula eingefangen hatte. Mein Frage, „Was machen Sie jetzt, an einem Sonntag?“, beantwortete er lächelnd: „Weiterfahren.“ Er hatte seine Schweizer Versicherung angerufen und die ihren Vertragspartner vor Ort in Santa Maria informiert. Der Monteur hat den Reifenschaden dann kurzfristig vor Ort repariert. So eine Versicherung hätte ich auch gern in Deutschland. Sonntags! Glückliche Schweiz.

Dann war es soweit. Ich konnte die Überquerung des Umbrail hier und jetzt am 22. September 2019



2016). Er war in einem Sommer Skilehrer mit Standort Trafoi am Fuße des Stilfser Jochs. Jeden Tag während des einen Monats fuhr er mit seinem TR2 Europa hoch zu den Skigebieten. 46 Kehren hoch 46 Kehren runter. Die anderen zwei Kehren liegen unterhalb von Trafoi.

3. Tag

Diesen Tag verbrachte ich im Hotel „Zum Weissen Rössl“ in Schluderns bei der Familie Pichler. Das Essen entschädigte mich für den Dauerregen. Lesezeit.



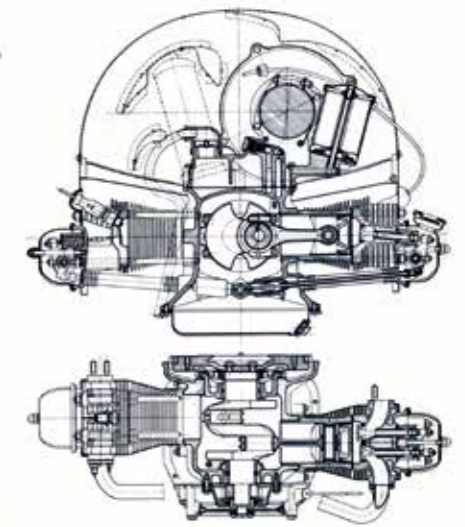
4.Tag.

Ich sage Servus zu Frau Pichler und ab auf die SS38 Richtung Algund. Ein herrlicher Ausblick auf Meran. Lange Zeit ein Teil der habsburgischen Herrschaft, wurden Menschen von der Verbindung schneebedeckter Berge und Palmen von Meran magisch angezogen. Noch heute vermittelt es den Eindruck eines mondänen Kurortes. Aber es ist halt so, wenn es sich herumgesprochen hat, dann kommen die Busse und dann ist es bald etwas weniger mondän.

Über den Gampenpass zum Mendelpass „Passo della Mendola“. An diesem geschichtsträchtigen Ort startete Heinz Liedl mit seinem Steyr Puch 650TR in den Sechzigern des letzten Jahrhunderts. Die Freunde der kleinen Abarths fanden das wenig erbaulich. Kein Wunder, sie hatten keine Chance gegen den in Graßlfing vorbereiteten Puch. Man sollte allerdings auch erwähnen: ein Fiat 500 Motor mit seinem Parallel-Twin ist für ein Tuning nicht sonderlich geeignet. Unter Leitung von Dante Giacosa war es die Aufgabe des Entwicklungsteams, ab Mitte der Fünfziger, ein in der Herstellung kostengünstiges Kleinst-Auto zu entwickeln. Die Massenmotorisierung Italiens sollte durch ein solches Wägelchen beschleunigt werden. Die Positionierung erfolgte noch unterhalb des Fiat 600. Anfänglich war der Fiat 500 Nuova nicht sonderlich erfolgreich.

Ein gegenläufiger Motor, ein Boxer war in Planung. Er wäre aber teurer als der Vierzylindermotor des Fiat 600 gekommen. Siehe auch Konstruktionszeichnung

Schnitt des Motors "110 EK" mit zwei nach dem Schema "Boxer" horizontal gegenüberliegenden Zylindern. Bei einer Bohrung und Hubhöhe von 68 x 69 mm (abwärtsgewinkeltes Schema) besitzt der Motor einen Hubraum von 435,8 cm³ und hat sich als eine der voffizientesten Alternativen für die Motorschnittung des 500 Nuova am. Juli 1955.



auf Seite 194 im Buch „Vierzig Jahre als Konstrukteur bei Fiat“ von Dante Giacosa. Auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ findet ihr im gleichnamigen Album das komplette Kapitel über die Konstruktion des Fiat 500 mit der damaligen technischen Problemstellung.

Ich freute mich auf den Kalterer See, dessen Name ich von vielen Weinflaschen her





kannte. Zu meiner Jugendzeit ein schlichter Reben-saft, der in den Siebzigern im Silo-Lkw nach Stuttgart geliefert und dort abgefüllt wurde. Einen günstigeren Rausch als mit einem „Südtiroler Bauerntunk“ gab es nicht. Heute ein süffiger, fruchtbetonter Wein, der zu begeistern weiß.

Ich komme vom Mendelpass, fahre an Kaltern vorbei und sehe einen größeren Teich. Wo ist der Kalterer See? Langsam wird mir klar, das ist der Kalterer See. So klein und so berühmt. Dann fängt mein Navi an zu spinnen und will mich unbedingt in eine Steinmauer fahren. Das geht eine ganze Weile so. Der Griff zur analogen Technik ist angesagt. Die Landkarte bringt mich ohne Probleme zum Fuß des Manghenpasses, den ich befahren möchte. Gesperrt. Ich spürte, es ist nicht mein Tag. (20.) Noch einmal von West nach Ost über Colle S. Lucia fuhr ich durch diese gigantischen Dolomiten nach Cortina d'Ampezzo. Für mich auf immer mit den Olympischen Winterspielen von 1956 verbunden. Dann bei Innichen über die Grenze und an Lienz vorbei nun in Richtung Norden über Matrei in Osttirol zum Gasthof Bräurup in Mittersill.

Ich war müde. Die 480 km hatten mich geschafft. Zwei Halbe und ne Portion Speckknödel ließen mich satt und zufrieden ins Bett fallen.

5.Tag und folgende

Der Rest ist schnell erzählt: Route Kitzbühel – Wörgl – Innsbruck – Abfahrt Wiesing – Achensee –

Tegernsee – A8 – A99 – A9 Abfahrt Langenbruck – Agelsberg zum Steyr Puch Service Stützpunkt Hubert Nenninger.

Am Wochenende fuhren wir die von Hubert organisierte traditionelle Hopfenausfahrt. (Mehr davon siehe in der THONDORF Ausgabe 34.)

Nach neun Tagen war ich wieder zurück in Bonlanden und baute für dieses Jahr die Batterie aus. Unterwegs keine technischen Probleme. Der Reise-Puch

Infos zur Ausrüstung

Steyr Puch 650 TR2 Europa, Baujahr März 1968
Auslieferung durch die Fa.Moser in Wien,
seit 40 Jahren in zweitem Besitz

Benzinverbrauch 6 – 7 L/100km

Keine technischen Probleme auf dieser Reise

Sirene: Moto Guzzi Polizeisirene
lässt Mauerwerk bröseln

Wartung: Steyr Puch Service-Stützpunkt
Hubert Nenninger in Agelsberg

Gesamtstrecke 1.800 KM

Reisezeit 21. – 25.September 2019

Wetterbedingungen gemischt

Navi iPhone 6s Plus mit TomTom Software
Diverse Karten aus dem Marco Polo Verlag

OLDTIMER
URS HUBER | PFÄFFIKON/SZ • HANS EGLI | MEILEN



KLEINER FLITZER MIT JÖÖH-FAKTOR

Egal ob vor edler Kulisse oder an einer Rallye, Hans Eglis nachtblauer Fiat Abarth und der hellgraue Steyr Puch sind absolute Hingucker.



Beide Oldtimer sind in der warmen Jahreszeit regelmässig in Gebrauch. Besonders stilvoll: Passfahrten über Gotthard, Furka und Nufenen. Auf dem Gipfel wird Wasser und Öl nachgefüllt.



ER MACHT ALLES SELBST

Hans Egli pflegt und wartet seine Lieblinge persönlich. Fast jeden Abend verbringt er in seiner penibel aufgeräumten und von A bis Z durchorganierten Werkstatt an der Kirchgasse im alten Dorfkern von Meilen.

DAS SCHACHBRETTMUSTER DES BODENS spiegelt sich perfekt in der blitzblanken Karosserie des hellgrauen Kleinwagens der österreichischen Marke Steyr-Puch, kein Stäubchen ist zu sehen – nirgendwo. In der Garage des 55-jährigen Hans Egli hat alles seinen Platz. Selbst konstruierte Montageböcke und Spezialvorrichtungen sind akkurat untergebracht, Pokale stehen in Reih und Glied, sogar der ausgebaute Rennmotor auf dem Prüfbock strahlt wie frisch gewienert. «OP», also Operationsaal, nennt der Meilemer sein Heiligtum, und als Besucher fragt man ganz automatisch, ob man nicht vielleicht die Schuhe ausziehen soll, bevor man die Garage betritt.

Irgendwo sei er schon ein Freak, sagt Egli und lacht. Seine beiden liebsten Oldtimer, einen Steyr-Puch 650 TR 2 Europa und einen Fiat Abarth 595, die beide auf der Basis des legendären Fiat 500 beruhen, der 1957 bis 1975 gebaut wurde, nennt er «Kind Nummer drei und vier». Die echten Kinder, ein Sohn und eine Tochter, besitzen übrigens auch je einen über 40-jährigen 500er. Den haben sie zum 20. Geburtstag vom Vater erhalten. Natürlich in Handarbeit von ihm restauriert. Hans Egli macht alles selbst, Mechanik und Elektrik, nur eine Spritzkabine fehlt im OP, der Hochglanzlack muss auswärts aufgetragen werden. Die beiden 500er für die Kinder waren für Baumaschinenmechaniker Egli quasi die Aufwärmrunde. Danach machte er sich an seine Meisterstücke: den dunkelblauen Abarth und den hellgrauen Puch. Vor allem der Puch liegt ihm am Herzen. Von der kleinen Knutschkugel – nur gerade 30 Zentimeter länger als ein Smart – wurden lediglich 120 Stück gebaut. In 1000 Arbeitsstunden hat Hans Egli sein Exemplar zur Perfektion gebracht, von der ausgeklügelten Bordenlektrik über zwei zusätzlich zum Original zur Verfügung stehende Motoren bis hin zum Zusatztank zwecks Verdoppelung der Reichweite, nützlich vor allem bei Rallyes. Hans Egli fährt gerne Gleichmässigkeitsprüfungen. Mit Helm und Getöse: Der Sound des Puch ist legendär, «der übertönt locker einen Maserati», berichtet er. Und er hänge am Berg übrigens auch einen Ford GT 40 ab.

die Geschichte von Urs Hubers Cord L-29 würde Bücher füllen. Doch es gibt ja noch mehr zu sehen. Gleich neben dem Cord steht ein majestätischer Rolls-Royce Phantom II. Dieses Fahrzeug wurde für seine Hoheit The Raja Sahib of Parlakimedi gebaut und Ende 1930 nach Bombay ausgeliefert. Er wurde bis 1970 in Indien gefahren und von seinem Erstbesitzer unter anderem für die Tigerjagd verwendet, wie ein gut erhaltenes Schwarzweissfoto beweist. Die komplette Restauration in der Schweiz dauerte fünf Jahre und machte aus dem Rolls-Royce ein Schmuckstück, das schon diverse Preise an verschiedenen Concours einheimste, so etwa am Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comersee. Selbst am Genfer Automobilsalon und im Verkehrshaus Luzern war Hubers Rolls schon zu sehen. Welches Fahrzeug er lieber fahre, den Cord L-29 oder den Rolls-Royce Phantom II, das könne er nicht sagen, meint Huber: «Beide sind auf ihre eigene Art und Weise speziell.» Im Hochsommer ist der offene Rolls-Royce natürlich angenehmer, und Hubers Töchter (11 und 13) machen sich jeweils einen Spass daraus, vom breiten Hintersitz aus jedem Velofahrer freundlich zuzuwinken. Und: «Das Schöne ist auch, dass Alt und Jung Freude an solchen Fahrzeugen hat und selbst die S-Bahn ab und zu Zeichen mit der Lichthupe gibt.» ●

www.rrec.ch, Rolls-Royce Enthusiast's Club, Swiss Section,
www.acdclub.org, Auburn Cord Duesenberg Club



RALLYE-LEGENDE WALTER RÖHRL



Auch die Motorsportlegende Walter Röhrl fuhr schon mit Egli Abarth und hinterliess seinen Schriftzug auf dem Auto. «Röhrl ist eben der Grösste», sagt Egli und fast entschuldigend «einen Schumi hätte ich nicht in mein Auto gelassen».

Die Knutschkugel ist also nicht zu unterschätzen. An etwa zehn Anlässen in ganz Europa nimmt Egli jährlich teil. Wenn es regnet, leidet er. Furchtbar sei das, sagt er, wenn seine Lieblinge nass werden. Wenigstens im selbst gebauten Anhänger, in dem er sie transportiert, sind sie in Sicherheit, und wenn sie dann jeweils per funkgesteuerter Seilwinde ausgeladen werden, stehen erstmals die Zuschauer Spalier. Sowohl Abarth als auch Puch haben jede Menge Fans. Sei es bei der sonntagmorgentlichen Schönwetter-Ausfahrt nach Rapperswil, sei es an Rallyes oder an einem Concours d'Elegance. Hans Egli nimmt eine der vielen gerahmten Fotos von der Wand der Garage und schmunzelt: Auf dem Bild zu sehen sind links sein Puch, rechts ein aufgemotzter Lamborghini. Um den Puch scharen sich die Leute. Der Lambo steht allein.

www.fiat500club.ch,
www.steyr-puch.de, Steyr Puch Freundeskreis Deutschland

HANS EGLI'S OLDTIMER

FIAT ABARTH 595

Baujahr: 1970
Gebaut von 1957 bis 1975
Stückzahl: 800
Antrieb/Motorisierung: Heckantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h
Karosserie: Coupé
Leergewicht: 520 kg
LxBxH: 297x132x132 cm

STEYR PUCH 650 TR 2 EUROPA

Baujahr: 1966
Gebaut von 1964 bis 1968
Stückzahl: 500 (TR1 und TR2)
Antrieb/Motorisierung: Heckantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 140-180 km/h
Karosserie: Coupé
Leergewicht: 510 kg
LxBxH: 297x132x130 cm



HIER MÖCHTE
MAN AUTO SEIN
Diese Werkstatt liest
keine Wünsche offen –
nur etwas größer
dürfte sie sein,
wünscht sich «Garage»
gibt Hans Egli.

DIE FAHRT NACH ÖSTERREICH ÜBER SÜDTIROL

TEXT // FOTOS Michael Kuhn



20. – 31. Juli 2020

Zumindest war es so geplant. Es kam anders.

1. Tag

Los ging es in Bonlanden in der Nähe von Stuttgart am 20. Juli 2020.

Wie häufig zu viel Zeug eingepackt und was man dann braucht, liegt gut verpackt im heimischen Keller... Die innere Anspannung steigt. Ich bin nervös auch weil ich immer darauf hoffen muss, dass unterwegs nichts kaputt geht. Keilriemen, Zündkerzen oder Relais auswechseln das bekomme ich noch hin. Scheibenwischer geht auch noch.

Der TR2 Europa hatte eine kleine Inspektion auf

der Hebebühne und auf dem Bremsenprüfstand bei der Werkstatt meines Vertrauens hinter sich. – Tutti Paletti.

Der Dynastarter, der im Landecker Tunnel in Tirol 2018 schlagartig durch einen beidseitigen Lagerschaden seinen Dienst eingestellt hatte wurde durch ein generalüberholtes Exemplar ersetzt.

Rita hat mir noch hinterher gewinkt und dann war ich schon um die Ecke auf der Strasse der Abenteuer Richtung Oberschwaben unterwegs.

Erster Routenpunkt ist Ravensburg. Ein Stück auf der A96 und dann durch den Pfändertunnel. Vignette auf die Scheibe geklebt und weiter zum Reschenpass.



Eine leichte Übung. Bei Landeck rechts abfahren. Bloß nicht durch den Tunnel. Die Nervosität hat sich mittlerweile gelegt und weicht einer erhöhten Aufmerksamkeit für die Geräusche die aus dem Motorraum an mein Ohr dringen. Es ist eine Kakophonie von metallisch klingenden Belästigungen. Solange es so ist, freut sich der Fahrer. Alles im grünen Bereich.

In Nauders fülle ich noch einige Liter vom guten Super Plus in den Tank.

Der Kirchturm von Altgraun steht noch im See und die Touristen fotografieren emsig. Touristen sind grundsätzlich die anderen.

Ich musste weiter. Heute der Burggasthof „Zum Weissen Rössl“ in Schluderns im Vinschgau. Das Wetter ist prächtig. Ich freue mich auf die gute italienische Küche der lieben Frau Pichler und ihrer Tochter.



An der zweiten 90 Grad Kurve auf der Abfahrt vom Reschenpass liegt der Boanerturm bei Burgeis. Er ist mir schon bei früheren Reisen aufgefallen. Rechts ran. Die Panasonic LX 15, die mich immer auf meinen Reisen begleitet aus dem Rucksack genommen und einige Eindrücke von der halbrunden Anlage festgehalten. Ich blicke auf den lieblichen Vinschgau, den oberen Teil des Etschtals und die Welt ist für mich in Ordnung. Alle Dinge haben ihren Platz für den Moment.

Ich starte. Kein Surren und Pfeifen. Nichts. Es ist still. Für einen Moment ist es als stände auch die Zeit still. Es gibt einen australischen Science Fiction Film „Quiet Earth - Das Letzte Experiment“, in dem der Held nach dem morgendlichen Erwachen nach und nach erkennen muss, dass er der einzige Mensch auf Erden ist. Für einen winzigen Augenblick verdichtet sich bei ihm diese Erkenntnis zur absoluten Gewissheit und Hoffnungslosigkeit. So ergeht es mir auch. Dann keimt Hoffnung auf. Der Magnetschalter hängt. Schläge mit einem Kunststoffhammer ändern nichts. Also das Puchauto anschieben und den zweiten Gang einlegen. Der Wagen springt gleich an. Auf nach Schluderns. Kurze Unterhaltung mit Frau Pichler und dann ein wenig geschraubt. Weitere Schläge auf den Magnetschalter. Dann Austausch des Magnetschalters. Null Ergebnis. Das kann doch bitte nicht wahr

sein. Sollte der Bosch Dynastarter schon 1957 das teuerste Teil im Steyr Puch 500 nach nur 5000 KM wieder defekt sein? Ich muss den gelben Puch Engel bemühen. Hubert anrufen und nachfragen, ob er eventuell und vielleicht kommen könnte um mich aus der misslichen Lage zu befreien. Ich möchte doch den Vinzenz Pippan in Velden am Wörthersee besuchen um dann weiter nach Vasoldsberg zu fahren und bei einer Freundin vorbei zu schauen die ich auf dem 60. des Steyr Puch 500 in Graz Thondorf kennengelernt hatte.

Auf dem weiteren Reiseprogramm stand noch ein kurzer Besuch bei Charly Pörtl in Pinkafeld. Charly ist ein begnadeter Blechkünstler und ein überaus freundlicher und hilfsbereiter Mensch und hat die eine oder andere Puch Rarität in seinen Hallen stehen.

Dann noch ein Sprung in die Wiener Puch Szene und über das Weingut Malat in Palt zu den Brüdern Heiml in Vöcklamarkt um mit Roland, Hartwig und Gabi einen abendlichen Plausch zu halten.

So war es geplant. Ja; mach nur einen Plan sei nur ein großes Licht! Und mach dann noch' nen zweiten Plan gehn tun sie beide nicht. Aus dem Lied der Unzulänglichkeit von Bertolt Brecht

2.Tag

Ich will es kurz machen. Ein wahrer Freund. Hubert



kam am nächsten Tag zum zweiten mal innerhalb von 2 Jahren, um mich aus großer Not zu retten. Er weiß um meine Unzulänglichkeiten. Man sollte allerdings auch erwähnen, durch diese Rettungsaktionen kommt Hubert mit Foto jeweils in die aktuelle THONDORF. Allein der Gewinn an Reputation ist unbezahlbar.

Erleichterung stellte sich ein, als Hubert mit Audi und Anhänger am nächsten Tag in Schluderns einfuhr. Er sprang in seinen Graumann, Werkzeugkiste ausgepackt und Dynastarter ausgebaut. Einen Satz originaler Kohlen mit Federn hatte ich dabei. Der Einbau der neuen Kohlen auf den Steintreppen eines geschlossenen Bistros ist eine elende Fummelei. Die Sonne schien uns beiden auf das Haupt. Zusammenbau und Einbau. Startversuch. Kein Muckser tat das vermaledeite Bosch Teil. Nix zu machen. Nach zwei Stunden meinte Hubert lakonisch: „Laden wir auf.“



Gegen 23:00 waren wir in Agelsberg in der Nähe von Ingolstadt.

3.Tag

Am nächsten Tag baute Hubert einen von einem alt-eingesessenen Bosch Dienst überholten Dynastarter in den Puch ein. Sollte jetzt passen. Woran es auch immer gelegen haben mag. Vielleicht lag es auch an der Batterie. Ungewissheit wo man hinschaut.

4.Tag

Am 23. Juli bin ich dann wieder auf der Strasse. Allerdings wollte ich nun die Reiseziele im Uhrzeigersinn abfahren. Nächstes Ziel die Brüder Heiml in Vöcklamarkt. Erst mal durch die Hallertau. Jedem passionierten Biertrinker wohl bekannt. Links und rechts der Landstrasse grüner Hopfen an Stangen. Sehr geometrisch die Landwirtschaft in dieser Gegend. Grobe Richtung auf kleinsten Nebenstrassen: Mühldorf am Inn. Dann über die Grenze bei Braunau und Richtung Ried im Innkreis. Da bin ich fast schon in Vöcklamarkt an der Shell Tankstelle mit Super+. Mit dieser

von mir bevorzugten Qualität schnurrt der Boxer. Ich dreh mich um, da fährt Roland mit seinem Tesla 3 in die Tankstelle. Kurzer Plausch. Die Freude ist groß. Es ist nun schon später Nachmittag und ein pikanter Nudelsalat, von Gabi zubereitet bringt Zufriedenheit in die kleine Runde. Hartwig nennt einen archaischen



Schlepper sein Eigen den er nun im Hof anwirft. Nach dem Geräusch zu urteilen, kann der nur einige hundert Umdrehungen in der Minute machen. Was für ein Ungetüm. Steht da auf dem Kopfsteinpflaster wie ein hungriger Saurier, der kleine Puchs zermalmt. Hartwig würde dann sicherlich sagen, der meint es nicht so, der will nur spielen. Dann das komplette Kontrastprogramm. Probefahrt im Tesla 3. Unglaublich die Beschleunigung. Mein Kopf fliegt gleich mal gegen die Kopfstütze. Die ansatzlose Beschleunigung ist schon überwältigend. Roland verweist auf gewisse Verarbeitungsmängel, die bei einem Audi niemals akzeptiert würden. Aber als Gesamtkonzept steht Roland voll hinter dieser Art der Mobilität. Am nächsten Morgen

heißt es frühzeitig Abschied nehmen. Wenn ich von Vöcklamarkt wegfare bin ich innerlich ruhiger und entspannter. Das ist doch wunderbar. Muss an den Menschen liegen.

5.Tag

Nächstes Ziel ist das Weingut Malat in Palt, Niederösterreich. An den Weg kann ich mich jetzt beim Schreiben nach 12 Monaten nicht mehr genau erinnern. Es hat die meiste Zeit geregnet und wie. Mit diesen Scheibenwischern und ohne Heizung, kein Spaß. Das Weingut hatte ich das letzte mal 1992 zusammen mit Rita und Puch besucht. Wir kamen damals von Radkersburg und hatten eine lange Reise durch Österreich hinter uns gebracht.

Gerald Malat ein alter Rallye Fahrer auf Steyr Puch 650 TR mit einer ansehnlichen Sammlung von Pokalen aus den späten Sechzigern pflegt noch heute einen regen technischen Austausch mit dem Puch Urgestein Fredi Thaler.

Gerald nennt eine kleine aber feine Sammlung von Steyr Puchs sein Eigen. Da kann ein Fünfganggetriebe von Meister Thaler beim Vorwärtsdrang schon hilfreich sein.

Ein Haflinger ist natürlich auch vorhanden, schließlich heißt es mit Stil durch die Weinberge zu klettern.

Zum Abendessen zubereitet von der Gattin, gab es einen schönen Pinot Noir zum Wildschwein und angenehme Gespräche. 2020 hat Gerald seinen Grünen Veltliner mit einem Steyr Puch 650TR und einem Haflinger Etikett geschmückt. Ein Muss für jeden bekennenden Steyr Puch Liebhaber. Erhältlich über das Weingut

6.Tag

Nach einem gemeinsamen Frühstück und mit guten Wünschen versehen, mache ich mich auf den Weg zu Charly Pörtl nach Pinkafeld, im äußersten Winkel des Burgenlandes. Charly habe ich auf der Retro Classics 2013 in Stuttgart getroffen. Da war er kurz vorher mit Sohn und Puchauto von einer 8000 KM Reise von Pinkafeld zum äußersten Zipfel Skandinaviens zurückgekehrt. Gegen Ende der Reise ist ihm eine Zündkerze ständig aus dem

Zylinderkopf geflogen. Sonst gab es keine besonderen Vorkommnisse. Sagt er.

Die 200 KM von Palt nach Pinkafeld führten mich durch die waldreichen Gutensteiner Alpen mit so illustren Ortsnamen wie dem beliebten Motorradtreffpunkt „Kalte Kuchl“ und einen Ort namens Gegend. Da bin ich dann ausgestiegen. Ein Foto vom Ortsschild musste sein. Das glaubt ja sonst niemand.

Unterwegs hat mich Robert P. angerufen da er gehört hatte ich käme Charly besuchen. Als ich einlief war Robert schon da. Charly hatte den Kompressor Puch von Robert zum Service und sollte ihn an der Vorderachse auf Scheibenbremsen umbauen. Das erwies sich als komplexer, als





gedacht da Robert Alufelgen montiert hatte. Der Kompressor Puch ist ein enorm aufwendiger Umbau. Man sieht vor lauter Schläuchen, Riemen und Kabeln kaum noch den Motor. Man flüstert von 90 PS. Wie lange die galoppieren ist nicht bekannt.

Nach einem kleinen Plausch mit Gulasch sind wir dann bald zum Lager von Charly gefahren. Dort stand der Steyr Puch TR2 Europa, ein Rechtslenker der 2009 einen schweren Unfall mit einem kroatischen TV Übertragungswagen hatte. Die Unfall-Fotos von diesem TR2 Rechtslenker kannte ich. Der Lenker hatte damals unglaubliches Glück und trug nur Verletzungen am Knöchel und an der Hand davon. Sagen wir es so. Von dem TR2 war nur noch das Heckteil übrig der Rest war so verbogen und gestaucht worden da ging nichts mehr zu reparieren, wie Charly bemerkte.



Mechanik und Innenausstattung waren schon vor Jahren in Graz in eine auf Rechtslenkung umgebaute Europa Karosserie transplantiert worden. Über diesen verunfallten rechtsgelenkten TR2 Europa in alt weiß mit serienmäßiger grüner Innenausstattung und einer bewegten Geschichte wird noch ein eigener Bericht zu schreiben sein. Ein Testbericht über genau diesen TR2 Europa Rechtslenker wurde in der englischen AUTO-CAR vom 31. August 1967 veröffentlicht.

Am Späten Nachmittag bin ich dann schweren Herzens aufgebrochen. Gleich auf die A2 an der Ausfahrt Graz-Puchwerk vorbei bis Lieboch und dann über St. Stefan ob Stainz hoch zum Reinischkogel, zum Gasthaus „Zum Fuchswirt“. An diesem Abend keine Bewirtung nur Übernachtung. Also zu Fuß zum nächsten Heurigen. Da war ich als Piefke gerade richtig, um das einheimische Brauchtum kennenzulernen. Die komplette freiwillige Feuerwehrmannschaft von Greisdorf saß in Uniform an den zusammengeschobenen Tischen. Lautstärke bis zum Anschlag. Ich etwas abseits, mit Käseplatte und einem Glas Schilcher. Erst nach einigen Minuten fiel mir ein junger Bursch auf, der in Frauenkleidern und Skistiefeln herumschlurfte. Die Kopfbedeckung war



auch nicht von dieser Welt. Kompletter Depp oder ein mir unbekanntes archaisches Aufnahme-ritual in die Zunft der freiwilligen Feuerwehr von Greisdorf? Mitnichten. Der Wirt klärte mich auf. Der arme Kerl hatte die Absicht, demnächst zu heiraten und der Preis dafür war die Verabschiedung aus der Männerwelt der Junggesellen auf seine Kosten. Vermutlich auch ein gutgemeinter Hinweis darauf, was er in der Ehe zu erwarten hatte. Er war sicherlich nicht der erste in der Runde, der sich zu dieser Art der Selbstkasteiung hat überreden lassen müssen. Wieso es in dieser Gegend noch heiratswillige Feuerwehrmänner gibt bleibt mir allerdings ein Rätsel.

7.Tag

Nach einem üppigen Frühstück ging es dann am nächsten Morgen südlich von Graz quer durch die Weststeiermark nach Vasoldsberg. So kam ich auch durch

Hausmannstätten. Das erste Steyr Puch 500 Prospekt von 1957 wurde hier vor der Pfarre mit einem jungen Paar aufgenommen. Ihr werdet die Aufnahme sicherlich kennen. Die Info hatte ich von Ingrid, die ich an diesem Sonntagnachmittag besuchen wollte. Sie hatte in dieser Pfarrkirche vor vielen Jahren ihren Alfred geheiratet. Es gab an diesem sonnigen Nachmittag viel zu erzählen. Ihr Mann hatte lange Jahre im vorderen Orient als Bauingenieur gearbeitet. Es war eine Zeit, in der viele Steirer außerhalb der Heimat ihr Geld verdienen mussten. Ingrid arbeitete zu dieser Zeit bei der damaligen Steyr Daimler Puch AG im Verkauf von Motorrädern. Wir hatten uns auf dem 60. des Steyr Puch 500 in Graz 2017 kennengelernt. Ingrid war ein außergewöhnlich aufrichtiger und stets fröhlicher Mensch. So voller Lebensmut. Der Abschied an diesem Nachmittag fiel mir schwer. Noch eine Übernachtung zum Montag im Jagawirt. Mein bevorzugtes Gasthaus am Reinischkogel. Mein erster Besuch dort mit Rita und Puch liegt jetzt schon 30 Jahre zurück.



8.Tag

In der Früh dann Richtung Deutschlandsberg bis Eibiswalde und durch die Ausläufer der Koralpe über den Soboth Pass Richtung Kärnten. Sonniges Wetter. Alles im Lot. Ziel Vinzenz Pippan in Velden am Wörthersee. Seinen Steyr Puch 650TR2 kannte ich schon seit 1967. Eine Zeit, in der der Wörthersee als Traumziel galt. Mit Freunden verbrachte ich einige Tage am See, bis uns das Geld ausging. Wir lagen die meiste Zeit auf den Holzstegen über dem Wasser und hofften, dass uns die jungen hübschen Schwedinnen finden würden. Leider konnten wir sie nur aus der Ferne bestaunen. Wir hätten sie ja noch nicht einmal zu einer Erdbeerbowle einladen können. Die Sehnsucht blieb eine Sehnsucht. Man könnte jetzt nun einwenden das sei ja das Wesen der Sehnsucht, dass sie unerfüllt bleibt. Ja aber. So vergeblich wie wir auf Gunter Sachs und seine Brigitte Bardot warteten, deren Besuch im Schloßhotel zu Velden groß angekündigt worden war. Sie kamen einfach nicht. Zu einer Runde Wasserski hat es dann doch noch gereicht. Am Mittag gingen wir manchmal eine Kleinigkeit beim Bacherlwirt in der Rosentaler Strasse essen.

E i n e s

Mittags stand er da. Ein nagelneuer Steyr Puch 650TR2 Europa in voller Rallye Ausstattung, innen wie außen. Monsterscheinwerfer von Bosch mit Kappen, Schalenitze und Lenkrad von Fusina. Das volle Programm aus dem Moser Katalog. Das war es. Keine Ahnung wem der gehörte. 50 Jahre später habe ich den damaligen Besitzer Vinzenz Pippan persönlich kennengelernt. Vinzenz & Gabi wohnen noch immer gegenüber vom Bacherlwirt. In den Sechzigern war er ein wilder Hund, bekannt in der österreichischen Rallye Szene. Pardon wurde nicht gegeben. Aktuell besitzt er 3 Steyr Puchs mit Sonderteilen aus der Kiste von Fredi Thaler. Noch heute fährt Vinzenz mit seiner unerschrockenen Beifahrerin Anna gelegentlich Rallyes in Slovenien und in Österreich. Er beklagt die Kostenexplosion in dieser Art von Veranstaltungen und die Klasseneinteilung, die einen Puch chancenlos las-



Kostenexplosion in dieser Art von Veranstaltungen und die Klasseneinteilung, die einen Puch chancenlos las-

sen. Man sieht einen Ehrgeiz hat er noch. Nur rumtrödeln ist nicht. Seine Frau Gabi besorgte mir wie schon 2018 ein Zimmer bei ihrem Bruder in der Seepension Skant in Auen. Ein Kleinod. Mit der ursprünglicher Einrichtung aus den Sechzigern. Ich erwähne nur die himmelblauen Kacheln im Bad. Ein sicheres Indiz für ein Haus aus den Sechzigern. Wie eine Zeitmaschine. Ich habe mich gleich 50 Jahre jünger gefühlt allerdings nur bis zum nächsten Spiegel, der unglücklich platziert hing.

9.Tag

Vinzenz hatte mit seinen Puchfreunden aus der Umgebung für den Dienstag eine Spritztour mit Puch in der näheren Umgebung organisiert. Ziel die Som-



mereggalm am Tschiernock auf 1720m Höhe gelegen. Nach dem ersten Drittel eine kleine Mautstelle und dann ging es im Zickzack auf die Alm. Ein angenehmer Nachmittag mit einem mehr als prächtigen Ausblick auf den Millstättersee. Da sind die Bewohner des Alpenraums gegenüber den Bewohner des Flachlandes stets im Vorteil. Es ist nicht weit bis zur einer Brettjause mit Ausblick. Nach der Rückkehr in die Pension Skant wollte ich es mir nicht nehmen lassen und bin nach 53 Jahren wieder in den Wörthersee gesprungen. Ach tat das gut. Ein wahrer Jungbrunnen.

10.Tag

Am nächsten Tag hieß es Abschied nehmen. Aber so einfach wollte sich mein Puchauto zu einer Weiterreise nicht bewegen lassen. Ich ziehe beim Starten nach einer Nacht immer ein wenig den Choke und schiebe ihn nach dem Anspringen sofort wieder zurück. So auch in diesem Fall. Der Motor springt sofort an stottert aber so vor sich hin. Dies und Das geprüft. Nix zu machen. Er läuft nicht rund. Nun denn. Die wenigen Kilometer bis zur Garage von Vinzenz hing der Puch am Alfa.

In der Werkstatt methodische Fehlersuche durch Vinzenz im Ausschlussverfahren. Nix zu machen. Der Puch stottert und nimmt kein Gas an. Wir haben ein wenig telefoniert Roland und Fredi gaben bereitwillig Auskunft. Gute Ratschläge. Der Motor stottert weiterhin. Es hat dann eine Weile gedauert bis Vinzenz den Fehler fand. Wie so oft kleine Ursache große Wirkung. Ein Handgriff und der Boxer schnurrte weder. Wir waren erleichtert. Normalerweise überprüfe ich mit der Hand ob die Choke-Einrichtung komplett zu ist. In diesem Fall nicht. Ich höre schon die Stimmen: Wie kann man nur so blöd sein. Ich weiß nicht warum ich es diesmal nicht überprüft habe. Auf dem Mittelstunnel war der Chokezug komplett eingeschoben. Aber durch den großen inneren Reibungswiderstand des Starterdrehschiebers (warum auch immer) bäumte sich der Stahldraht auf und schloss die Starterscheibe nicht. Fast wäre das Unsagbare geschehen. Hubert hätte mich wieder abholen müssen. Er wäre dazu bereit gewesen. Allerdings wäre das meine letzte Ausfahrt durch die Alpen gewesen. Dann nur noch Ausfahrten nicht weiter wie ich den einheimischen Kirchturm sehen kann.

Verabschiedung von meinen lieben Gastgebern Gabi und Vinzenz

und dann wieder auf die Strasse. In Mittersill im Gasthof Bräurup übernachtet. Sehr angenehm.

11.Tag

Am nächsten Morgen wollte ich es bis ins Obere





TEXT Michael Kuhn

Der GOWI Puch Aus der Steiermark in die Welt

Dieses zerbrechliche Modell eines Puch 500D der österreichischen Firma GOWI aus den Anfangsjahren der Sechziger war mir gänzlich unbekannt.

hinter einer Glasscheibe verkürzte die Lebenserwartung ebenfalls beträchtlich. Entsprechend selten sind gut erhaltene Exemplare.



Wie jeder Sammler zu seinem Leidwesen weiß, gehört die Verkaufspackung dazu. Erst dann ist das eine runde Sache. Im Falle des GOWI Puch 500D kann man allerdings schon froh sein, überhaupt ein unbespieltes Modell zu finden. Da kann die Verpackung warten.

Martin Krusche, dessen Artikel „Lob des Steilhangs“ ihr in dieser Ausgabe der THONDORF findet, hat sich auch um das GOWI Puch 500 Modell verdient gemacht. In seinem Blog für das Johann Puch Museum hat er die Aufmerksamkeit des geeigneten Puch Liebhabers auf dieses seltene Modell gelenkt. Wie er zu Recht schreibt, sind fast alle Puch Modelle, egal in welchem Maßstab, umgestrickte Fiat 500 Modelle. Unter Verwendung von Puch Adler und Puch Dach mit Bürzel wurde aus einem Fiat 500 ratzfatz ein Steyr Puch 500 bis 650TR.

Die Firma GOWI (Gottfried Witiz) ging um 1960 mit größerer Sorgfalt an die Sache heran. Das Modell

Ich sah das Modell 2017 anlässlich der Feierlichkeiten des Steyr Puch 500 1957 – 2017 in einem Schaukasten im Johann Puch Museum in Graz stehen. Die Schachtel zu dem Modell wurde offensichtlich später erworben. Sie ist mit satten 49,90€ ausgezeichnet, natürlich ohne den Puch 500D.

Die Verarbeitung von Plastikmaterial für Spielwaren stand nach dem Krieg erst am Anfang. Entsprechend sorgsam musste man mit dem Modell umgehen. Das Material brach sehr leicht. Ein harter Einsatz im Sandkasten sollte tunlichst vermieden werden. Kinder interessierte das natürlich nicht. Sonneneinstrahlung

Spät am Abend erreiche ich das Donautal. Es reicht jetzt. Man wird ja nicht jünger.

12.Tag

Es waren zwölf Tage auf der Strasse und bei lieben Menschen in ihrem Zuhause. Ich habe herzliche Gastfreundschaft kennengelernt und genossen. Das gemeinsame Hobby verbindet. Der größte Teil der Geschichtenerzähler ist mittlerweile über Siebzig, manche streifen schon die Achtzig. Es sind Berichte und Geschichten, wie sie heute nicht mehr erlebbar sind. Heute stehen der Sicherheitsgedanke und die Risikovermeidung an erster Stelle. Betreuung in jeder Altersstufe bis zur gähnenden Leere.

Was den Bosch Dynastarter betrifft. Ich habe mir einen neuen (Neudeutsch NOS) besorgt und von Gerd, einem ehemaligen Inhaber einer Bosch Werkstatt nochmals überprüfen lassen. Er tauschte auch die offenen Lager gegen neue geschlossene und machte einen Belastungstest auf dem Bosch Prüfstand. Zusätzlich kaufte ich von Heinz aus Altlengbach ein Aluleitrad und besorgte mir bei Amazon den längeren Stahlstift, wegen der kleineren Riemenscheibe des TR2. Das Ganze ist hinter dem Beifahrersitz mit einem Gegenlager und Stahlband bei längeren Fahrten bombenfest montiert. Mal schauen was wird.

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

Reisewagen ein Steyr Puch 650TR2 Europa
Auslieferung April 1968 durch die Fa. Moser in Wien

Donautal schaffen die letzte Station vor dem trauten Heim.

In Kitzbühel kam mir auf einer engen Strasse ein schwarzer Lamborghini Urus entgegen. Ich dachte so bei mir wenn er den Schlund aufmacht, bin ich weg. Spurlos. Wird dich jemand vermissen? Bei Wörgl-Ost auf die A12 an Innsbruck vorbei durch den Pfändertunnel und auf der deutschen Seite bei Wangen ab durch das barocke Oberschwaben in das Obere Donautal. 450 KM bei großer Hitze. Auf der Autobahn setze ich mich mit dem Puchauto gerne hinter ein Wohnmobil und achte darauf, dass der hinter mir fahrende LKW mir nicht zu sehr auf die Pelle rückt.

Einen Vorteil hat der TR2 auch wenn er laut und hart ist. Wenn es notwendig ist kommt man schnell weg.



SAMMLER SIND ZUFRIEDENE MENSCHEN
Johann Wolfgang von Goethe

**DAS EINFACH SCHÖNE SOLL DER KENNER SCHÄTZEN,
VERZIERTES ABER SPRICHT DER MENGE ZU**
Johann Wolfgang von Goethe, Die natürliche Tochter II, 5, (Eugenie)
Goethe hatte es einfach drauf!

wurde in Graz produziert und hatte einen stilisierten Boxer Motor im Heckbereich der Bodenplatte. Blechfelgen und Federung heben das Modell über den Stan-

sie bei einem Sommerurlaub in Schruns-Tschagguns in jenem Jahr erworben, als die Amerikaner ihre erste Mondlandung schafften. Die Modelle sind 15 cm lang, Maßstab also ungefähr 1:20.

*Aus Göttingen herzliche Grüße!
Holger*

Vor nun ziemlich genau 52 Jahren hat Holger die beiden Puch 500 Modelle erworben. Jetzt kommen sie wieder in die Schachteln und es hat eine Ruh.



dard dieser Jahre.

2020 bekam ich von unserem Freundeskreis Mitglied der ersten Stunde, Dr.Holger Zeidler, eine Email mit



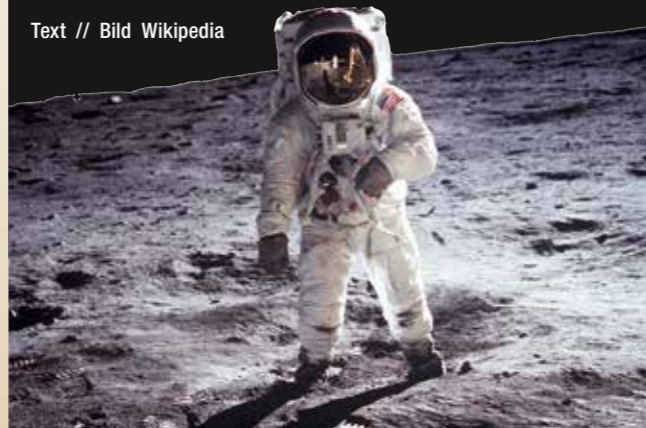
überraschendem Inhalt. Er besaß nicht einen GOWI Puch 500, nein, er hatte zwei davon. Einen in Korallenrot und einen in Eisblau. – Entsprechend der offiziellen Steyr Puch 500 Farbskala. Beide mit Schachteln. Muss man sich mal vorstellen. Die zwei Exemplare sind in beneidenswertem, unbespieltem Originalzustand.

*„Guten Abend Michael,
als Ergänzung zu der Austro Classic 1/2021 ‚Des Gstöpsl’s
Miniaturen‘ sind die GOWI-Modelle zu nennen. Ich habe*

Die Mondlandung.

„Apollo 11 war die erste bemannte Raumfahrtmission mit einer Mondlandung. Sie war der fünfte bemannte Flug des Apollo-Programms der US-amerikanischen Raumfahrtbehörde NASA. Die Mission verlief erfolgreich und erreichte das 1961 von US-Präsident John F. Kennedy vorgegebene nationale Ziel, noch vor Ende des Jahrzehnts einen Menschen zum Mond und wieder sicher zurück zur Erde zu bringen. Die drei Astronauten Neil Armstrong, Edwin „Buzz“ Aldrin und Michael Collins starteten am 16. Juli 1969 mit einer Saturn-V-Rakete von Launch Complex 39A des Kennedy Space Center in Florida und erreichten am 19. Juli eine Mondumlaufbahn. Während Collins im Kommandomodul des Raumschiffs Columbia zurückblieb, setzten Armstrong und Aldrin am nächsten Tag mit der Mondlandefähre Eagle auf dem Erdtrabanten auf. Wenige Stunden später betrat Armstrong als erster Mensch den Mond. Es war der 21. Juli 1969 03:56 MESZ, kurz danach auch Aldrin. Nach einem knapp 22-stündigen Aufenthalt startete die Landefähre wieder von der Mondoberfläche und kehrte zum Mutterschiff zurück. Nach Rückkehr zur Erde wasserte die Columbia am 24. Juli rund 25 km vom Bergungsschiff USS Hornet entfernt im Pazifik.

Text // Bild Wikipedia



Des Gstöpsls Miniaturen

Alexander Trimmels Puch-500-Modellauslese:
Vom stolzen 37-Zentimeter-1:8-Goliath
bis zur breiten 7-Zentimeter-1:43-Palette

AC 1/2021
„Gstöpsels Miniaturen“

Sehr geehrter Herr Buchta,

zuerst einmal Gratulation zur dicken Ausgabe ihrer Austro Classic 1/2021 und zum nun schon 30-jährigen Bestehen. Für uns als Steyr Puch Freundeskreis ist die Austro Classic immer ein Anlass zur Freude, im besonderen wenn wieder einmal über den Steyr Puch 500 tief-schürfend berichtet wird. Sie haben uns schon in der Vergangenheit Gelegenheit gegeben, Artikel aus der „Austro Classic“ in unserer THONDORF abzudrucken. So betrifft meine heutige Anfrage den Artikel aus der Ausgabe 1/2021 „Des Gstöpsels Miniaturen“. Wir würden diesen zweiseitigen Bericht gerne in unserer kommenden THONDORF-AUSGABE 35/2021 bringen. Die Ausgabe der THONDORF 34/2020 hänge ich dieser E-Mail an.

Weiterhin alles Gute und
frohes Schaffen
Michael Kuhn

DER STEYR PUCH
FREUNDENKREIS
DEUTSCHLAND seit 1983

Redaktion: Danke und
Abdruck mit Quellenangabe
gerne erlaubt!

Der kleine Riese: 650T 1967 im Maßstab 1:8

Ich staunte nicht schlecht, als – mittlerweile mehr als fünf Jahre zurückliegend – beim Besuch einer Modellbaumesse in Italien ein riesiges Modell des Fiat 500F vor mir stand. Voll detailliert, mit Hauben und Türen zu öffnen. Im Großmaßstab 1:8. Sogleich nahm ich Kontakt zum Hersteller auf. Versuchte ihn zu überreden, doch bitte auch zumindest eine Variante unseres Alpenkraxlers ins Programm aufzunehmen. Und stieß dabei nicht auf taube Ohren. Im Gegenteil! Die Augen meines Gegenübers begannen zu strahlen. Bei der Entwicklung des Modells waren von Beginn an Abarth 595- und 695-Versionen eingeplant, auch Ganninis 590GT. Sogleich wurde meine schüchterne Anregung in Realität verwandelt. Schon im nächsten Prospekt wurde der Steyr-Puch 650T als zusätzliche Neuheit angekündigt, 2016 die ersten Exemplare ausgeliefert. Das Fertigmodell konnte man sich, sofern der Platz im Mahagoni-Wohnzimmer zwischen Lilienporzellan und Swarovski-Elefanten



650T, 1967 im Maßstab 1:8.
Unten: Kleine Teileauswahl – sehr seltener
1:8-700C-Bausatz.





1:43 – Tummelplatz der „Puachanan“ Der portugiesische Hersteller „Vitesse“ recherchierte 1993 schon wesentlich genauer, wodurch sich ein Puch äußerlich von seinem Fiat-Bruder unterschied. Der 65er 650T im Maßstab 1:43 wurde mit einem Puch-Bürzel-Dach ausgeliefert. Und einer Bonus-Vespa. Um die Klarsichtvitrine auszufüllen, in welcher sich auch Sechs-Meter-Vorbilder wohlfühlten. Vier Farben standen zur Wahl, sowie ein auf 5000 Stück limitierter Zasada-TR.

Ab 2005 ging dann aber wirklich die Post ab, als der italienische Hersteller Brumm seinen bereits zigtausendfach verkauften 1:43 Fiat 500 in einen Puch 500 veränderte. Dem 57er mit langem Rolldach, korrekt nachgebildeter Kanaldeckel-Front und den kleinen Rückleuchten, folgte ein 500D von 1959 mit Adler-Front und festem Dach sowie ein 64er 650TR mit Dreikammerheckleuchten und Blinkern im Frontblech. Auch seinen im Programm befindlichen Fiat 500 Giadiniera transformierte Brumm-Chef Tartaletti in einen 700C Kombi. Neben Zivilversionen in unterschiedlichen Farben, bereicherten limitierte Puch-Modelle der Autofahrerorganisationen ÖAMTC und ARBÖ, der Österreichischen Post sowie der Exekutive den Sammlermarkt. Selbst Walter Rosers noch nicht als Tourenwagen homologierter 650TR, mit dem er 1964 bei der Monte Grace Kelly, alias Gracia Patricia beeindrucken wollte(?), schaffte die 1000er-Verkaufsmarke. Sollten einige Modelle bereits ausverkauft sein, so dürfen sich die zahlreichen Fans auf weitere Brumm-Versionen freuen: Polizei, Blutspendendienst und Feuerwehr sind in Vorbereitung, Renn- und Rallyeversionen von Ortner, Pöltinger und Liedl werden auch nicht allzu lange auf sich warten lassen ...

Links: Puch 650TR des Monte-Klassensiegers 1965 Sobiesław Zasada von Brumm.
Unten: Siebenmal Puch Modelle von Brumm ...



650TR Roser/Tusch, Rallye Monte Carlo 1964 ...



500D 1959 ...



500 der Post ...



700C Zivil ...



650TR 1964 ...



500 ARBÖ ...



und 500 ÖAMTC.

Bezugsquelle

AutoModelle Alexander Trimmel, Grabmayrgasse 18, A-1210 Wien, +43 6991 325 325 3, ac@scalecars.com



Puch 500 der Gendarmerie von Brumm.

Solidos Hellblauer in 1:18 Nicht einmal halb so groß, aber um ein Vielfaches günstiger ist das Steyr-Puch 500S-Modell von Solido im Bburago-Maßstab 1:18. Der Puch 500S entspricht weitgehend dem Fiat 500 Nuova von 1969. Fiat lieferte das Auto bereits fertig zusammengebaut in Graz an, wo lediglich der Motor, Heckdeckel, Heckblech und der Front-Adler montiert wurden. Aber gerade bei der Darstellung der wenigen puch-spezifischen Teile unterlief den französischen Modellentwicklern ein unverzeihlicher Fehler: Sie modellierten zwar feingliedrig das charakteristische Puch-Emblem am Frontblech, der Motor wird aber leider bei dieser an sonst gelungenen Miniatur hinter einem Fiat-Blechdeckel versteckt.



Zasada-Unglück von Solido in 1:16 Schon vor mittlerweile 25 Jahren unterliefen demselben Hersteller unnötige Recherchefehler, als Solido Zasadass Monte-Klassensieger-650TR von 1965, im schrägen Maßstab 1:16 auf den Markt brachte. Der originalitätsbesessene Sammler musste diesem Modell mit Eisensäge, Feile und Farbe zu Leibe rücken, den hinteren Dachteil entfernen und auf der Nähmaschine ein langes Rolldach zurechtschneiden. Doch die einfachen Fiat-Felgen mit Radkappen haben die wahren Puch-Maniacs ohnehin meist vom Kauf des Modells abgeschreckt. Da konnten selbst die korrekt hinten angeschlagenen Selbstmördertüren von den Kardinalfehlern kaum ablenken.

„Kýrill“ das Vergaserpferdchen

Von Schrobenhausen hinaus in die Welt

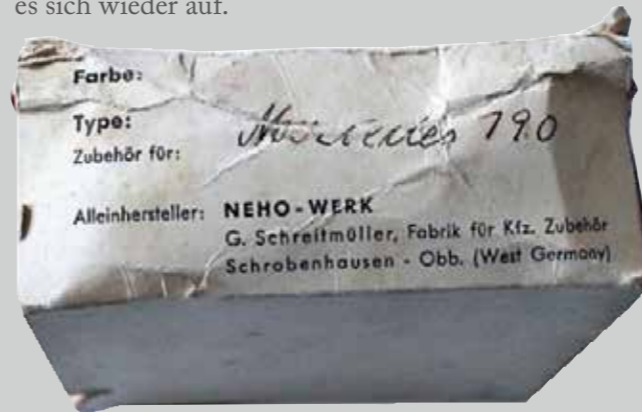
DIE BEITRÄGE STAMMEN VON DER „Ponton Manufaktur – Thomas Hanna“ | www.mercedes-ponton.de
„Virtuellen Oldtimer Zeitung“ aus Österreich | www.voz.co.at
Donaukurier Lokalteil „Schrobenhausener Zeitung“ | www.donaukurier.de/lokales/schrobenhausen



Durch Zufall machte ich die Bekanntheit mit diesem munteren Pferdchen. Stellt euch vor ihr hättet von diesem Pferdchen nie etwas gehört. Was für ein Verlust!

Ein kleines Spielzeugpferdchen, deren Glieder mit Schnüren verbunden waren brachte den Erfinder G. Schreitmüller auf die Idee für das Vergaserpferdchen. Bei den Spielzeugpferdchen drückt man unten auf einen im Boden versenkten Knopf, fällt das Pferd in sich zusammen. Lässt man ihn los, richtet es sich wieder auf.

Die Schrobenhausener Firma machte aus diesem Prinzip einen Benzinverbrauch-Warner. KÝRILL wird auf dem Armaturenbrett montiert und mit dem Ansaugrohr verbunden. Es gab Auskunft über die



Die Schrobenhausener Firma machte aus diesem Prinzip einen Benzinverbrauch-Warner. KÝRILL wird auf dem Armaturenbrett montiert und mit dem Ansaugrohr verbunden. Es gab Auskunft über die

Wirtschaftliche Fahrweise. Im September 1954 wurde Kýrill auf der Nürnberger Erfinderausstellung präsentiert. Der Rundfunk, die Presse, die Wochenschau und das Fernsehen des In- und Auslands fielen über



Kýrill her.

Nach der Vorstellung auf weiteren Messen wie zum Beispiel die St. Erik Messe Stockholm und auf dem Pariser Autosalon kam das Unternehmen kaum mit der Produktion nach. Der Export blieb nicht aus und so wurde das Vergaserpferdchen in vielen Ländern vertrieben und verwendet. Exportiert wurde bis nach Australien und Neuseeland, nach Mexiko und Kolumbien. Die Fachpresse hatte diese Produkte sehr gelobt. Es schrieb auto, motor, sport: „Mit seinem klugen Pferdeverstand vereinigt er ein Optimum an Präzision in sich“. Die ADAC -Motorwelt: „Es gibt wohl kaum ein Instrument, welches in so drastischer - aber auch gleichzeitig humorvollerweise reagiert und durch seine lustigen Bewegungen sofort meldet, wenn etwas an ihren Motor nicht in Ordnung ist. Ob ihre Fahrweise wirtschaftlich oder unwirtschaftlich ist“. Gute Fahrt-Fachzeitschrift für VW Fahrer: „... Kýrills Fabrikanten behaupten, ihr Pferdchen sei kein Spielzeug, sondern



NEHO WERK

30 Jahre im Dienst unserer Kunden!

Größtes Spezial-Versandhaus für industrielle - gewerbliche Neuheiten und Kraftfahrzeug-Zubehör

Neuheiten-Revue aus aller Welt!
Die letzten interessanten Neuheiten des In- und Auslandes für:

- Industrie
- Handwerk
- Kraftfahrzeug-Besitzer
- alle freien Berufe

Herbst 1958



Mein Fahrer spart Benzin und schont seinen Motor.

Achtung Grenze der Wirtschaftlichen Fahrweise

Mein Fahrer hat zuviel Geld und verschwendet Benzin.

Presse, die Wochenschau und das Fernsehen des In- und Auslands fielen über Kyrill her.

Nach der Vorstellung auf weiteren Messen wie zum Beispiel die St. Erik Messe Stockholm und auf dem Pariser Autosalon kam das Unternehmen kaum mit der Produktion nach. Der Export blieb nicht aus und so wurde das Vergaserpferdchen in vielen Ländern vertrieben und verwendet. Exportiert wurde bis nach Australien



Durch Zufall machte ich die Bekanntschaft mit diesem munteren Pferdchen. Stellt euch vor ihr hättet von diesem Pferdchen nie etwas gehört. Was für ein Verlust!

Ein kleines Spielzeugpferdchen, deren Glieder mit Schnüren verbunden waren brachte den Erfinder G. Schreitmüller auf die Idee für das Vergaserpferdchen. Bei den Spielzeugpferdchen drückt man unten auf einen im Boden versenkten Knopf, fällt das Pferd in sich zusammen. Lässt man ihn los, richtet es sich wieder auf.

Die Schrobenshausener Firma machte aus diesem Prinzip einen Benzinverbrauch-Warner. KÝRILL wird auf dem Armaturenbrett montiert und mit dem Ansaugrohr verbunden. Es gab Auskunft über die Wirtschaftliche Fahrweise. Im September 1954 wurde Kyrill auf der Nürnberger Erfinderausstellung präsentiert. Der Rundfunk, die



und Neuseeland, nach Mexiko und Kolumbien. Die Fachpresse hatte diese Produkte sehr gelobt. Es schrieb auto, motor, sport: „Mit seinem klugen Pferdeverstand vereinigt er ein Optimum an Präzision in sich“. Die ADAC -Motorwelt: „Es gibt wohl kaum

Kyrill das Vergaserpferd – Spart bis zu 10% Benzin



Diese Lettern prangten mir anlässlich des ersten Hofflohmarktes in München-Schwabing im Jahre 2011 auf einem Wühltisch entgegen. Der Verkäufer wusste selbst nicht was es mit dem Pferdchen in der Schachtel auf sich hatte. Ähnlich den Drückerfiguren für Kinder, lag da ein rotes Pferd auf einer Dose mittels Schnüren befestigt, aber es war kein Drücker untendrunter. Dafür ein Röhrchen und einige Schläuche. Die Betriebsanleitung lag auch noch dabei und so klärte sich der Sinn des Pferdes auf. Es war ein Autozubehör welches auf dem Armaturenbrett montiert wird. Der Unterdruck im Ansaugsystem steuert es an und das Pferd macht entsprechende Bewegungen. Beim Starten steht es auf, bei abruptem Gas geben bricht das Pferd zusammen. Ist ein Ventil angebrannt, oszilliert der Unterdruck und der Schwanz des Pferdes vibriert. Man kann also anhand der Bewegungen des Pferdes auf die Fahrweise und den Motorzustand schließen.

Auf der Suche nach dem verlorenen Kyrill

Die Geschichte eines Phantoms: In Schrobenshausen wurde einst das sogenannte Vergaserpferd zum Exportschlag

Von Mathias Petry

Schrobenshausen (SZ) Wussten Sie, dass der Unterdruck im Ansaugrohr Ihres Autos sowohl über den Zustand des Motors wie auch über die Wirtschaftlichkeit der Fahrweise Aufschluss gibt? Auch nicht? Ist aber offenbar so. Und genau das machte sich in den 20er Jahren die Firma Schreitmüller aus Schrobenshausen zunutze und entwickelte ein legendäres Bauteil: Kyrill, das Vergaserpferd. Es wurde damals offenbar in die ganze Welt exportiert. Gebühen ist davon nichts. Die Fabrikation, das Schrobenshausener Nebo-Werk, ist wie vom Erdboden verschluckt.

Ein Ingenieur aus der Nähe von München hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Geschichte von Kyrill neu zu schreiben. Wolfgang Hildebrandt, hildesheimer Mann, der einiges in Bewegung gesetzt hat, um den Nachfahren des Herstellers von damals zu begegnen, aber die Spur verliert sich im Nichts.

Dabei waren Kyrill und das Nebo-Werk seinerzeit ein Hit. Für 24 Mark 50 bekam man Kyrill mit allem Drum und Dran. Das Pferdchen war in schwarz, rot und in hellgrün erhältlich, wurde auf dem Armaturenbrett montiert und machte das, was heute die Pfeile im Display übernehmen, die den Autofahrer auffordern, in einen anderen Gang zu schalten.

Die Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ beschrieb das im September 1954 so: „Nun ist es aber nicht jedermanns Sache, sich komplizierte Bordinstrumente ins Auto bauen zu lassen, zumal dann nicht, wenn er sie als Laie kaum recht abzulesen versteht. So ist es eine zweifellos originelle Idee der Firma Schreitmüller in Schrobenshausen, statt eines niedlichen kleinen Pferdekarikatur zu präsentieren, die den gleichen Zweck erfüllt.“ Später im Text heißt es: „Es wackelt mit dem Schwänzchen, nickt mit dem Köpfchen, neigt sich und legt sich.“ Sackte Kyrill in sich zusammen, wusste der geeignete Autofahrer: Jetzt schinde ich den Motor. Stund Kyrill aber stolz und erhabenen Hauptes da, war alles gut.

Hinter Kyrill stand „G. Schreitmüller“. Nicht einmal auf den Vornamen lassen sich in Archiven verbindliche Rückschlüsse ziehen. In einem Dokument taucht ein Gottfried Schreitmüller auf, ganz sicher ist aber auch das nicht.

Zeitungsinserate lassen vermuten, dass es sich eigentlich um eine Schlosserei handelte, die jener mutmaßliche Gottfried Schreitmüller seinerzeit betrieb, irgendwo zwischen Königsdachener Weg und Hanfröste im Schrobenshausener Industriegebiet, dort, wo sich heute die Yng-Hallen befinden. 1980 wurde das Unternehmen gelöscht. Schreitmüllers, die mit der Firma in irgendeiner Weise zu tun haben könnten, gibt es zumindest im Telefonbuch nicht mehr in der Region.

Auch Profis aus der Oldtimer-Branche wie Thomas Hanna aus München tun sich schwer, etwas über die Menschen hinter Kyrill in Erfahrung zu bringen. Hanna ist einer von wenigen, der aktuell über Exemplare des Pferdchens verfügt. Sein erstes hatte er, wie er berichtet, vor ein paar Jahren auf einem Flohmarkt ergattert, das sprach sich schnell herum. Eines Tages rief jemand bei ihm an, der ihm einen vierstelligen Betrag bot, wenn er es ihm nur abkaufen könne. „Das war eine herzerreißende Geschichte“, erinnert sich Sammler Thomas Hanna. Der Mann habe ihm erzählt, dass er als fünfjähriger Papas Kyrill in dessen Auto kaputtgemacht habe. Und nun liege der Vater auf dem Sterbebett; indem er ihm ein Kyrill-Pferdchen schenkt, wolle er die offene Wunde von damals schließen. Hanna ließ sich zum Verkauf erweichen – so schnell er ein Kyrill-Pferdchen aus Schrobenshausen gewonnen hatte, so schnell war es auch wieder zertrümmert.

Mittlerweile allerdings gingen mehrere Exemplare durch seine Hände. Die Spurensuche hat er ebenso wenig aufgegeben wie der Ingenieur Hildebrandt. Bisher mit wenig Erfolg. Vielleicht klappt's ja jetzt? Wer kennt Nachfahren der Familie Schreitmüller? Oder jemanden, der in den Nebo-Werken gearbeitet hat? Gerne per Mail an redaktion@schrobenshausen-energiezeitung.de oder telefonisch unter (08252) 89 54-0.

Diese Werbeanzeige ist eines der wenigen verbliebenen Dokumente über ein Produkt made in Schrobenshausen, das einst die Welt eroberte: Kyrill, das Vergaserpferd. Der Münchner Ingenieur Thomas Hanna hat aber noch ein Original. Fotos: Thomas Hanna/SZ



Aus Neugier kaufte ich das Pferd und fragte alle Bekannten die mit mir das Oldtimerhobby teilen, ob sie davon schon einmal gehört hatten. Und es waren nur sehr wenige die damit etwas anfangen konnten. Nach einer Veröffentlichung auf unserer „mercedes-ponton.de“ Homepage, kam nach etwa einem Jahr ein Anruf. Der Herr am anderen Ende der Leitung wollte wissen, ob das Pferd verkäuflich sei. Er hätte die größte Ohrfeige seines Lebens wegen des Pferdes bekommen, als er als kleiner Junge dieses Pferd im BMW V8 seines Vaters ruinierte. Und nun wolle er dem auf dem Sterbebett liegenden Vater das Pferd als Zeichen der Aussöhnung noch einmal präsentieren. So ging das Pferd in neue Hände über. Es sollte nicht lange dauern, da kam ein weiterer Anruf. Jemand hatte so ein Pferd anzubieten. Er hätte es 1960 als Gewinner einer Ruderregatta gewonnen und seitdem unberührt im Schrank liegen. So kam ich zu einem neuen Pferd, diesmal in schwarz. Und der Herr hatte noch eine Draufgabe: Eine Spezialbroschüre über die Herstellerfirma und die Dokumentation zahlreicher Prominenter, die Ihr Pferdchen dort abholen. Außerdem ein Hinweis und Zeitungsartikel über den Erfolg in Exportmärkten wie Schweden und USA. Dann

rief mich jemand aus dem Dunstkreis des ehemaligen Bianco-Rosso-Museum an und berichtete, er hätte in Frankreich zehn original verpackte Kyrill-Pferde aufgetan. Ich sollte ihn zurückrufen, aber als ich nach einigen Tagen mein Mobilphone nach seiner Nummer durchsuchte, war diese schon gelöscht. Ich fragte nun verstärkt auf Oldtimermärkten bei Händlern die mir vom Warensortiment zielführend erschienen. Aber es war, als ob Kyrill nie existiert hätte. Kaum einer kannte das Benzinsparpferd. Nach einem weiteren Jahr wurde ich auf der Veterama Mannheim 2014 fündig. Da fand ich einen Stand mit vielen Antiquitäten und den speziellen Kleinigkeiten. Als ich den Herrn direkt darauf ansprach, ob er das Pferd Kyrill kenne, wurde er regelrecht blass und es kam folgende Antwort: „Woher wissen Sie, dass ich so ein Pferd dabei habe? Sie werden auf diesem ganzen Markt kein weiteres finden! Und Sie fragen mich nach diesem Pferd.“ Nach der ersten Überraschung fing er sich und ging er zu seinem Auto und kramte aus den Tiefen des Kofferraums ein original verpacktes „Kyrill“. Es sei nicht billig und auch zur Hälfte im Besitz seines Sohnes, ging es weiter. Ich habe es am nächsten Tag im strömenden Regen, kurz bevor der Herr seinen Stand zwecks Flucht vor den Wassermassen schließen wollte, noch ergattert. Nun hatte ich zwei Exemplare und wollte mich daran machen, die Innereien eines der beiden zu erforschen, um eventuell eine Nachfertigung anzugehen. Vorher habe ich versucht, das Pferd mittels Unterdruck zu bewegen. Es stellte sich heraus, dass die Membran die im Inneren zu vermuten war, vermutlich keinen Unterdruck mehr hielt. Nach dem Zerlegen zeigte sich, dass tatsächlich eine Gummimembran die Schnüre an denen das Pferd geführt wird, ansteuert. Nun ging es um Shore-Härten und Flexibilität von Gummiteilen. Während eines Skiurlaubes bekam ich den Hinweis auf einen Lieferanten und tatsächlich hatte er eine passende Membran. Der Zufall kam mir nochmals zu Hilfe. Nachdem ich nun rund hundert Personen in der Oldtimerszene in Kenntnis von Kyrill gesetzt hatte, teilte mir ein Ersatzteihändler mit, ein Bekannter hätte noch drei dieser Pferde. Vermutlich die letzten aus der Frankreich-Charge. Die konnte ich dann tatsächlich ankaufen, diesmal im psychedelischen Farbton hellgrün. Mit Hilfe der Gummimembran konnten alle wieder in Funktion gebracht werden. So habe ich nun rund fünf Jahre nach dem ersten Fund doch noch eine kleine Herde von Kyrills zusammen bekommen. Überraschend ist an der Sache, dass so gut wie niemand dieses ehemals wohl nicht so seltene Extra, kennt. Auch am Ort wo es hergestellt wurde, kann sich niemand mehr daran erinnern. Anzeigen in der Lokalzeitung von Schrobenhausen blieben ohne Resonanz. Und im Internet wird man es nur finden, wenn man die Begriffe „Kyrill“ oder „Vergaserpferd“ eingibt. Aber diese Begriffe kennt ja nur, wer die Verpackung zum Pferd oder die Betriebsanleitung besitzt. So gibt es in dieser „Vollinformationswelt“ doch noch weiße Flecken.



Es sollte dann noch bis Jahresanfang 2020 dauern, bis wieder ein bisschen mehr Licht ins Dunkel der Pferdeherkunft gebracht werden konnte. Da rief mich ein Pensionär an, der früher in der Oldtimerszene schon Gummimachfertigungen gemacht hatte. Er wolle das Pferd nachbauen und ob ich ihm Tipps geben könnte, wie die Nachfragesituation und das Preisgefüge einzuschätzen sei. Ob ich schon mal in Schrobenhausen in der Zeitung etwas nachgeforscht habe u.s.w. Er hatte dann etwas mehr Glück, einen Redakteur des Donaukuriers namens Mathias Petry interessierte die Geschichte. Er schrieb einen Bericht über die Neho-Werke, die selbst im Heimatmuseum keiner mehr kannte. Und darauf meldeten sich dann die Haushälterin von damals und später auch noch der Enkel des Gründers. Und so kam eine „Daniel-Düsentrieb-Geschichte“ ans Licht. Der Gründer der Neho-Werke hatte wohl

zig Patente angemeldet, ursprünglich im Maschinenbau aber auch Dinge wie „Antibeslag-Windschutzscheiben“ und auch einen Hemdenversand. Die Firma war nicht klein und expandierte immer weiter. In den Siebziger-Jahren aber ging die von Gottfried Schreitmüller, der 1960 verstarb, gegründete Firma 1976 in Insolvenz was sich bis 1980 hinzog. Zu dieser Zeit führte die Firma sein Sohn Heinz, welcher in einer Villa in Berg am Starnberger See wohnte, in die er nach dem Tod des Vaters gezogen war. Laut den Recherchen von Herr Petry ergaben sich aus der Insolvenz auch familiäre Probleme, so dass Heinz Schreitmüller nach USA auswanderte und dort ein neues Leben begann. Um 2000 erkrankte er und so flog auf, dass er wohl all die Jahre illegal in USA gelebt hat. So kam er völlig mittellos nach Deutschland zurück und verstarb 2010. Über eines der drei Kinder, die nach der zerbrochenen Ehe von Heinz Schreitmüller in Deutschland bei der Mutter verblieben waren, konnte der Redakteur durch gezielte Recherche im Internet diese Geschichte dann aufdröseln. Und so kam ich letztendlich auch zum Telefonat mit dem Enkel des Gründers, Gottfried Schreitmüller, der auch noch einige Kyrill in Verwahrung hat.

Vermutlich hatte der Gründer sogar mit einem Mercedes-Ponton, genau das Auto um welches sich bei uns alles dreht, Staub aufgewirbelt. Über die Recherche von Herr Petry kam heraus, dass ein Nachbar der Schreitmüllers sich erinnerte, dass der Gründer immer mit forciertem Fahrstil in einem Mercedes die Dorfstraße in Staub hüllte.

Und die Geschichte geht im Mai 2020 nochmals weiter. Wieder mailt jemand der die Story im Internet gefunden hat, er hätte noch sechs Stück Kyrill. Der Preis konnte angesichts der anstehenden Nachfertigung für die „Herde“ auf ein vernünftiges Niveau gehandelt werden. So hat sich die Herde nochmals vergrößert. Die Frage, woher denn diese Vielzahl an Pferdchen stamme: „Die waren im Kofferraum eines alten Opel Kapitän, den der Verkäufer vor längerer Zeit angekauft hatte“. Mir scheint, die Story ist noch lange nicht zu Ende. Wir berichten weiter, wenn es was etwas Neues gibt.

Letztes Jahr konnte ich einen sogenannten SÜKO-Tester erstehen. Und dort wird per Messuhr all das, was Kyrill in Figuren ausübt, per Zeiger interpretiert. Es scheint, dass in den Fünfzigerjahren der Unterdruck die heutige Onboard-Diagnose war. Wie einfach doch alles sein konnte!



Thomas Hanna – Juni 2020

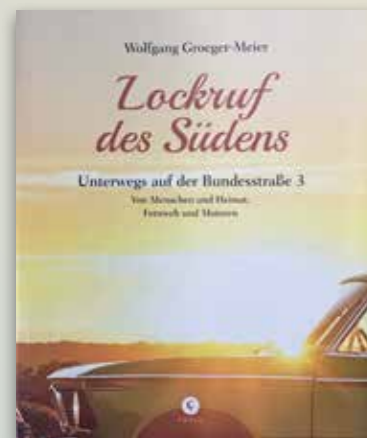


Roadmovies auf Papier gedruckt



TEXT // FOTOS Michael Kuhn

In den letzten Monaten war, was einmal eine Selbstverständlichkeit schien, nur noch eine schmerzende Sehnsucht. Unterwegs zu sein im eigenen Auto, zu fahren wohin man auch immer wollte und anzuschauen was man mochte. Am liebsten in den Süden wo man Sonne und Lebensfreude zuhause währte. Davon erzählen diese Bücher



Wolfgang Groeger-Meier
„Lockruf des Südens“

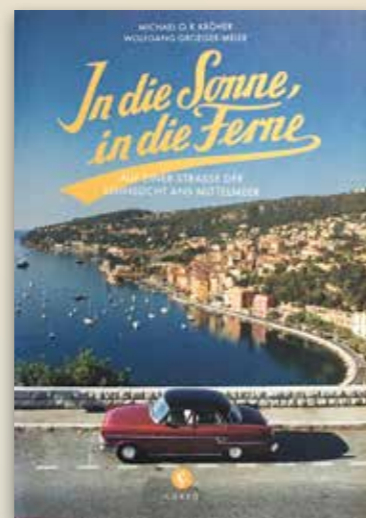
Unterwegs auf der Bundesstraße 3
Von Menschen und Heimat. Fernweh und Motoren

„Gleich hinter Buxtehude fängt die Sehnsucht an. Wir fahren auf der schnurgeraden Bundesstraße in Richtung Süden. Es ist eine Fahrt auf der deutschen Route 66 – Ein Roadtrip durch

Deutschland. Ein Traum, der in Erfüllung geht.

„Für mich ist die Bundesstraße 3, die sich wie eine Lebensader von Buxtehude im Norden bis nach Weil am Rhein im Süden durch Deutschland zieht, eine Traumstraße. Ich bereise sie mit meinem Oldtimer, einem BMW 2002 von 1975. Dabei begleiten mich Freunde.“

200 Seiten
ISBN 3737407519
26,90€



Michael O. R. Kröher und Wolfgang Groeger-Meier
„In die Sonne, in die Ferne“

Auf einer Straße der Sehnsucht ans Mittelmeer

Opel Kapitän
6 Zylinder
Baujahr 1963

„Eine Kraftfahrt über etliche hundert Kilometer kann viel mehr bedeuten als nur das Überwinden dieser Entfernung. Sie kann Abenteuer sein oder Plage, Rausch oder Herausforderung, eine

Fahrt nach Canossa oder ein Riesenspaß, die große Langeweile oder ein Erweckungserlebnis, eine Road to Ruin oder Epiphanie.“

160 Seiten
ISBN 3737407120
26,90€



Michael O. R. Kröher und Wolfgang Groeger-Meier
„Tausend Meilen Dolce Vita“

Eine Rundfahrt durch das Land der Lebensfreude
Porsche 911 SWB
Baujahr 1966

„Denn von den Hügeln und Wäldern, den Tälern und Feldern, den Dörfern und Städten südlich des Alpenhauptkamms geht eine geradezu magische Anziehungskraft aus: Sie wecken die Hoffnung auf Verbesserung der eigenen

Lebensqualität. Zwischen Lago Maggiore und der Stiefelspitze, so die Verheißung, herrscht eine andere Stimmung.“

192 Seiten
ISBN 3737407571
16,90€



Marco Maurer
„Meine italienische Reise“
oder wie ich mir in Sizilien einen uralten Cinquecento kaufte und einfach nach Hause fuhr

Das Buch über eine Reise mit einem Fiat 500 Giardiniera von Sizilien nach Hause in Deutschland.

Ein MUSS für alle Fiat 500 und Italien Liebhaber.
Glänzend geschrieben.

„Einfachheit ist uns abhandengekommen.

Sogar unsere Reisen sollen immer weiter weg führen, effizienter werden. Die Anreise soll kurz, der Aufenthalt lang sein. Manche Menschen, ich gehöre offensichtlich dazu, sehnen sich nach einer Wiederentdeckung des Einfachen und Langsamen.“

240 Seiten
ISBN 3791386942
26€



30

AUTOQUARIAT

Liebe Steyr-Puch Freunde,

vor 30 Jahren beschloss ich mit Partnern eine Firma zu gründen, um die Ersatzteilversorgung für Steyr-Puch auf professionelle Beine zu stellen. Es mag jeder selber beurteilen, ob uns das gelungen ist oder nicht. Mich freut es auf jeden Fall, dass heute noch viele Kunden aus der Anfangszeit, oder deren Kinder und Enkel, bei uns kaufen.. Viel Spaß beim Lesen in diesem Heft

Dietmar Etzersdorfer

Und hier ein paar Beispiele neuer Produktionen, verbesserter Materialien, und erweitertem Angebot:



1x7x00NIR Radzierkappen PKW, Combi aus Edelstahl, glänzend, beste Passgenauigkeit



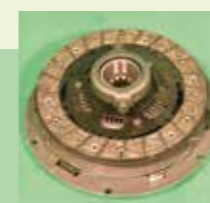
1x4x209 Reparaturfederopf PKW, Combi aus Edelstahl



1x11x400 Kofferrdeckel Zierleiste, made in Austria, hervorragende Qualität, geringfügig breiter als Original in Kürze auch als 5-teiliger Satz lieferbar



7002673002/R Haflingertank 700 2.Serie links vorne



1x1x825 Kupplungssatz K160 Federteller, ab 16PS, bestens für Sportmotore geeignet



1x7x041 Stahlfelge 4,5 Zoll Steyr-Puch



1x11x141 PKW Stoßstangen Edelstahl hoch glänzend, im Paar oder einzeln



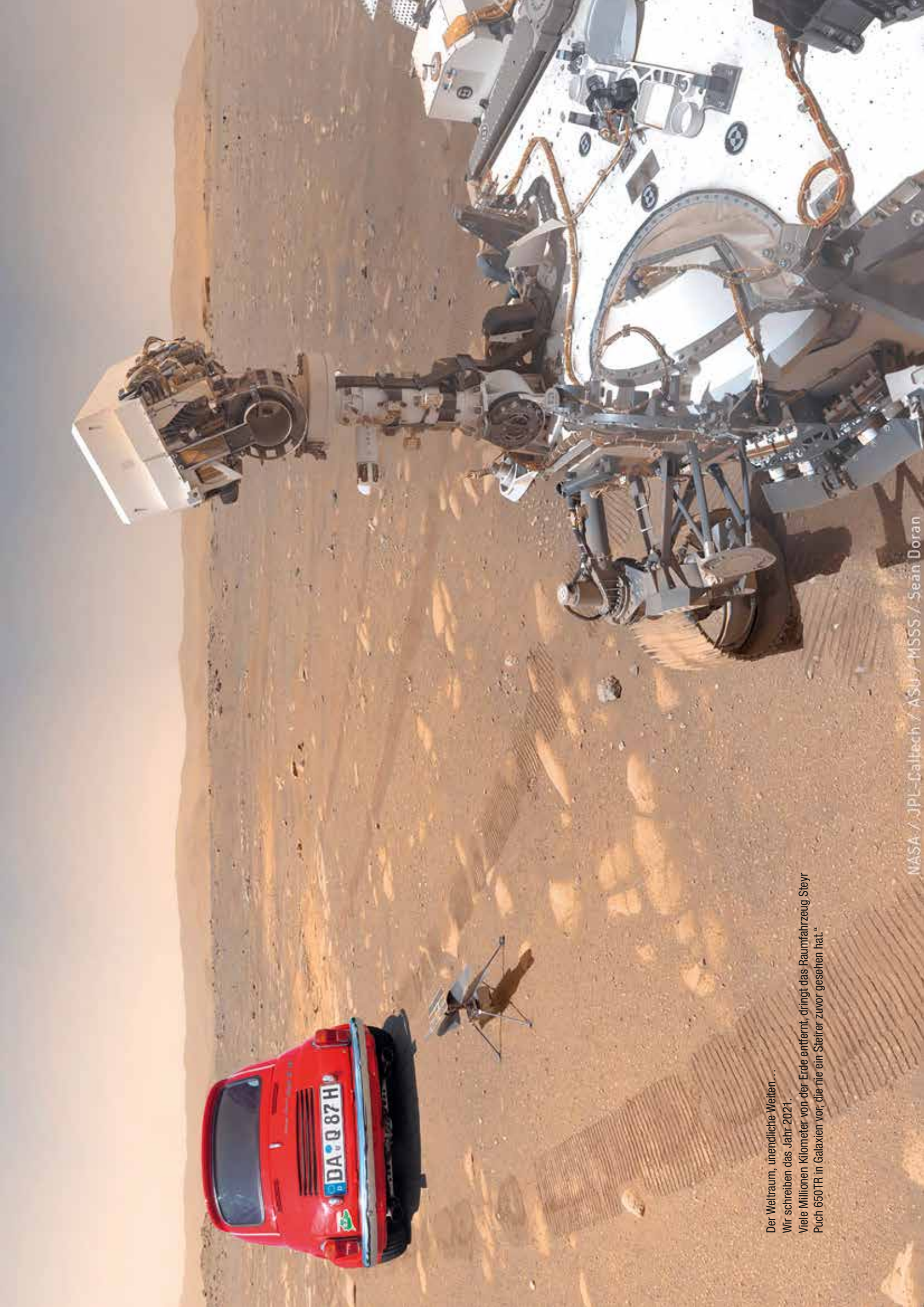
1x1x606/CHR hartverchromt 32 NDIX
1x1x606/36 für 36 NDIX
1x1x606/28 für 38 NDIX

Drosselklappenwellen für Zenith NDIX

Alleine für den NDIX Vergaser führen wir über 100 Teile

Auf dieser Seite zeigen wir keine Preise, denn seit 1.7.2021 hängt der Endkundenpreis vom Mehrwertsteuersatz des Empfängerlandes ab. Gültige Preise finden sich im Webshop, www.autoquariat.at/shop, wenn man mit der Heimatadresse angemeldet ist.

Autoquariat, A-1180 Wien, Antonigasse 44-46
Tel. +43 1 35 33 650
verkauf@autoquariat.at
www.autoquariat.at/shop



Der Weltraum, unendliche Weiten...
Wir schreiben das Jahr 2021.
Viele Millionen Kilometer von der Erde entfernt, dringt das Raumfahrzeug Steyr
Puch 650TR in Galaxien vor, die nie ein Steirer zuvor gesehen hat.