

THONDORF

STEYR PUCH FREUNDKREIS DEUTSCHLAND





Neuigkeiten

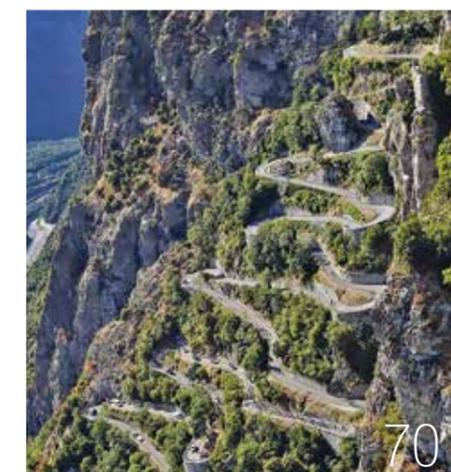
MODELLE



- 8 Adria TS, IMP 700GT, Jamos GT
- 16 Adria Modell

SONSTIGES

- 29 Buchtipp „Wir sind Rallye“
- 50 Technische Zeichnungen
- 84 Buchtipp „Männerspielzeug“
- 88 Der Weg ist das Ziel
- 91 Einladung zur Abstandsralley
- 96 Tacho Prototyp
- 99 Puzzles



INTERNA FREUNDESKREIS

- 4 Editorial
- 5 Danksagung
- 5 Impressum
- 85 Nachruf Gerhard Tusch

PUCH ADRIA TS

- 6 Adria Fotogalerie
- 8 Bemerkungen zum Adria TS
- 10 Puch Adria TS
- 12 Restauration Adria TS

BERICHTE

- 18 Hans im Glück
- 24 Semperit Rallye
- 29 Anmerkungen

- 92 Monte 2008
- 97 Monte 2009
- TREFFEN**
- 86 Klein Marzehns



TECHNIK

- 46 Aus der Spur
- 52 Schnell um die Ecken

HAFLINGER/G

- 35 Der Raupen Hafi
- 38 Der-G Wagenw



- 30 Das Virus I
- 42 Das Virus II
- 56 La Puce Autrichienne
- 62 Austriak
- 64 Der Silberne
- 84 Rallylegenden



REISEN

- 70 Die Reise zum Col de la Bonette und Mont Ventoux 2021

Satz Rückleuchtencelon
Steyr Puch 500 - 1958-1961



Art.Nr. ELP139

Druckplatte 160mm



Art.Nr. MOP155

Gleichlaufgelenk Ausführung II
Haflinger



Art.Nr. FAH004

Social Media

 YouTube  facebook.
Prokschi at @prokschi.puch

 Instagram  TikTok
prokschi.at www.prokschi.at



PETEC



Prokschi GmbH
Blätterstraße 7
2751 Wiener Neustadt -
Heideansiedlung

www.prokschi.at

EDITORIAL

THONDORF AUSGABE 36

TEXTE Michael Kuhn



Liebe Steyr Puch Freunde, es schaut gut aus für 2022. Wir dürfen ohne Einschränkungen wieder an die frische Luft. Mit oder ohne Steyr Puch 500. Gespräche von Angesicht zu Angesicht sind möglich ohne sich als Zorro mit Mundschutz verkleiden zu müssen. Ein Grund mehr zu lächeln.

Wir sind auch bescheidener geworden in diesen Zeiten. Man freut sich wieder an den einfachen Dingen. Allerdings wird diese Einstellung nicht lange vorhalten. Da bin ich mir mehr als sicher.

2023 besteht der „STEYR PUCH FREUNDENSKREIS DEUTSCHLAND seit 1983“ vierzig Jahre. Ein Grund zur Freude. Wo sind die Jahre geblieben? Vermutlich hinter uns.

Es begann 1983 bei der Mutter Wehner in Oer-Erkenschwick mit einigen wenigen Aufrechten. Es folgte ein Jahr später das 2. Steyr Puch-Treffen vom 9. bis 10. Juni 1984 auf dem Nürburgring. Treffpunkt „Die Burg“ unterhalb der Nürburg. Wir hatten einen eigenen Lauf mit annähernd 40 Steyr Puch auf der neuen Grand Prix Strecke. Mehr ging nicht!

Nichts geht verloren. Wer ein wenig mehr über die Organisation von damals erfahren möchte, der kann auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt PUCH WELTEN im letzten Album das Schreiben nachlesen, das wir am 15. Januar 1984 an die Steyr Puch Freunde verschickt haben.

Wir haben noch ein wenig Zeit bis zum nächsten Jahr. Ich bin mir sicher es wird uns zu diesem 40. Jubiläum etwas einfallen.

Schauen wir gelassen nach vorne.

Zum Konkreten: Wie jedes Jahr mit dem Erhalt der aktuellen THONDORF bitten wir euch um die Überweisung des Mitgliederbeitrages in Höhe von 35€.

**STEYR PUCH FREUNDENSKREIS
DEUTSCHLAND SEIT 1983**
Hubert Nenninger
Hallertauer Volksbank
Iban DE04 7216 0818 0006 4394 38

Grüße an alle die unterwegs sind oder in der warmen Stube sitzen.

**Mathias Duesterberg, Richard Tangermann,
Hubert Nenninger und Michael Kuhn**

Titelbild

Der Neckar Adria TS von Werner Hölbl auf dem Neckar Stand am Pariser Salon 1962.

Bild Rückseite

Rallye Monte Carlo 1965

Der Steyr Puch 650TR mit der Startnummer 29 von Sobieslaw Zasada und seinem Beifahrer Kazimierz Osinski ist am Servicepunkt seitlich aufgebockt, um Spikereifen montieren zu lassen. Man beachte den Schnellheber, um die Reifen an beiden Achsen gleichzeitig wechseln zu können. Der Mann im Lodenmantel, Steirerhut und Seehund-Stiefel ist Janci (Janos) Puch, damals verantwortlich für die Renneinsätze und Kundendienstleiter des Werkes in Graz-Thondorf. Er ist der Großneffe vom Firmengründer Johann Puch, (Janez Puh, 1862 bis 1914). Geboren in Sakusak, in der damaligen Untersteiermark gelegen, im heutigen Slowenien. Der Mann an der Hinterachse ist Anton Hirschmann. Janci Puch hat zusammen mit Frank Reisner, dem Firmengründer von Intermeccanica, den Bau des IMP 700GT bei Fratelli Corna in Turin auf den Weg gebracht.

Quelle: Fredi Thaler, Graz



THONDORF IMPRESSUM

Thondorf ist das offizielle Organ des „STEYR PUCH FREUNDENSKREIS 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
macduesti@web.de

Adressenverwaltung

Rainer Hübsch
90768 Fürth
rainer@diehuebschen.de

Motorsportbeauftragter

Florian Engel
95632 Wunsiedel
florianengel@t-online.de

Kassenwart

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

Externer Berater

Georg Hummel
76136 Karlsruhe
steyr-puch-hummel@online.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
36119 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



**FREUNDENSKREIS
DEUTSCHLAND** *Seit 1983*

Alle reden von Netzwerken oder Netzwerkern. Wir haben beides. Wenn man sich nicht ständig wiederholen möchte braucht es Menschen, die aus unterschiedlichen Blickwinkeln auf ein Thema schauen. Viele haben einen Beitrag zu dieser THONDORF geleistet.

In loser Reihenfolge:

Gerald Malat. Die Semperit Rallye 1968

Martin Krusche. Die Technik des Allradlers

Matthias Prokschi. Die Aufbaujahre der Firma Prokschi

Walter und Mario Gramshammer. Der Raupen-Hafinger

Charly Pörtl. Der Silberne

Gerhard Reichl. Übers. a.d. Französischen Clubnachrichten 1/08+09

Peter Perserl. Restaurierungsbericht Adria TS Clubnachrichten 2/2011

Viktor Allnoch. SPC Salzburg. Clubnachrichten

Wolfgang M. Buchta. Artikel aus der AUSTRO CLASSIC

Fredi Thaler. Informationen zu Fotos

Hans Egli. Der Fiat Abarth 500 Rekord Enduro/Pininfarina

Roberto Molin. Seine Geschichte wie er auf den Steyr Puch kam

Rainer Hübsch. Abstandsralley und Bericht Treffen in Klein Marzehns und Lektorat

Peter Brysch für die Übersetzung aus dem Französischen sowie das Lektorat

Ulrich Schlör. Zwei technische Artikel über den Steyr Puch 500/650

Heinz Liedl. Adria TS Foto

Karl-Heinz Reumiller. OFN Nachrichten

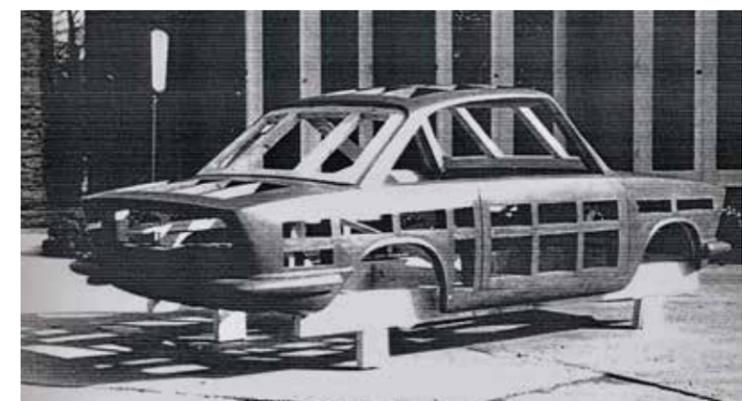
Ohne die gestalterische Beratung und Entwicklung des endgültigen Layouts durch Matthias und seiner Gefährtin Essange in und aus Bamberg wäre die THONDORF nur eine Ansammlung von bedrucktem Papier.

Sollte ich jemand vergessen haben so geschah es nicht mit Absicht.

Einen Herzlichen Dank an alle!

Michael





Bemerkungen zum Adria TS auf Steyr Puch Basis



TEXTE Michael Kuhn, Alexander Korab //
FOTOS Michael Kuhn, www.autocult-models.de

Das Objekt der Begierde hatte sein erstes Auftreten auf dem Stand der Firma Neckar am Pariser Salon 1962. Das Ausstellungsfahrzeug trägt das Emblem „Neckar“.

Der Neckar ist ein Nebenfluss des Rheins in Deutschland von 362 km Länge. Er fließt durch das malerische Heilbronn. Dort befand sich zu der Zeit der Sitz der deutschen Tochtergesellschaft Fiat Automobile AG. Fiat Deutschland vertrieb Anfang der Sechziger kurzfristig auch einen Neckar Steyr Puch 500 mit eigenem Frontemblem. Nicht genug gab es einen Neckar Weinsberg 500 mit seinen beiden Typen Limousette und Coupe (1959 – 1963) auf Basis des Fiat Nuova 500. Beide Wägelchen sahen recht putzig aus. Klingt etwas verwirrend und ist es auch.

Siehe auch Artikel von Rudi Seidel: „Österreichs Traum von Bella Italia Steyr Puch Adria TS von Autocult.“

Die Firma „Autocult“ ist eine Modellbaufirma aus Wendelstein in Bayern. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, längst vergessene Automobile, die sich über ihre außergewöhnliche Form oder ihre innovative Konstruktion auszeichnen, in den Maßstab 1:43 umzusetzen.

Von Autocult ist der Adria TS, der IMP 700GT und der Jamos GT lieferbar.

Es existieren noch zwei Adria TS Fahrzeuge. Beide stehen im Großraum Wien. Über die genaue Anzahl



der produzierten Exemplare gibt es unterschiedliche Angaben. Bei den Recherchen zu meinem IMP 700GT stand ich vor dem gleichen Problem. Am wahrscheinlichsten ist eine geringe Stückzahl von etwa 18 Exemplaren.

Das Exemplar von Didi Etzersdorfer von Autoquariat ruht schon längere Zeit – wohl verwahrt in einem Lager. Das zweite Fahrzeug von Peter Peserl hat nun mittlerweile auch eine längere Ruhephase hinter sich. An diesem Fahrzeug wurde – siehe Bericht aus den Salzburger Club Nachrichten 3/2011 – längere Zeit mit Fleiß gearbeitet. Die Arbeit an solchen Fahrzeugen aus Kleinstserien (von einer Serie kann eigentlich nicht gesprochen werden) besteht zum größten Teil aus Arbeiten an der Karosserie. Es gab ja nie Ersatzbleche für diese Fahrzeuge. Da sollte schon ein ausgewiesener Fachmann zu Werke gehen. Mein Vater Karl hätte 1986 den IMP in St. Pölten sicherlich nicht gekauft, wäre die Aluminiumkarosserie in der Verbindung mit der Stahlblech-Bodengruppe nicht in einem außergewöhnlich gutem und unfallfreien Zustand gewesen.

Mein Vater arbeitete 10 Monate lang, bis auf einen Urlaub in Südtirol, jeden Tag an dem IMP. Er hatte richtig Ahnung, was Technik betraf. Eine längere zeit-



IMP Rohkarosserie 1986 in Wiesloch bei Heidelberg

liche Unterbrechung an so einem Projekt raubt vielen Menschen jede Motivation, die Restaurierung fertig zu stellen.

Die Firma Ludwig Liedl in Graßlfing bei Regensburg hat zwei Adria TS verkauft. Einen Adria TS



Adria TS auf dem Gelände der Firma Liedl ca 1963.
Heinz ersetzte das originale Adria-Emblem.

in der Farbe Champagner-Metallic fuhr Heinz Liedl selbst. Das andere Exemplar in weiß wurde an eine Kundin verkauft.

Ein Vorfürwagen stand Anfang der Sechziger auf dem Stand der Firma Liedl im Antoniushaus der „Mechaniker-Innung Kreis Regensburg“ unter dem Motto „Auf 2 und 4 Rädern in den Frühling“.

Horst Morocutti hat die Geschichte des Adria TS recherchiert und in seiner dreibändigen Steyr Puch

500 Monografie (2 Bände über alle im Jahre 1999 bekannten TR) im Sonderband „Die Geschichte der eleganten, einzigartigen, sonderbaren Steyr Puch“ zusammengetragen.

Auflage 100 Exemplare. Wels 1999



Werner Hölbl *1941 †2020

Im Dezember 2020 verstarb Werner Hölbl, ein Pionier der österreichischen Designszene. Zu Beginn seiner Karriere entwarf er den Puch Adria TS, von dem etwa 18 Stück in Wien Penzing gebaut wurden. Später arbeitete er als Auto-designer in Turin und Rüsselsheim. Er wirkte unter anderem maßgeblich bei der Entwicklung des OSI Bisiluro und des Opel GT mit. 1972 kehrte er nach Wien zurück und war vor allem für Swarovski-Optik und Leica-Medizintechnik tätig. Von ihm stammten auch die Skizzen für den „Austro-Porsche“, eine von Bruno Kreisky favorisierte Idee, die nie umgesetzt wurde.

Nachruf von Alexander Korab, Austro Classic



autocult

Puch Adria TS

Bereits in seinen Jugendjahren hatte Werner Hölbl, Jahrgang 1941, dessen Vater die Hölbl Karosseriewerke gehörten, ein Hobby, nämlich Autos zu zeichnen. Später absolvierte er eine Karosseriebaulehre und studierte danach an der Hochschule für angewandte Kunst in Wien. Nach erfolgreicher Beendigung des Studiums war er als Autodesigner in Turin tätig. Als Freund von Jochen Rindt verfolgte er dessen Karriere bis zum seinem tragischen Ende, die beiden teilten sich zeitweise sogar eine gemeinsame Wohnung.

Der Puch Adria TS im Jahr 1961 war das Erstlingswerk des jungen Designers auf Basis des Steyr-Puch 500. Sein Bestreben war es, ein eigenes Sportcoupé mit einem neuen Design zu bauen. Es sollte markante Ecken und Kanten aufweisen anstatt der damals üblichen rundlichen Karosserieformen. Die ersten Entwürfe zeigten bereits ein Fahrzeug, das dem der späteren Produktion weitgehend entsprach. Nach einigen Design-Varianten wurde schließlich auf Bestellung von Werner Hölbl in Italien die Holzform für ein Rohmodell produziert. Es sollte dazu dienen, die einzelnen Karosserieteile darüber per Hand zu treiben. Die Gesamtkosten für das gesamte Projekt beliefen sich auf den für die damalige Zeit enormen Betrag von rund einer Million österreichische Schilling, das entspricht ungefähr EUR 460.000,- auf das Jahr 2020 hochgerechnet. Alleine durch diese Aufwendungen war an eine wirtschaftlich rentable Fertigung in Handarbeit nie zu denken gewesen. Andererseits war es diese professionelle Arbeitsweise in Verbindung mit der Liebe zu Details, was den Puch Adria TS zu einer der technisch ausgereiftesten Konstruktionen unter den zahlreichen auf Puch-Basis hergestellten Prototypen machte.



Die ersten beiden Prototypen entstanden noch auf der Bodengruppe des Puch 500. In den Fahrversuchen stellte sich jedoch heraus, dass der Radstand zu kurz war und eine längere Bodengruppe das Fahrverhalten des Fahrzeugs wesentlich verbessern würde. Die Konsequenz war daher, auf die um 7 cm längere Bodengruppe des Puch 700 C (Kombi) zu wechseln und die Holzform vor der Hinterachse zu verlängern, um die Strassenlage zu verbessern.



Anlässlich eines Österreich-Besuchs des damaligen Fiat-Direktors Bonelli gelang es Werner Hölbl, dem Fiat-Chef seine Coupé-Kreation vorzustellen. Dieser war vom Design begeistert und schloss eine Serienfertigung nicht aus. Hölbl begann daraufhin, eine Kalkulation aufzustellen, um Direktor Bonelli die ungefähren Produktionskosten mitzuteilen. Die bei Steyr-Puch angefragten Fahrgestelle samt Motoren als Basis für das Aufsetzen der eigenen Karosserie wären fast genauso teuer gewesen wie ein neuer Puch 500. Dies hätte die Kosten für das schnittige Coupé dermaßen in die Höhe getrieben, dass ein attraktiver Verkaufspreis außer Reichweite schien. Die Vermutung liegt daher nahe, dass Steyr-Puch im Puch Adria TS eine gefährliche Konkurrenz zum Puch 500 und 650 TR



sah und deswegen bewusst und schließlich auch erfolgreich versuchte, das Projekt zum Scheitern zu bringen.

Zudem hatte Fiat das Interesse, seine eigenen Motoren einzusetzen, was aber an der eher geringen Leistungsausbeute des damals zur Verfügung stehenden Fiat Motors scheiterte, der 500er Puch Motor war etwas stärker als der Motor des Fiat 500. Hinzu kommt, dass die Karosserie des Puch Adria TS um ca. 100 kg schwerer war als die des Puch 500, sodass die ohnehin bescheidenen Fahrleistungen wesentlich verringert wurden.

Wie einige Fotos beweisen, bewegte Werner Hölbl seinen Wagen selbst bei einigen Rennen, wie zum Beispiel auf dem Flugplatzkurs in Aspern. Damalige Zeitungen berichteten stolz vom internationalen Automobil-Salon 1962 in Paris, auf dem der Puch Adria TS ebenfalls zu sehen war. Dazu wurde das Fahrzeug von Werner Hölbl selbst auf einem Anhänger nach Frankreich gebracht und am Fiat-Stand präsentiert. Das Urteil der Presse fiel dabei überwiegend positiv aus. Bekannt ist sogar ein Verkaufsprospekt, der den Puch Adria TS zum Preis von ÖS 39.900,- ankündigte, zu einer Serienfertigung kam es jedoch nicht.





STEYR-PUCH 700 SPORT-COUPÉ



Ein Coupé für Liebhaber mit sportlicher Note

In Normal-Ausführung 28 PS – Spitze 128 h/km
In Super-Sport-Ausführung 32 PS – Spitze 135 h/km
Sämtliche Gänge synchronisiert

Von den insgesamt 18 produzierten Exemplaren dürften nur zwei überdauert haben. Die meisten Puch Adria waren mit TR-Motoren oder zumindest technisch sehr ähnlich ausgerüstet.

Karl-Heinz Reumiller



STEYR-PUCH 700 SPORT-COUPÉ



Ein Coupé für Liebhaber mit sportlicher Note

In Normal-Ausführung 28 PS – Spitze 128 h/km
In Super-Sport-Ausführung 32 PS – Spitze 135 h/km
Sämtliche Gänge synchronisiert

Technische Daten

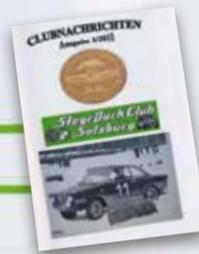
Aufbau: Sport-Coupé v. Karosseriewerk HÖLBL, Wien selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, 2+2 Sitze.

Maße:

Länge	3.310 mm
Breite	1.400 mm
Höhe	1.250 mm
Radstand	1.940 mm
Eigengewicht	562 kg
Bereifung	135-12

Motor: 2 Zylinder, 4-Takt, luftgekühlter Heckmotor
Hubraum 643 cm³

LUDWIG LIEDL
GROSSHÄNDLER DER STEYR-DAIMLER-PUCH AG.
Graßfing 41 über Regensburg / Telefon Bad Abbach 274
Kundendienst - Zentralersatzteillager - Reparaturen



Die Restauration eines Adria TS braucht Zeit...

ZWISCHENBERICHT EINER RESTAURATION

„Adria TS“ (oder „ich bau mir heute ein Auto...“)

Die Vorgeschichte: Es begann an einem grau in grauen November-Tag im Jahr 2008 mit einem ebay-Inserat. Damals, in Sachen Puch zwar sehr interessiert aber noch nicht so bewandert, stand ein schrullig wirkendes Auto zum Verkauf. Wobei die meisten unter dem Wort „Auto“ sicherlich etwas anderes verstehen als hier zu sehen war – vielmehr handelte es sich um einen Haufen Blech und ein paar Schachteln mit Teilen. Dass es sich hier um eine echte Rarität und ein Stück österreichische Geschichte handelt, war mir zu diesem Zeitpunkt noch nicht bewusst. Doch der Wortlaut des Inserats – „einer von nur 18 gebauten“ – ging mir einfach nicht aus dem Kopf. Ist es nicht der Traum eines jedes Oldtimer-Liebhabers etwas ganz Besonderes sein Eigen nennen zu können? Die Vernunft erzielte einen kurzen Teilerfolg und das Inserat verschwand ohne einen Zuschlag meinerseits wieder aus dem Netz.

Nach einigen Wochen hatte ich bei meinem täglichen Ritual, nämlich einer Suche nach dem Wort „Puch“ im schon erwähnten Online-Auktionshaus, wieder einen Treffer: Da waren sie wieder meine 3 Probleme:

1. das Adria-Inserat
2. die Vernunft, die nur „nein“ sagen kann und
3. vermutlich zu wenig Zeit um das Ding in nur einen Menschenleben wieder auf die Straße zu bringen...

Als nach Tagen dieses innere Jucken nicht mehr zu unterdrücken war, kam dann der Griff zum Telefonhörer. Am anderen Ende war der Verkäufer und dessen Preisvorstellung, die mir kurzfristig den Atem raubte. Nach einer kurzen Erläuterung der Story einigten wir uns auf einen Besichtigungstermin, und so war ich bereits wenige Tage später am Weg nach Wels.

Dort stand das stolze Wägelchen, oder besser dessen Reste, in einer kleinen verstaubten Garage... Ich weiß heute noch nicht, welcher Teufel mich geritten haben muss, dass ich mich bereits am nächsten Tag mit dem Verkäufer einigte und der Adria den Besitzer wechselte!



Als kleine Draufgabe zum Auto gabs noch einen Haufen Fotos, die seine Vorgeschichte und die bereits geleisteten Arbeiten wunderbar dokumentierten. Als kleinen Lichtblick am Ende des Tunnels hatte der Vorbesitzer bereits einen Großteil der Blecharbeiten von einem Karosserie-Spengler in Pension erledigen lassen. Die Fotos vom Urzustand beweisen, dass es sich dabei um einen wahren



... ob das jemals wieder eine Stoßstange wird...?

Meister seines Fachs gehandelt haben muss, denn üblicherweise landen Fahrzeuge im vergleichbaren Zustand auf dem Schrott oder enden als Organspender...

Die kalte Jahreszeit nutzend, machte ich mich voller Euphorie daran, mehr über die Historie meines Blechhaufens zu erfahren. Die übliche Lektüre der diversen Puch-Bücher gab nicht besonders viel her als man ohnehin schon wusste und da der damalige Erbauer Werner Hölbl ja vom Namen her bekannt war, war nichts naheliegender, als auch nach diesem zu forschen. Das Wiener Telefonbuch aufgeschlagen und nach „Hölbl“ gesucht ergibt gerade noch überschaubare 51 Treffer, und nach ungefähr 10 Telefonaten mit unbeteiligten Höbls konnte ich schließlich den Schöpfer höchstpersönlich ausmachen. Eine freundliche Stimme am anderen Ende brachte ein erstauntes „Was? Das Ding gibt's noch immer?“ hervor, und so kam es bereits wenig später zu einem gemütlichen Treffen mit dem mittlerweile schon sehr reifen Herrn Hölbl in einem Café im 14. Wiener Bezirk.

Wie ich damals noch nicht wusste, sollte es nicht nur bei einem Treffen bleiben! Dieser Mann hat nämlich nicht nur vom Adria zu erzählen, sondern vielmehr von seinem wirklich bewegten Leben als Zeitzeuge der automobilen wilden 60er-Jahre und seinem Schaffen als Automobil- und Industriedesigner. Nebenbei erfährt man da zum Beispiel, dass sich Herr Hölbl mit seinem Jugendfreund Jochen Rindt eine Wohnung teilte, oder dass sein Job bei GM zur Mitgestaltung des legendären Opel GT führte. Oder aber die Story, dass er es schaffte, den damaligen Fiat-Vizepräsidenten Agnelli bei seinem Wien-Aufenthalt (wegen ganz anderer Belange) mit einigen Fotos und ein wenig Überredungskunst in seinen Garten zu karren um den Adria zu begutachten und seine Begeisterung dafür zu wecken.

Letzteres endete mit einer Fahrt von Herrn Hölbl zum Pariser Automobil-Salon! Aber nicht, wie jetzt alle vielleicht denken, mit einer stolzen Präsentation mit Highheels-tragenden Mädels und Buffet, sondern vielmehr mit dem Adria am ausgeborgten Anhänger und eigenem körperlichen Einsatz. Wie wir alle wissen, endete das ganze eben nicht mit einer Serienproduktion durch das Haus Steyr-Fiat, aber das ist eine andere Geschichte...

Hilfe bekam ich vom Meister auch bei einigen Details, die auf den mir vorliegenden Fotos nicht ganz eindeutig erkennbar waren. So halfen mir einige auf der Serviette des Mittagstisches im Schnellverfahren erstellte Skizzen z.B. bei der Rekonstruktion der Schriftzüge, die irgendwann einmal stolz mein Wägelchen zieren werden.

Die Restauration: Nach den üblichen reiflichen Überlegungen „wie gehen wir's denn an?“ startete ich dann 2009 mit den ersten Arbeiten. Nach Durchsicht der vorhandenen Teile war schnell klar, dass das Frontemblem (hier gab es verschiedenste Ausführungen) leider fehlte: Nach einem Unfall Anfang der 80er-Jahre, der zu einer recht heftigen Deformation der Front und somit zum Ende seines Gebrauchs als Nutzfahrzeug führte, waren die Chancen auf ein intaktes Emblem aber ohnehin sehr gering.

Doch da kam Kommissar Zufall ins Spiel. Fast als hätte es Herr Hölbl schon gehäht, machte er seinerzeit Fotos von allen Seiten des Wagens, welche mir bei der Rekonstruktion des Emblems beste Dienste leisteten. So konnten sich die Proportionen nahezu millimetergenau in eine Skizze übertragen lassen. Doch wie wird aus einem alten Foto wieder ein neues Emblem? Diese Frage hätte ich 2008 noch nicht beantworten können. Auf der Suche nach Möglichkeiten landete ich dann einen Treffer – „Rapid Prototyping & Manufacturing“ hieß letztendlich das Zauberwort. Das muss man sich in etwa wie einen herkömmlichen Tintenstrahldrucker vorstellen, allerdings statt der Tinte nehme man ein Gemisch aus Kunststoff und Gips und dann das Ganze noch statt 2 einfach 3-dimensional.

So baut diese Wunderwaffe so gut wie jedes Teil binnen weniger Minuten aus dem Nichts auf. Da diese Hightech-Maschine mit meinen Handskizzen allerdings nur wenig anfängt, wurden in unzähligen Stunden von einem befreundeten 3D-Designer (an dieser Stelle mein Dank an Markus Kremser, www.cowit.at) meine Bleistiftstriche in eine CAD-Datei umgesetzt. Nach einigen Prototypen war es dann soweit und ich hielt ein Emblem in der Hand, das letztendlich den hohen Ansprüchen genüge tat, allerdings aus einer Mischung aus Gips und Kunststoff bestand. Doch eigentlich war Aluminium das gewünschte Material um a) der Witterung stand halten zu können und b) am Ende funkelnd und blitzend stolz die Adria-Front zu zieren. Ein Abguss aus Aluminium musste also her. Im Herbst 2009 war es dann soweit und ich konnte von der Gießerei Becker freudestrahlend mein Emblem abholen. Bereits mit Gewindebuchsen versehen, wartet es nun auf seine Montage.



die Handbremse – vorher und nachher...

Als nächster Schritt standen die hinteren Ausstellfenster an. Stellt euch vor, ihr habt ein Loch in der Karosserie und eine Glasscheibe – mehr nicht. Keinen chromblitzenden Rahmen, kein Scharnier. Nun waren wieder die Fotos gefragt: Wie hat das wohl ausgesehen? Tatsächlich gab es auch darauf eine Antwort und so entstanden nach einigem tüfteln neue Rahmenprofile aus Niro... Was sich hier



die Pedalerie kann sich sehen lassen...

einem Serienfahrzeug zuzuordnen um herauszufinden, wo nach Ersatzteilen zu suchen ist. Dazu gehe man auf Googles Bildersuche und schaue sich Fotos von allen unter Verdacht stehenden Fahrzeugen im Umkreis der des Baujahres an. Eine sehr mühsame Puzzle-Arbeit, wie ich wohl nicht näher erwähnen muss. Im Falle des Adria stellte sich dann heraus, dass der Schließmechanismus vom Maserati 3500 GT ist, und somit die Wahrscheinlichkeit, ihn als Neuware aufzutreiben, wohl so hoch ist wie ein Sechser im Lotto.

Daher blieb nur noch der Nachbau und die Eigenkonstruktion ohne Vorlage von wesentlichen Teilen des Schließmechanismus. So rechtfertigen sich auch unglaubliche 3 Monate Arbeit an der Fahrertüre, die nachher für den Laien nicht wesentlich anders aussieht als zuvor...

Die Überholung der restlichen Technik, damit meine ich alles was zum Fahrwerk, Motor und Getriebe gehört, machten wohl weniger Sorgen, da hier nahezu jedes Teil ident mit dem Steyr-Puch 700C ist. Es sind nur wenige Dinge, die hier angepasst werden mussten – sehr zu meiner Erleichterung. So war das Combi-Getriebe inkl. Halbachsen samt neuen Lagerbuchsen in wenigen Tagen bereits wieder überholt und wartet nun auf seinen Einbau.

Eine Prognose bezüglich der Gesamt-Fertigstellung traue ich mir nicht abzugeben – zu groß ist die Sorge vor ernüchternden Erkenntnissen, gepaart mit herben Rückschlägen ;-). Soweit der Stand mit Sommer 2011... Fortsetzung folgt!

Liebe Grüße aus Wiener Neustadt, Peter Peserl





Österreichs Traum von Bella Italia Steyr Puch Adria TS Coupe von Autocult 1:43

TEXT // FOTOS Rudi Seitel

Bei Autocult hat man sichtlich eine Vorliebe für Fahrzeuge aus Österreich, jüngstes Produkt ist dieses kleine Coupé, das auf Basis des Steyr Puch entstanden ist.

Der 1941 geborene Werner Hölbl, Sohn eines renommierten Wiener Karosseriebauers, sollte eigentlich in die Fußstapfen seines Vaters treten und später die Firma übernehmen. Ein Praktikum bei der Turiner Carrozzeria Monterosa zeigte dem jungen Mann, dass er lieber Autos entwarf, als sie zu bauen. Bald entstand die Idee, auf Basis des Fiat 500 bzw. Steyr Puch 500 ein kleines Sportcoupé zu entwickeln. Erste Entwürfe zeigten bereits ein elegantes Fahrzeug mit sehr modernen Linien und einem grazilen Pavillon. Ein Kontakt zu Giovanni Michelotti, damals einem der größten Designer, bestätigte die Machbarkeit des Projekts und so nahmen die Dinge ihren Lauf. Hölbl senior unterstützte den Filius, man gab in Italien eine Holzform in Auftrag, über die die Karosseriebleche in traditioneller Handwerkskunst geformt werden sollten, auch die Windschutzscheibe und diverse Anbauteile kamen aus dem Süden nach Wien. Nach Fertigstellung der ersten zwei Prototypen hatte Hölbl die Chance, sein Coupé dem damaligen Chef von Fiat Deutschland, Direttore Bonelli, zu präsentieren. Dem gefiel das Auto, aber von

der Verwendung des Puch-Triebwerks war er nicht so begeistert, verstand aber, dass der kleine Fiat-Twin mit 15 PS einfach zu schmalbrüstig für das Hölbl-Coupé war. Immerhin führte diese Präsentation dazu, dass Hölbl seinen Prototypen auf dem Neckar-Stand am Pariser Salon 1962 ausstellen durfte. Letztlich scheiterte die Serienproduktion daran, dass einerseits Neckar bzw. die deutsche Fiat nur Interesse gezeigt hätte, wenn das Auto höchstens 6.000,- DM gekostet hätte, andererseits die Steyr Daimler Puch AG für die Komponenten zu viel Geld verlangt hätte.

Blieb also nur die Eigenproduktion in Wien. Inzwischen hatte man mit dem Fahrgestell des Fiat 500 Giardiniera bzw. Puch 700 C ein sieben Zentimeter längeres Chassis zur Verfügung, was dem Innenraum und dem Aussehen des Autos entgegenkam. Die Holzform wurde entsprechend verlängert und ab Frühjahr 1963 wurde das inzwischen Adria TS genannte Coupé über das Steyr Puch-Vertriebsnetz angeboten. Durch die stärkeren Puch-Triebwerke waren jetzt bis zu 32 PS und 135 km/h möglich, rotes Kunstleder und Holzarmaturenbrett brachten einen Hauch von Luxus in den Innenraum. Der Grundpreis sollte 39.900,- Schilling betragen, für das Geld bekam man auch einen Fiat 1100, also eine richtige Limousine der unteren Mittel-



klasse. Der Verkauf verlief enttäuschend, auch einige Renn- und Rallye-Einsätze belebten den Absatz nicht, und so war nach ca. 18 – 20 Exemplaren und über einer Million Schilling Investitionen bereits im Dezember 1964 Schluß mit dem Adria TS. Heute sollen noch zwei Exemplare existieren, allerdings wohl in unresauriertem Zustand.

Werner Hölbl entwarf noch einige Autos, unter anderem einen bei Radford gebauten Fiat 1500 Gamma und für OSI, wo er einige Jahre angestellt war, das 20 M TS Cabrio und ein Mittelmotorprojekt namens G 31, machte sich aber vor allem einen Namen im Industrial Design, ein Fernglas für Leica wurde sein größter Erfolg. Er lebt immer noch in Wien und arbeitet unter anderem für Swarovski und Leica.

Autocult hat die Form des kleinen Coupés hervorragend getroffen, vor allem der filigrane Dachaufbau auf dem eher kantigen Karosseriekörper

wirkt gelungen. Von Aerodynamik scheint der Designer damals nicht so viel gehalten zu haben, das Frontblech dürfte für einigen Luftwiderstand sorgen, beim Modell stimmen alle Details. Die Lackierung in einer Art champagner-metallic ist von hoher Qualität wie auch die Anbauteile und die durch die großen, klaren Scheiben sichtbare Innenraumgestaltung. Die mit dem Makro sichtbaren minimalen Ungenauigkeiten beim Einpassen der Scheibenrahmen kann man vernachlässigen, mit freiem Auge sind sie kaum zu erkennen. Das im Original noch aus Bakelit bestehende weiße Lenkrad ist beim Modell etwas sehr groß geraten, aber das bleibt für uns der einzige kleine Kritikpunkt an einem wirklich hübschen kleinen Modellauto.

Der eifrige Autocult-Sammler kann jetzt neben dem Intermeccanica Imp und dem Jamos GT schon die dritte Reproduktion eines Puch-basierenden Sportwägelchen in die Vitrine stellen.

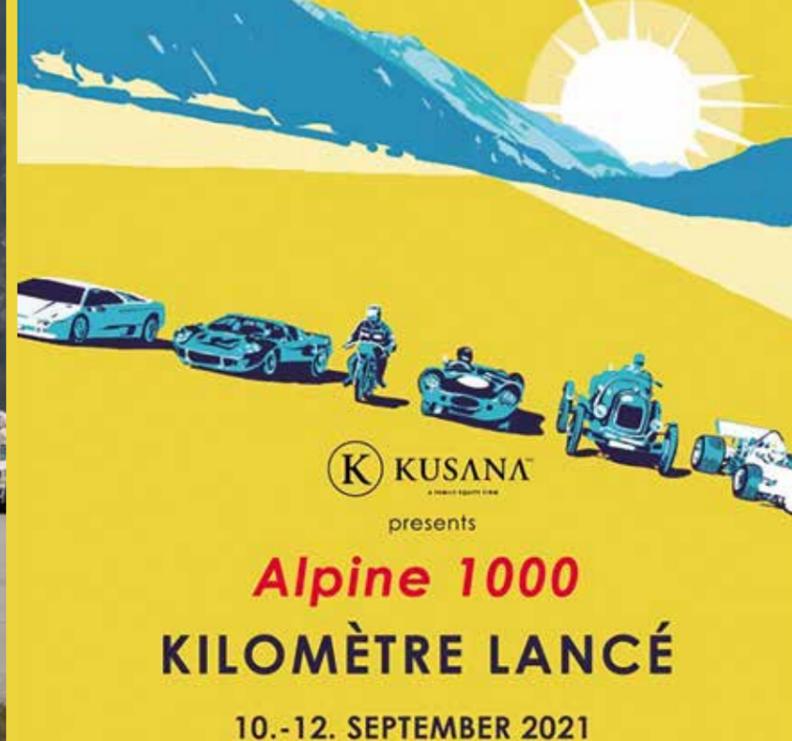


autocult



WIE DER HANS IM GLÜCK

IN DEN FIAT ABARTH 500 RECORD ENDURO/PININFARINA 1958 KAM



Solitude

Das Kilometer Rennen in St. Moritz kehrt zurück – Sprints auf höchstem Niveau als Mittelpunkt eines Festivals St. Moritz/Stuttgart. Am 10. bis 12. September 2021 wird auf dem malerisch gelegenen Engadin Airport mit dem „Kilomètre Lancé – Alpine 1000“ eine Stück Motorsport-Geschichte wiederbelebt – nach 92 Jahren. Im Mittelpunkt stehen dabei Sprints über die 1/8 und 1/4 Meile. Um dem historischen Anspruch gerecht zu werden, demonstrieren Motorräder und Autos ihr Beschleunigungsvermögen sogar über die Distanz von einem Kilometer. Coole Locations in der Gemeinde St. Moritz machen einen der berühmtesten Wintersportplätze für drei Tage zum Treffpunkt der Szene. Thematisch dazu passend ist ein Film Festival geplant. Dafür werden gleich zwei langjährige Szenen-Kenner antreten: Glemseck 101-Founder Jörg Litzenburger und der Solitude Rennen- und Interserie Revival- Initiator Tobias Aichele. Unter dem Begriff „Power Class“ starten die schnellen Bikes, die beispielsweise seit Jahren in den Klassen „Sultans of Sprint“ und dem „Internationals“ bei der Kultveranstaltung Glemseck 101 für Gänsehaut und Furore sorgen. Bei den Demonstrationsläufen über den Kilometer wird einzeln gestartet und mit einer Lichtschranke die Zeit gemessen. „Hier werden sich Motorräder mit Formel-Fahrzeugen und Hypercars messen können. Petrolheads werden bei einem reinen Klassiker-Sprint für Automobile über die 1/4-Meile auf ihre Kosten kommen.“ Beide Organisatoren sind sich einig: Die Veranstaltung auf dem „Top of the World“ wird ein Festival für alle Sinne. Die historische Automobilwoche bestand in den zwanziger Jahren aus dem Kilometer Rennen auf der ersten asphaltierten Strecke im Kanton Graubünden zwischen Punt Muragi und Samedan, einem Concours d'Elegance beim Kurhaus (dem heutigen Kempinski Grand Hotel des Bains in St. Moritz Bad), einer Geschicklichkeitsfahrt, einer Sternfahrt und als Höhepunkt das Bernina Rennen. Seinerzeit gewannen Hans Stuck auf Austro Daimler (1929) und Louis Chiron auf Bugatti (1930) die Wettbewerbe.

Wie der Hans Egli aus Meilen den Abarth Sammler Engelbert Möll aus Bellach kennenlernte und einen winzigen Fiat 500 auf dem Engadin Airport bei Samaden fahren durfte.

Begonnen hat es 1995.



Als ich meinen Abarth 595 esseesse gekauft und anschließend restauriert hatte, wurde meine Neugier auf alles, was mit A wie Abarth begann, geweckt.

Bald kam der Name Engelbert Möll aus Bellach ins Spiel.

1996 fand das Abarth World Meeting am Nürburgring statt. Da sah ich Herrn Möll zum ersten mal, traute mich aber nicht, ihn direkt anzusprechen.

In den folgenden Jahren begegnete ich Herrn Möll mehrmals bei Berg- und Rundstreckenrennen. Ein Gespräch ergab sich leider nicht.

...wurde in Hittnau in der Nähe des Pfäffikersees im Züricher Oberland ein kleines Oldtimer Rundstreckenrennen organisiert, an dem diverse Abarths aus der Möll-Sammlung mit von ihm ausgewählten Fahrern teilnahmen. Einem der Fahrer fiel mein Abarth auf und er berichtete Herrn Möll, er solle sich das Auto, speziell den Motor, anschauen. Kurze Zeit später suchte mich Frau Möll im Fahrerlager und bat mich, ihren Mann zu treffen. Diese Gelegenheit nutze ich für die Bitte, einmal seine Sammlung von Abarth Fahrzeugen besichtigen zu dürfen. Leider kam es dann nicht dazu, da Herr Möll äußerst zurückhaltend war, was Menschen betraf, die er nicht kannte aber seine Sammlung sehen wollten. Konnte ich nachvollziehen.

Seine Einstellung änderte sich im November 2004. Herr Möll rief mich an und fragte, ob ich ihm einen Fiat 500 Motor und ein zerlegtes Getriebe restaurieren könnte. Gerne, sagte ich, und fuhr dann am 27. November nach Bellach. Nach der Begrüßung fuhren wir gemeinsam die kurze Strecke nach Solothurn zu

einer gut gesicherten Tiefgarage. Dort angekommen schweifte mein Blick über ca 40 Abarths, Renn- und Straßenfahrzeuge. Ich glaube, mein Mund stand die ganze Zeit offen. Für mich war es eine Offenbarung. Alle Abarths befanden sich in einem restaurierten und originalem Zustand, bereit für die nächste Straße oder Rennstrecke. Ich suchte überall einen Fiat 500, konnte aber keinen finden. Auf meine Frage, wo denn jetzt der Fiat 500 stände, zeigte Herr Möll auf einen winzige gelben Torpedo in der Mitte des Raums. Da erst fiel mir der Abarth Rekordwagen, der 1958 in Monza zahl-



reiche Weltrekorde aufgestellt hatte, auf. Es war der Abarth Rekordwagen, der nur einmal gebaut wurde,

um diverse Zeiten in seiner Klasse zu unterbieten. Wie ich erfuhr lautet die genaue Bezeichnung:

Fiat Abarth 500 Record Enduro/Pininfarina 1958
Herr Möll meinte in seiner bescheidenen Art: „Es ist ja ein 500er“. Nun denn. Ich lud die Teile in zwei Kar-



tons und fuhr damit nach Hause. Nach einer sorgfältigen Begutachtung und Aufarbeitung der Teile baute ich Motor und Getriebe wieder zusammen und brachte alles zu Herrn Möll zurück. Er war von meiner Arbeit begeistert und versprach, ich dürfte als erster Mensch nach 1958 den gelben Torpedo fahren. Leider kam es



dann nicht dazu bis zu dem Tag an dem Herr Möll sich wieder bei mir am Telefon meldete und fragte ...ob ich ihm Motor und Getriebe seines Fiat Abarth 500 Coupé

Radeinschlag nur 15 Grad betrüge und kein Platz auf dieser Erde groß genug für ein vernünftiges Rollout sei. Das leuchtete mir ein – Schade.

war herzlich und ich bekam sofort die Informationen bezüglich des Ablaufs der Veranstaltung. Dann kam der Tag: Samstag, der 11. September 2021. Nach 63 Jahren durfte ich als erster Mensch dieses Unikat auf dem Flugfeld von Samaden fahren.

Ich fühlte mich geehrt und empfand eine große Freude. Den Rest der Geschichte erzählen die Fotos

Grüße vom Zürichsee
Hans



Eines Tages war es dann aber doch soweit. Im September 2021 meldete sich Herr Möll, wir waren mittlerweile per du, erneut bei mir.

10.-12. September 2021

Das Alpine 1000 KILOMÈTRE LANCÈ auf dem Engadiner Airport in der Nähe von St. Moritz stand an. Ob ich bereit sei, fragte er, sein gegebenes Versprechen, den Gelben als Erster fahren zu dürfen – in Samaden bei St. Moritz auf dem Flugplatz – einzulösen. Keine Frage. Ich machte mich auf den Weg und meldete mich im Rennbüro vor Ort. Der Empfang

Zagato 1957 revidieren könnte. Bei diesem Gespräch versprach ich Herrn Möll seine Bitte nach einer Revision zu erfüllen. Außerdem erwähnte ich, dass wir noch eine Rechnung bezüglich der Jungfernfahrt des gelben Torpedos offen hätten. Ratlosigkeit bei Herrn Möll. Ich erinnerte ihn an sein gegebenes Versprechen, ich dürfte als Erster mit dem Gelben auf die Straße. Er erwiderte eine Probefahrt auf einer öffentlichen Straße sei aus technischen Gründen nicht möglich, da der





12. Internationale Semperitrallye 1968



TEXT // FOTOS Gerald Malat



re sich beeilten wieder ins Trockene zu kommen. Gerade bei den Puch-Autos konnten sie ihr Wissen ausspielen, oft waren sie penibel und beanstandeten sogar das Fehlen der kleinen Zierleiste am Kofferraumdeckel. Auch der Lärm der Monte Carlo (Auspuffanlage) war ihnen oft zu laut. Unsere Selbsthilfe – wir stopften „Drahtwaschl“ (wie sie die Hausfrauen für den Geschirrabwasch verwendeten) in die Endrohre, sie flogen dann nach dem Start bei mehrmaligem Gas geben von alleine wieder heraus. Wir hatten Startnummer 105 bekommen, das erste Auto startet um 19:01Uhr, bei Minutenstart war daher unsere Startzeit 20:46Uhr. Auch beim Start regnete es noch in vollen Strömen, natürlich behagte dies unserem Puch nicht und so sprang er auch nicht an. Durch Anschieben der vielen Zuschauer gelang es uns endlich, das Auto in Schwung zu bringen und wir kamen gerade noch rechtzeitig zum Start. Das fängt ja gut an – schon am Start Nervenkitzel pur.

Es geht durchs Montafon, der ersten Sonderprüfung - der Silvretta - entgegen. Oben soll es Schnee geben hieß es, natürlich hatten wir keine Winterreifen dabei. So mussten die Pirelli-Cinturato herhalten, wir hofften auf keine Probleme. Ja und noch etwas kam dazu, wir froren erbärmlich, durch die Monte gabs natürlich keine Heizung, wer denkt auch Ende Mai an Kälte und Schnee. Es war wirklich saukalt, die Windschutzscheibe beschlug ständig, mein

Beifahrer Klaus hatte mit dem Wischen genug zu tun, musste aber nebenbei noch in Landkarte und Aufzeichnungen schauen. Endlich Start, alle Scheinwerfer

ein und „aufgeht’s!“ Vergessen war die Kälte – Konzentration angesagt. Die Getriebeabstufung passt hervorragend: Lange Erste, kurze Zweite, die kürzeste Dritte – 33/20 und die Serierendritte als vierten Gang. Dazu mit dem neueren Triebtrieb die längste Hinterachse. Immerhin, bei 8 000 Touren mit den 145/12er Pirellis eine Endgeschwindigkeit von ca. 130 km/h. Ja, wir waren flott unterwegs, das merkten wir auch daran, weil schon nach einigen Kilometern die ersten Rücklichter vor uns auftauchten – der erste Trabant. Bei dieser Rallye gab es auch eine Teamwertung, so waren immer vier Trabants und vier Wartburgs am Start. Den Geruch dieser Autos habe ich noch heute in der Nase.

Oben nass und rutschig, Schnee leuchtet nur vom Straßenrand und der Botanik, also keine Probleme für uns.

Durchs Patznauntal hinaus ins Inntal, weiter bis zur Abzweigung Ötztal. Hier die nächste Bergwertung – Ötzerau-Kühtai. Eine enge, winkelige, holprige Asphaltstraße, viele Haarnadeln – ideal für unseren Puch. Das Getriebe passt auch hier, warm gefahren und im perfekten Rhythmus geht’s bergauf. Plötzlich, ich will nach einer Haarnadel auf den dritten Gang schalten, habe ich den halben Schalthebel in der Hand, abgebrochen! Wie wir ins Ziel gekommen sind weiß ich heute nicht mehr. Im Zielraum viele Zuschauer, viele parkende Autos, wir suchen einen Puch, da steht einer, ein weißer 500er. Schnell einen 8/10er Schlüssel zur Hand, bauen wir den Schalthebel aus. Plötzlich steht ein Tiroler vor uns: „Was macht ihr da bei meinem Auto?“, seine Frage. Wir erklärten ihm unser Problem, ich wollte ihm noch zwanzig Schilling in die Hand drücken, aber mit den Worten: „Nein danke, g’winnts lie-

I 2. Internationale Semperitrallye 1968 Bodensee – Neusiedlersee, Bregenz – Wien Veranstalter ÖASC (Österreichischer Automobilclub) Das Besondere dieser Rallye – sie führte durch alle 9 österreichischen Bundesländer

Nach mehreren eintägigen Rallyes für die österr. Staatsmeisterschaft wagte ich mich mit meinem Puch an die erste mehrtägige (nächtliche) Rallye, die Semperitrallye.

Im jugendlichen Leichtsinn, ohne große Planung, natürlich auch ohne Begleitfahrzeuge, wollten wir auf der Anfahrt nach Bregenz, von Wien aus, die wichtigsten Sonderprüfungen zumindest einmal abfahren, um einen „Schrieb“ anzufertigen.

So wurde als erste Station Graz, zu Fredi Thaler angefahren um noch eine kurze Inspektion des Autos vorzunehmen. Auf seine Frage – „Sollen wir noch ein neues Gas- oder Kupplungsseil einziehen?“ verneinte ich mit dem Hinweis, dass ich das ohnehin erst vor kurzem gemacht hätte. Dies sollte sich noch bitter rächen, wie sich später herausstellte.

Wir vereinbarten dann noch mit ihm zwei Stützpunkte, einen in der Nähe von Graz, Deutschlandsberg, den zweiten bei mir in der Wachau vor der

Sonderprüfung Seiberer. Fredi bekam vom Puchwerk einen 700C Kombi, natürlich voll mit schnell wechselbaren Ersatzteilen.

Von Graz fuhren wir weiter nach Kärnten bis Mallnitz. Hier übernachteten wir bei Onkel & Tante meines Beifahrers. Sparen war angesagt! Am nächsten Tag, nach einem ausgiebigen Frühstück und mit den besten Wünschen versehen, bekamen wir noch einen Laib Brot sowie einen guten Kärntner Bauernspeck als Marschverpflegung mit auf die Reise.

Weiter ging es über den Großglockner, Salzachtal, Gerlos, Inntal in Richtung Bregenz. Es war schon spät in der Nacht, wir konnten alle „Schriebe“ anfertigen und fanden mit Glück noch ein günstiges Privatquartier. Verständlich, die Rallye überzog ohnehin unser schmales Studentenbudget.

Am nächsten Vormittag dann die technische Abnahme, sie ging überraschend schnell. Wahrscheinlich deshalb, weil es sehr stark regnete und die Kommissa-



ber!“ lehnte er ab. Wie er dann nach Hause kam war wirklich nicht unser Problem.

Das Sellrain hinaus wartete Richtung Seefeld die nächste Sonderprüfung auf uns – Sagl-Leutasch. Ähnlicher Charakter, viele enge Kurven, holprig, oben dann links ein Bach, eine lange Gerade etwas bergab, glatt, Nebelschwaden, 8 000 Touren im vierten Gang, plötzlich eine Holzbrücke nach links, rutschig, das Auto bricht hinten weg, gerade noch gut gegangen, durchs Ziel. Viele Lichter, auch hier natürlich sehr kalt, viele Menschen. Hinter mir kommt der Grazer Billy Sessitsch mit seinem grünen Puch, auch ihn schleuderte es bei der Brücke ordentlich, er schlug an und in hohem Bogen flog der Beifahrer über das Brückengeländer in den Bach. Die Zuschauer ziehen ihn heraus, total durchnässt sitzt er auf der Straße, Billy verfrachtet ihn ins Auto und weiter geht's. Die nächste Zeitkontrolle bei Innsbruck. „Wie geht es deinem Beifahrer?“, war meine erste Frage, „Er kennt sich nicht aus, redet wirres Zeug und es beutelt ihn wie ein nasser Hund. Was soll ich tun?“. „Ins Spital fahren!“, war meine Antwort. Das tat er dann auch, wieder ein Konkurrent weniger. Erst viel später, im August bei den 6 Stunden von Brunn traf ich Billy wieder, sein Beifahrer hatte Glück im Unglück, eine Gehirnerschütterung und ein paar Prellungen, sonst nichts. Ja, Gurte im Puch gab es damals noch nicht.

Wir fahren weiter Richtung Zillertal. Dort die nächste Bergprüfung über den Gerlospass, eine breite Straße ohne Probleme.

Durch das Salzbachtal gehts in Richtung Großglockner. Das Auto läuft gut, die hinteren Monroe-Dämpfer schon spürbar müder geworden, sonst keine Probleme. Auch auf der Bergprüfung am Glockner überholten wir wieder einen Trabbi, knapp vor dem Ziel kam der zweite in Sicht, nebeneinander fahren wir durchs Ziel. Rechts und links der Straße hohe Schneewände, es

wird hell, wir frieren noch immer wie die Schneider. Bei der Abfahrt nach Heiligenblut können wir bereits die schöne Gebirgslandschaft in der morgendlichen Dämmerung bewundern. Es bricht ein schöner, sonniger Tag in Kärnten an. Vom Drautal führt die Strecke über die nächste SP Mattschiold-Windische Höhe ins Gailtal. Schotter, grobe Natursteine, Vorsicht ist geboten, um die Reifen zu schonen. Hier wären die Dunlop Weathermaster perfekt, leider, sie liegen zu Hause in der Garage. Wir kommen gut drüber und verspüren das erste Mal Hunger und Durst – Brot, Speck und Wasser haben wir noch. Gegen 10Uhr fahren wir in Krumpendorf am Wörthersee in die Gendarmeriekaserne ein. 2 Stunden Zwangsrast sind angesagt. Der erste Abschnitt der Rallye vorbei. Morgentoilette, im Casino gibts Gulasch und Cola, dann legen wir uns ins Gras, Liegesitze im Puch gibt es natürlich nicht. Die kräftige Sonne wärmt uns endlich auf, aber nur kurz, schon geht es wieder weiter Richtung Steiermark. Die nächste SP Lavamünd-Soboth, damals noch eine schmale, enge Naturstraße, erst bergauf, dann bergab, viele „Wasserrasten“. Es heißt verdammt aufpassen, die Stoßdämpfer schon weich und nachgiebig, immer wieder schlagen wir mit dem Unterbodenschutz auf, Gas zurück nehmen gibt es nicht. Plötzlich, das Auto wird noch lauter, hat der Auspuff etwas abbekommen, Gott sei Dank ist kein Leistungsverlust spürbar. Bei der nächsten ZK in Deutschlandsberg ist Fredi T. mit dem Servicewagen vor Ort, eine Reparatur von Stoßdämpfer und Auspuff ist zeitlich nicht möglich. Die nächste SP führt über den Stainzer Berg, schön zu fahren, wie immer viele Kurven. Es geht weiter durch die Steiermark, Rettenegg, Pfaffensattel, über enge, schmale Naturstraßen kommen wir ins Mariazellerland. Die zweite Nacht bricht herein. Es gibt wieder Nebel, Kälte, rutschige und glatte Straßen. Die nächste heiße Etappe wartet auf uns. Hollenstein-Lassing, ein Klas-



SEMPERIT Rallye 1968

Neusiedler 1968

Nr.	Fahrer	Nr.	Fahrer	Ergebnis
1	Schuler H.	1	BMW 1900 TI	DNB
2	Schuler H.	2	BMW 1900 TI	12
3	Schuler H.	3	BMW 1900 TI	34
4	Schuler H.	4	BMW 1900 TI	41
5	Schuler H.	5	BMW 1900 TI	43
6	Schuler H.	6	BMW 1900 TI	45
7	Schuler H.	7	BMW 1900 TI	47
8	Schuler H.	8	BMW 1900 TI	49
9	Schuler H.	9	BMW 1900 TI	51
10	Schuler H.	10	BMW 1900 TI	53
11	Schuler H.	11	BMW 1900 TI	55
12	Schuler H.	12	BMW 1900 TI	57
13	Schuler H.	13	BMW 1900 TI	59
14	Schuler H.	14	BMW 1900 TI	61
15	Schuler H.	15	BMW 1900 TI	63
16	Schuler H.	16	BMW 1900 TI	65
17	Schuler H.	17	BMW 1900 TI	67
18	Schuler H.	18	BMW 1900 TI	69
19	Schuler H.	19	BMW 1900 TI	71
20	Schuler H.	20	BMW 1900 TI	73
21	Schuler H.	21	BMW 1900 TI	75
22	Schuler H.	22	BMW 1900 TI	77
23	Schuler H.	23	BMW 1900 TI	79
24	Schuler H.	24	BMW 1900 TI	81
25	Schuler H.	25	BMW 1900 TI	83
26	Schuler H.	26	BMW 1900 TI	85
27	Schuler H.	27	BMW 1900 TI	87
28	Schuler H.	28	BMW 1900 TI	89
29	Schuler H.	29	BMW 1900 TI	91
30	Schuler H.	30	BMW 1900 TI	93
31	Schuler H.	31	BMW 1900 TI	95
32	Schuler H.	32	BMW 1900 TI	97
33	Schuler H.	33	BMW 1900 TI	99
34	Schuler H.	34	BMW 1900 TI	101
35	Schuler H.	35	BMW 1900 TI	103
36	Schuler H.	36	BMW 1900 TI	105
37	Schuler H.	37	BMW 1900 TI	107
38	Schuler H.	38	BMW 1900 TI	109
39	Schuler H.	39	BMW 1900 TI	111
40	Schuler H.	40	BMW 1900 TI	113
41	Schuler H.	41	BMW 1900 TI	115
42	Schuler H.	42	BMW 1900 TI	117
43	Schuler H.	43	BMW 1900 TI	119
44	Schuler H.	44	BMW 1900 TI	121
45	Schuler H.	45	BMW 1900 TI	123
46	Schuler H.	46	BMW 1900 TI	125
47	Schuler H.	47	BMW 1900 TI	127
48	Schuler H.	48	BMW 1900 TI	129
49	Schuler H.	49	BMW 1900 TI	131
50	Schuler H.	50	BMW 1900 TI	133
51	Schuler H.	51	BMW 1900 TI	135
52	Schuler H.	52	BMW 1900 TI	137
53	Schuler H.	53	BMW 1900 TI	139
54	Schuler H.	54	BMW 1900 TI	141
55	Schuler H.	55	BMW 1900 TI	143
56	Schuler H.	56	BMW 1900 TI	145
57	Schuler H.	57	BMW 1900 TI	147
58	Schuler H.	58	BMW 1900 TI	149
59	Schuler H.	59	BMW 1900 TI	151
60	Schuler H.	60	BMW 1900 TI	153
61	Schuler H.	61	BMW 1900 TI	155
62	Schuler H.	62	BMW 1900 TI	157
63	Schuler H.	63	BMW 1900 TI	159
64	Schuler H.	64	BMW 1900 TI	161
65	Schuler H.	65	BMW 1900 TI	163
66	Schuler H.	66	BMW 1900 TI	165
67	Schuler H.	67	BMW 1900 TI	167
68	Schuler H.	68	BMW 1900 TI	169
69	Schuler H.	69	BMW 1900 TI	171
70	Schuler H.	70	BMW 1900 TI	173
71	Schuler H.	71	BMW 1900 TI	175
72	Schuler H.	72	BMW 1900 TI	177
73	Schuler H.	73	BMW 1900 TI	179
74	Schuler H.	74	BMW 1900 TI	181
75	Schuler H.	75	BMW 1900 TI	183
76	Schuler H.	76	BMW 1900 TI	185
77	Schuler H.	77	BMW 1900 TI	187
78	Schuler H.	78	BMW 1900 TI	189
79	Schuler H.	79	BMW 1900 TI	191
80	Schuler H.	80	BMW 1900 TI	193
81	Schuler H.	81	BMW 1900 TI	195
82	Schuler H.	82	BMW 1900 TI	197
83	Schuler H.	83	BMW 1900 TI	199
84	Schuler H.	84	BMW 1900 TI	201
85	Schuler H.	85	BMW 1900 TI	203
86	Schuler H.	86	BMW 1900 TI	205
87	Schuler H.	87	BMW 1900 TI	207
88	Schuler H.	88	BMW 1900 TI	209
89	Schuler H.	89	BMW 1900 TI	211
90	Schuler H.	90	BMW 1900 TI	213
91	Schuler H.	91	BMW 1900 TI	215
92	Schuler H.	92	BMW 1900 TI	217
93	Schuler H.	93	BMW 1900 TI	219
94	Schuler H.	94	BMW 1900 TI	221
95	Schuler H.	95	BMW 1900 TI	223
96	Schuler H.	96	BMW 1900 TI	225
97	Schuler H.	97	BMW 1900 TI	227
98	Schuler H.	98	BMW 1900 TI	229
99	Schuler H.	99	BMW 1900 TI	231
100	Schuler H.	100	BMW 1900 TI	233
101	Schuler H.	101	BMW 1900 TI	235
102	Schuler H.	102	BMW 1900 TI	237
103	Schuler H.	103	BMW 1900 TI	239
104	Schuler H.	104	BMW 1900 TI	241
105	Schuler H.	105	BMW 1900 TI	243
106	Schuler H.	106	BMW 1900 TI	245
107	Schuler H.	107	BMW 1900 TI	247
108	Schuler H.	108	BMW 1900 TI	249
109	Schuler H.	109	BMW 1900 TI	251
110	Schuler H.	110	BMW 1900 TI	253
111	Schuler H.	111	BMW 1900 TI	255
112	Schuler H.	112	BMW 1900 TI	257
113	Schuler H.	113	BMW 1900 TI	259
114	Schuler H.	114	BMW 1900 TI	261
115	Schuler H.	115	BMW 1900 TI	263
116	Schuler H.	116	BMW 1900 TI	265
117	Schuler H.	117	BMW 1900 TI	267
118	Schuler H.	118	BMW 1900 TI	269
119	Schuler H.	119	BMW 1900 TI	271
120	Schuler H.	120	BMW 1900 TI	273
121	Schuler H.	121	BMW 1900 TI	275
122	Schuler H.	122	BMW 1900 TI	277
123	Schuler H.	123	BMW 1900 TI	279
124	Schuler H.	124	BMW 1900 TI	281
125	Schuler H.	125	BMW 1900 TI	283
126	Schuler H.	126	BMW 1900 TI	285
127	Schuler H.	127	BMW 1900 TI	287
128	Schuler H.	128	BMW 1900 TI	289
129	Schuler H.	129	BMW 1900 TI	291
130	Schuler H.	130	BMW 1900 TI	293
131	Schuler H.	131	BMW 1900 TI	295
132	Schuler H.	132	BMW 1900 TI	297
133	Schuler H.	133	BMW 1900 TI	299
134	Schuler H.	134	BMW 1900 TI	301
135	Schuler H.	135	BMW 1900 TI	303
136	Schuler H.	136	BMW 1900 TI	305
137	Schuler H.	137	BMW 1900 TI	307
138	Schuler H.	138	BMW 1900 TI	309
139	Schuler H.	139	BMW 1900 TI	311
140	Schuler H.	140	BMW 1900 TI	313
141	Schuler H.	141	BMW 1900 TI	315
142	Schuler H.	142	BMW 1900 TI	317
143	Schuler H.	143	BMW 1900 TI	319
144	Schuler H.	144	BMW 1900 TI	321
145	Schuler H.	145	BMW 1900 TI	323
146	Schuler H.	146	BMW 1900 TI	325
147	Schuler H.	147	BMW 1900 TI	327
148	Schuler H.	148	BMW 1900 TI	329
149	Schuler H.	149	BMW 1900 TI	331
150	Schuler H.	150	BMW 1900 TI	333
151	Schuler H.	151	BMW 1900 TI	335
152	Schuler H.	152	BMW 1900 TI	337
153	Schuler H.	153	BMW 1900 TI	339
154	Schuler H.	154	BMW 1900 TI	341
155	Schuler H.	155	BMW 1900 TI	343
156	Schuler H.	156	BMW 1900 TI	345
157	Schuler H.	157	BMW 1900 TI	347
158	Schuler H.	158	BMW 1900 TI	349
159	Schuler H.	159	BMW 1900 TI	351
160	Schuler H.	160	BMW 1900 TI	353
161	Schuler H.	161	BMW 1900 TI	355
162	Schuler H.	162	BMW 1900 TI	357
163	Schuler H.	163	BMW 1900 TI	359
164	Schuler H.	164	BMW 1900 TI	361
165	Schuler H.	165	BMW 1900 TI	363
166	Schuler H.	166	BMW 1900 TI	365
167	Schuler H.	167	BMW 1900 TI	367
168	Schuler H.	168	BMW 1900 TI	369
169	Schuler H.	169	BMW 1900 TI	371
170	Schuler H.	170	BMW 1900 TI	373
171	Schuler H.	171	BMW 1900 TI	375
172	Schuler H.	172	BMW 1900 TI	377
173	Schuler H.	173	BMW 1900 TI	379
174	Schuler H.	174	BMW 1900 TI	381
175	Schuler H.	175	BMW 1900 TI	383
176	Schuler H.	176	BMW 1900 TI	385
177	Schuler H.	177	BMW 1900 TI	387
178	Schuler H.	178	BMW 1900 TI	389
179	Schuler H.	179	BMW 1900 TI	391
180	Schuler H.	180	BMW 1900 TI	393
181	Schuler H.	181	BMW 1900 TI	395
182	Schuler H.	182	BMW 1900 TI	397
183	Schuler H.	183	BMW 1900 TI	399
184	Schuler H.	184	BMW 1900 TI	401
185	Schuler H.	185	BMW 1900 TI	403
186	Schuler H.	186	BMW 1900 TI	405
187	Schuler H.	187	BMW 1900 TI	407
188	Schuler H.	188	BMW 1900 TI	409
189	Schuler H.	189	BMW 1900 TI	411
190	Schuler H.	190	BMW 1900 TI	413
191	Schuler H.	191	BMW 1900 TI	415
192	Schuler H.	192	BMW 1900 TI	417
193	Schuler H.	193	BMW 1900 TI	419
194	Schuler H.	194	BMW 1900 TI	421
195	Schuler H.	195	BMW 1900 TI	423
196	Schuler H.	196	BMW 1900 TI	425
197	Schuler H.	197	BMW 1900 TI	427
198	Schuler H.	198	BMW 1900 TI	429
199	Schuler H.	199	BMW 1900 TI	431
200	Schuler H.	200	BMW 1900 TI	433

siker, auch bei der Österreichischen Alpenfahrt oder der „1 000-Minuten-Rallye“ wird hier gefahren. Mein Beifahrer Klaus ist von hier, sein Vater Oberförster, natürlich ist unser Auto sofort von vielen Begeisterten umringt. Viele Autogramme mussten wir schreiben, so etwas haben wir noch nicht erlebt!

Das nächste Highlight vor uns, der Abschnitt Weichselboden-Wildalpen-Gusswerk-Mariazell. Eine der wildreichsten Gegenden Österreichs, hier hatte Herzog Albrecht von Bayern über Jahrzehnte seine Studien über Reh- und Rotwild betrieben, bis man ihm, für mich unverständlich, keine weitere Pachtmöglichkeiten mehr gab und er nach Spanien weiter gezogen ist. Hier in Wildalpen gibts auch die zweite Hochquellwasserleitung für die Stadt Wien.

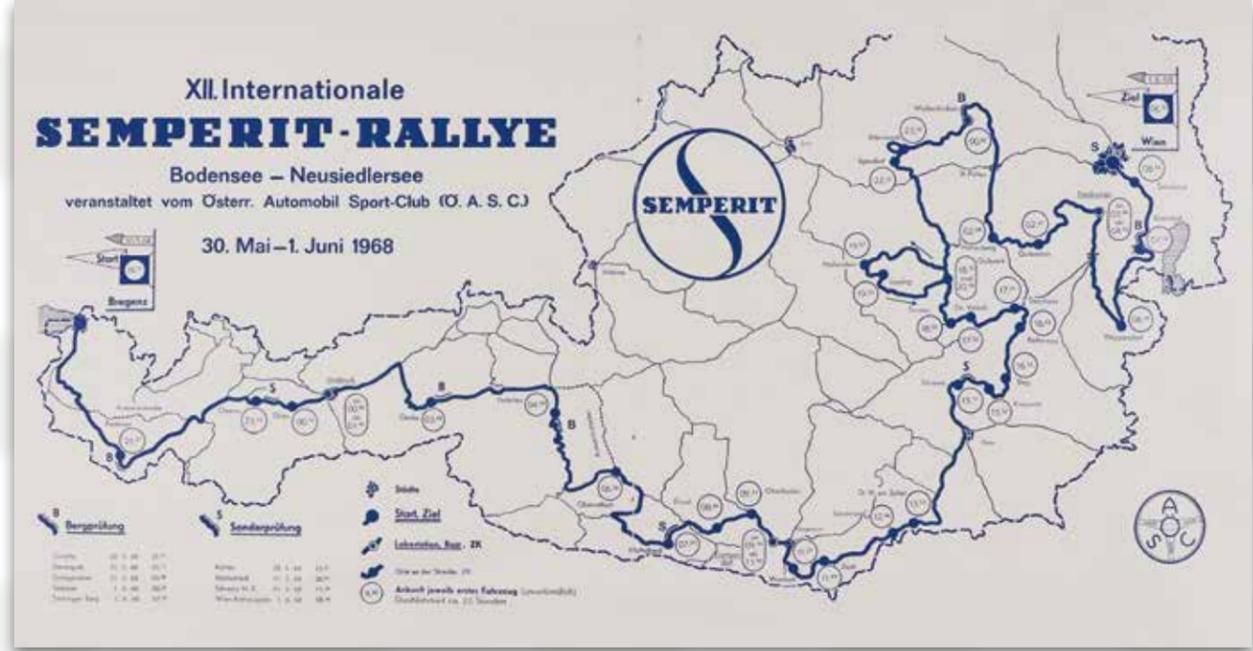
Der Asphalt glänzt, sichtlich Glatteis auf der Straße, finstere Nacht, alle Schweinwerfer eingeschaltet, wieder eine heiße Etappe. Volle Konzentration, da ein Schatten von links, ein Hirsch will vor uns die Straße überqueren, stark bremsen geht nicht, unser Glück, auch der Hirsch rutscht aus, geht zu Boden und wir streifen ihn gerade noch mit dem rechten Kotflügel oder Vorderrad. Stehen bleiben gibts nicht, alle Schweinwerfer brennen noch, strafminutenfrei kommen wir zur ZK Gusswerk. Das Ärgste scheint geschafft.

Zuversichtlich fahren wir nach Oberösterreich ins

Mühlviertel, dann über das Yspertal in meine Heimat, die Wachau. Es wartet der nächste ausgemachte Stützpunkt mit Fredi T. und der Seiberer auf uns. Die Stimmung im Auto ist gut, Vorfreude kommt auf, doch plötzlich, was ist los? Das Gaspedal geht ins Leere. Ja leider, das Gasseil ist gerissen. Hätte ich nur auf Fredi Thalers Vorschlag gehört und in Graz noch ein neues eingezogen. Ist jetzt nach all den Mühen und Strapazen die Rallye vorbei? Das darf einfach nicht wahr sein, geht nicht, gibts nicht! Nach einigem Überlegen, der Blitzgedanke: Hinten den Vergaser auf Vollgas stellen und mit dem Zündschloss ein- und ausschalten.

Wir probieren es, ja so muss es gehen! Wir wollen unbedingt nach Weißenkirchen, die Bergprüfung Seiberer und den Stützpunkt erreichen. Es war nicht ganz einfach, ständig abdrehen, wieder starten, dazwischen schalten. Es war schwierig genug, dazu noch die kurvenreiche Strecke im Mühl- und Waldviertel. Endlich die Donau, wir fahren Weißenkirchen an.

Wo steht der blaue Puch 700C von Fredi T.? Ja, hier am Hauptplatz eingeparkt, Wagenheber her, das Auto aufgehoben, schon liegt Fredi unterm Auto, schnell muss es gehen. Hektik kommt auf! Irgendjemand drückt auf den Wagenheber, aber Fredi T. liegt noch unter dem Auto. Plötzlich hat er mit einem lauten „Au Weh!“ den Puch auf seinem Brustkorb, schnell wieder in die Höhe, er kriecht hervor, Gott sei Dank nichts



passiert und das neue Gasseil eingezogen. Zwischen Zeitkontrolle und Start bleibt noch etwas Zeit mit meinen Eltern zu reden, es gibt starken, heißen Kaffee und fein belegte Brote. Eine besorgte und ängstliche Mutter, einen zuversichtlichen Vater zurücklassend bahnen wir uns den Weg durch Fans, Freunde und Schulterklopfer zum Start.

Die vorletzten Bergprüfung, der Seiberer steht an. Natürlich ist hier keine Ansage vom Beifahrer notwendig, ich kenne jeden Meter, jede Kurve, der Starter hebt die Flagge, los! Brückerkurve, Himmelkurve, Aussichtskurve, plötzlich säuerlicher Kaffeegeruch im Auto, aber weiter, Wirtshauskurve, die Schlankler im Wald, alles voll, Kuppe und Ziel. Ein Blick nach rechts, der arme Bursche kauert im Sitz, grün und bleich im Gesicht, die Fahrt herauf war ihm sichtlich zu viel geworden. Nach einem kurzen Stopp, Reinigung von Auto und Beifahrer, geht's weiter.

Schön langsam wird es Tag, die Sonne schluckt den Morgennebel, plötzlich ein Knall, ein Luftstoß, die Beifahrertüre fliegt auf und die Startkarte davon. Nach dem Reinemachen, noch leicht benebelt, hat mein Beifahrer die Türe sicherlich nicht richtig zu gemacht (damals hatte der Puch noch hinten angeschlagene Türen). Ohne Startkarte gibt es kein Ziel, wir machen uns auf die Suche, dort in der nassen Wiese leuchtet es rosarot, ja das ist sie, ganz schön weit geflogen, zum Glück haben wir sie wieder. (3.) Die Türe eingedrückt (siehe Foto), mit nassen Füßen fahren wir weiter dem Neusiedlersee zu. Noch eine kurze Bergprüfung in der Nähe von Eisenstadt, der Stotzinger Berg, 3 bis 4 Kilometer mit Haarnadelkurven und Stöckelpflaster, alles kein Problem, so gehts weiter Richtung Wien.

Am Stadtrand wird der Rallye-Tross zusammengezogen, viele Autos fehlen, aber die Trabbis sind alle noch da. Der Teampreis ist ihnen sicher. Vorne die Polizei, zwei BMW Motorräder mit Blaulicht, ein weißer 911er ebenfalls mit Blaulicht, dann der Konvoi. So gehts Richtung Rathausplatz. Dort gibt es noch einen kurzen Slalom mit einer Brems- Beschleunigungsprüfung, viele Zuschauer, Kinder winken mit blauen Semperit-Fahnen. Ziemlich müde aber überglücklich sind wir. Wir haben es geschafft!!

Das Auto angeschlagen, eine kaputte Lichtmaschine vom vielen Starten, ein löchri- ger Auspuff, die hinteren Stoßdämpfer erledigt, die



Beifahrertür beschädigt, was solls! Strafpunktefrei, Goldmedaille, Klassensieg und viele Punkte für die Staatsmeisterschaft!

Mit Händedruck verabschiedete ich mich von meinem Beifahrer Klaus, er fährt in sein Studentenheim, ich wohne gleich ums Eck in der Josefstädterstraße. Wir wollen ein paar Stunden schlafen, um 17 Uhr gibt es dann das Festbankett und die Siegerehrung. Pünktlich bin ich dort, mein Beifahrer fehlt, Handy gibt es noch keines, um ihn zu wecken. Ja leider, er hat verschlafen. Ich werde von Journalisten umringt, sehr schnelle Sonderprüfungszeiten (Sagl-Leutasch roter Platz) oder natürlich der Seiberer fanden große Beachtung bei der Presse. Alle Tageszeitungen sowie Motorjournale berichteten darüber ausführlich.

Eine große Epoche im Motorsport ging damit langsam dem Ende zu. Mehr als 10 Jahre war es möglich mit dem kleinen Österreichischen Puch Auto große Erfolge einzufahren. Wir spürten es alle, aber wollten es noch nicht wahr haben... P.S.

Auch heute noch fahre ich gerne mit einem meiner Puchs über den Seiberer, mit der gleichen kurzen Getriebeabstufung wie damals. Sehe auch immer wieder ein Kopfschütteln der anderen Autofahrer wenn ich sie überhole. Aber dank Fredi Thaler gibt es heute noch einen fünften Gang dazu, für leiseres, gemütlicheres Fahren...

Gerald Malat, Palt
Februar 2022



TEXT // BUCHTIPP Michael Kuhn

Anmerkungen zum Bericht von Gerald Malat

Schon Anfang der neunziger Jahre besuchte ich mit meiner Frau Rita und unserem Steyr Puch TR2 das Weingut von Gerald Malat in Palt in der Nähe von Krems.

Wir waren auf der Rückfahrt nach Stuttgart und hatten erlebnisreiche Genusstage beim Jagawirt am Reinischkogel und bei der Familie Winkler-Hermaden auf Schloss Kapfenstein in der Südsteiermark verbracht.

Der Empfang war herzlich. Gerald hatte zu der Zeit kein Puch Auto in der Garage. Nach unserem Besuch sollte sich das bald ändern. Möglicherweise traf diese Entscheidung nicht nur auf Begeisterung bei seiner Frau Wilma. Sie kannte ihn nur allzu gut als ordentlichen Puch-Glüher.

Im Juli 2020 war ich dann, dieses mal von einem Besuch bei der Familie Heiml in Vöklamarkt kommend, nach 28 Jahren wieder zu Besuch in Palt. Mittlerweile hatte Gerald's Sohn Michael das Weingut übernommen.

Das Weingut MALAT ist für seine Spitzenprodukte nicht nur in Österreich bekannt.

Gerald besitzt wieder diverse Puch Autos unter anderem einen Haflinger. Damit sind Inspektionsfahrten in den Weinbergen bei jedem Wetter möglich. Ein TR mit dickem Motor und einem 5 Gang Getriebe made by Fredi Thaler aus Graz erinnern Gerald an seine wilde Jugendzeit.

Wie es damals bei den Rallyes in Österreich speziell auf der Semperit-Rallye 1968 zuzuging erfahrt ihr in dem Bericht von Gerald.



Buchtipps zum Thema



Wer es noch genauer wissen möchte was die österreichischen Rallyefahrer in ihrem jugendlichen Ehrgeiz in den Sechzigern umgetrieben hat sei hier das Buch empfohlen.

Ernst Marquart

„WIR SIND RALLYE!“

Semperit-Rallye 1957-1973

Donau-Rallye 1964-1971

Verlag Brüder Hollinek

ISBN 978-3-85119-315-2

Genügend Lesestoff auf 451 Seiten

Gewichtige 1,5 KG



DER STEYR PUCH VIRUS UND WIE ER DIE FAMILIE PROKSCHI BEFIEL

TEXT // Fotos Matthias Prokschi



Ramona Leeb, 1984 | Matthias Prokschi, 1994 | Robert Prokschi, 1966 | Philip Prokschi, 1995 | Adrian Prokschi, 2001



Hierfür müssen wir in den 70er Jahren anfangen:

Als unser Vater Robert noch im Kindesalter war, faszinierte ihn der kleine Steyr Puch 500. Da sein Urgroßvater selbständiger Fleischer und sein Großvater selbständiger Spediteur waren, wurde ihm bereits in jungen Jahren das Unternehmertum näher gebracht und

damit auch der richtige Umgang mit Geld. Sein Vater Karl, im elterlichen Betrieb beschäftigt und VW-Fahrer, meinte damals, dass der Puch 500 ein kleines und äußerst sparsames Auto sei, welches jedoch nur spartanisch ausgestattet war. So war Klein-Robert bereits als Kind ein Sparfuchs und dachte sich gleich:

„Das wäre ein ideales Auto für mich, klein und günstig in der Erhaltung.“

Sein erstes Auto war dann aber nicht ein Pucherl, sondern der alte Polo seines Vaters, welcher ebenfalls günstig in der Erhaltung war. Doch seine Gedanken waren immer beim Pucherl. Der erste eigene Puch wurde Ende der 80er Jahre angeschafft. Damals nicht bewusst was er erworben hatte, konnte er einen seltenen Steyr Puch Combi 500 ergattern. Ab diesem Moment war der Virus „Puch“ injiziert und dieser wird – solange das Benzin sprudelt – im Genpool aller nachfolgenden Generationen unwiderruflich vorhanden sein. Wobei hier noch angemerkt werden muss, dass es sofort klar war, dass ein Puch Auto nicht reicht. Unser

Vater neigte bereits als Mopedfahrer zu Extremen und war schon zu der Zeit immer am Schrauben. Während seine Altersgenossen ein Moped hatten, konnte Robert nicht genug bekommen. So hatte er damals bereits vier Mopeds und zwölf Fahrräder. Er war jedoch auch ein leidenschaftlicher Rennradfahrer und hatte so einiges gewonnen, falls sich an dieser Stelle jemand über die Fahrräder wundert. Aber wieder zurück zur österreichischen Fiat-Mutante „Steyr Puch 500“.

Obwohl es bereits eine Ersatzteilversorgung für den Steyr Puch gab, war Vater mit der damaligen Situation nicht wirklich zufrieden. Ende der 90er Jahre war Vater im Besitz von vielen Puchern, unter ihnen auch etliche Steyr Fiat 126 Puch und dementsprechend auch ein sehr guter Kunde der Firmen Czako & Machon, Günter Ctortnik (Camo), Autoquariat, Ing. Hasenöhl und ab 1999 auch bei Michael Peroutka (Strada). Bei den aufgezählten Firmen handelt es sich um die Betriebe, bei denen man damals – und bei einigen noch heute – Ersatzteile für sein Pucherl kaufen konnte.

Warum also hat sich unser Vater mit der vorhandenen Ersatzteilversorgung nicht zufrieden gegeben?

Er erkannte frühzeitig, dass in der Kostenkalkulation der Steyr Puch Ersatzteile Möglichkeiten der Optimierung lagen. In den Siebzigern war der Steyr Puch 500 nur noch eine Gehhilfe für Studenten und Randgruppen. Entsprechend fiel die Nachfrage nach Steyr Puch 500 Ersatzteile schwach aus. Der Bedarf wurde aus den vorhandenen originalen Restbeständen gedeckt. Erst mit der Gründung von diversen Steyr Puch Clubs Anfang der Achtziger in Österreich und

Deutschland stieg die Nachfrage. Somit lohnten sich auch die ersten Nachfertigungen. Zum Teil bei den ursprünglichen Herstellern oder noch später, nach der Öffnung Osteuropas, bei dortigen Lohnunternehmen. Da mein Vater bei mancher Gelegenheit – besonders wenn sein Ehrgeiz geweckt wurde – sehr konsequent handeln konnte, zeigte sich an einem speziellen Beispiel. In diesem Fall war er mit dem Rabattangebot eines etablierten Steyr Puch Händlers nicht zufrieden. Er machte den ursprünglichen Lieferanten, in dem Fall ein Auspuffhersteller, ausfindig und kaufte dessen Lagerbestände komplett auf. Anschließend verkaufte er die Auspuffanlagen zum Selbstkostenpreis an die Mitglieder der Steyr Puch Clubs.

Aufgrund solcher Erfahrungen wollte er es einfach besser machen.

Da mein Vater Robert gelernter Kunststoffverarbeiter und Werkzeugmacher war, konnte er bereits damals für sich und andere Puch Fahrer Kleinserien

stehen wir Kinder, warum unsere Mutter, im Gegensatz zum Vater, wenig Freude mit TR-Ansaugrohren oder Zenith Vergasern im Schlafzimmer hatte. Als das neue Jahrtausend begann, wurde es allerdings zu viel. Mein Vater kam immer wieder in Loyalitätskonflikte mit seinem Arbeitgeber. Aufgrund von Besuchen von Puch Fahrern während der Arbeitszeit spitzte sich die Situation zu. Man fand dann eine für beide Seiten akzeptable Lösung. So sicherte sich der Arbeitgeber das Spritzguss-Fachwissen unseres Vaters über einen Werksvertrag und parallel dazu, im Jahr 2002, wurde das Einzelunternehmen Robert Prokschi „Kleinwagensersatzteilhandel“ gegründet. Während Vater sich um den Verkauf, Nachfertigungen und Kooperationen mit Produktionsbetrieben kümmerte, war unsere Mutter Renate, neben der Erziehung von vier Söhnen, um alle Hintergrundtätigkeiten bemüht. Jeglicher Schriftverkehr, die Rechnungslegung sowie der Versand der Ersatzteile war ihr Tätigkeitsbereich. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle bei ihr nochmals herzlich bedanken:

„Danke Mama, ohne dich hätte unser Familienbetrieb niemals funktioniert und wir wären niemals dort wo wir heute sind!“

Unsere Eltern führten den Betrieb zehn Jahre lang auf diese Weise. Ein kleiner Online-Katalog zum Durchstöbern des Sortimentes wurde nach einigen Jahren erstellt und war unter www.puch500.at abrufbar (Ca. 700 Teile). Für mich als Sohn war unser Vater in dieser Zeit gefühlt auf jeder Veranstaltung, auf jedem Treffen und in jedem Club mit Thema Steyr Puch aktiv und das nicht nur in den angrenzenden Ländern sondern im Umkreis von 100km von unserem Haus in Wöllersdorf. Während dieser Zeit lernte unser Vater auch Gerhard Drabek kennen, der aber keine 20km entfernt wohnte. Ein Haflinger Spezialist wie es ihn kein zweites Mal gibt. Nur wegen dieses Mannes hatte unser Vater mit dem Verkauf von Haflinger-Ersatzteilen begonnen. Gerhard wusste genau, welche Teile benötigt wurden und welche nicht. So war jede Nachfertigung mit Gerhard als Initiator ein voller Erfolg



nachfertigen lassen. Zum Ende der 90er Jahre arbeitete er dann in der Mikromedizintechnik und konnte viele interessante Kontakte auf der ganzen Welt knüpfen. Als mein Vater dann, bereits als Privatperson, so viele Fahrzeuge und Ersatzteile gehortet hatte wurde er bis hin zum Arbeitsplatz mit Anfragen verfolgt. Er wurde immer bekannter und auch aktiver in der Puch Szene. Für uns als sechsköpfige Familie war es normal, immer um die 15 bis 20 Steyr Puch Fahrzeuge am Grundstück zu haben und die Ersatzteile nicht nur im Keller, sondern auch in jedem anderen Bereich des Einfamilienhauses zu lagern. Heute als Erwachsene erst ver-

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

ROBERT PROKSCHI
Kleinwagensersatzteilhandel
Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge

www.prokschi.at
Tel. 02622-42417 & 0699/17 500 650

Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf
e-mail: prokschi@puch500.at

und das sehr kleine Haflinger-Sortiment wurde nach und nach deutlich ausgebaut. Zu dieser Zeit entstand auch folgender Banner, welcher bis heute auf vielen



NEUE PRODUKTE AKTIONEN GESCHENKKARTEN PUCH 500/650 PUCH 500 / 500 S 1968 - 1973 PUCH 700 FIAT 500 FIAT 126 HAFLINGER
PINZGAUER REFORM 2000 & AGGREGATMOTOREN CLUB MAGAZIN FIAT 500 AB 2007 FARBEN & LACKE WARTUNG & PFLEGE HARDI PETEC

Fahrzeugen zu finden ist:

Hier wurde auch bereits der Fiat 500 und Fiat 126 in das Firmenbanner integriert. Da der Steyr Puch 500 „Modell Fiat“ auf dem Fiat 500 basiert, haben viele der bereits nachgefertigten Teile für den Puch auch beim Fiat 500 gepasst. Aufgrund dieser Tatsache entstand in den nachfolgenden Jahren ein großer Kundstamm an Wiederverkäufern, sowohl im In- als auch im Ausland. Das Einfamilienhaus wurde irgendwann zu klein, um das stetig wachsende Sortiment entsprechend sortiert führen zu können. So wurden zuerst eine kleine Lagerhallen angemietet und später der aktuelle Firmensitz gekauft (Knapp 1200m² Lagerfläche). Es handelte sich um den ehemaligen Hinterhof mit Scheune von einem Heurigen, welcher nur 2,3km entfernt vom Einfamilienhaus lag. Diese Liegenschaft zentrierte endlich alle Ersatzteile und Fahrzeuge auf einem Platz! Viele Leser werden sich noch an das stetig laufende Stromaggregat erinnern. In den darauffolgenden Jahren gab es endlich auch normalen Strom am Grundstück. Damit stand einer Erweiterung des Lagers inklusive Büroräumlichkeiten nichts mehr im Wege. Zu diesem Zeitpunkt konnte unser Vater einen gebrauchten Containerkomplex erwerben. In Summe handelte es sich um 18 Container, welche zusammen



circa 250m² Lagerfläche ergaben. In diesen Containern arbeiten wir auch heute noch. Wobei viele Besucher gar nicht mehr wissen, dass es sich um Container handelt. Siehe nachfolgendes Bild:

Nach 10 Jahren Betrieb ist jedoch die Zukunft der Firma Prokschi plötzlich in den Sternen gestanden. Unsere Eltern haben sich getrennt und unser Vater hatte keine Ahnung, wie er alleine, ohne Frau im Hintergrund, den Betrieb aufrechterhalten sollte. Als Puch Fahrer ist man angeblich besonders gesegnet und deshalb kam auch dann rasch eine zupackende Frau als Unterstützung in den Betrieb! Es handelte sich um unsere Cousine Ramona Leeb, welche auch heute noch im Betrieb tätig ist.

Im Jahr 2013 wurde der erste Sprössling, nur als vorübergehende Unterstützung aufgrund der anstehenden

Karenz von Ramona, in den Betrieb geholt. Dabei handelte es sich um mich, Matthias Prokschi. Ich hatte zu dieser Zeit zwar bereits begonnen, meinen Steyr Puch Combi 500 zu restaurieren, konnte mir aber als Chemielabortechniker eigentlich nicht vorstellen hauptberuflich Ersatzteile für Oldtimer zu verkaufen. Darum wollte ich auch – wie vereinbart – nur kurz aushelfen und danach zurück ins Labor, meinem gewohnten Arbeitsplatz. Dieser Plan hatte sich jedoch schnell erledigt. In kürzester Zeit konnte ich mir nichts anderes mehr vorstellen, als Ersatzteile für den Puch zu vertreiben und damit Enthusiasten auf der ganzen Welt zu unterstützen. Ich hatte jedoch eine ganz andere Vorstellung von der Firmenstruktur als unser Vater. Aus diesem Grund gestalteten sich die Anfänge unserer Zusammenarbeit schwierig. Viel Geld und Zeit für z.B. einen mehrsprachigen Webshop aufzuwenden, war damals noch ein Streitpunkt in unserer Vater-Sohn Beziehung. Heute höre ich natürlich nur noch „Gott sei Dank habe ich auf dich gehört“. In den darauffolgenden Jahren übernahm ich immer mehr Verantwortung im operativen Geschäft. Ab 2017 übernahm ich dann als Betriebsleiter die komplette Verantwortung. Der zweite Infitzierte kam dann 2014 in den Betrieb. Es handelte sich um Philip Prokschi, welcher gleich nach dem Eintritt in die Firma aus seinem eigenen Steyr Puch 500 S nicht mehr aussteigen wollte, nachdem er jahrelang mit dem eisblauen 500 D unseres Vaters herumgedüst war. Der Grund für seinen Eintritt war meine Bitte um Verstärkung im Familienbetrieb, denn wir hatten deutlichen Zuwachs aufgrund der Digitalisierung zu verzeichnen. So verzichtete er auf eine Fortsetzung seiner Tätigkeiten in der Justiz und wurde zuständig für den Verkauf vor Ort sowie alle Angelegenheiten im Social Media Bereich und in der Betreuung des Webshops. Der jüngste und am stärksten infizierte von den Prokschi-Söhnen ist im Jahr 2019 in den Familienbetrieb eingestiegen. Wir sprechen hier von Adrian Prokschi, dem einzigen Prokschi, der – zumindest aus meiner Sicht – immer schon in den Familienbetrieb wollte! Einige Leser werden ihn als den jüngsten Prokschi von der Rückbank, der immer die Autos polierte, in Erinnerung haben. Heute ist er 190cm groß und damit wird es für ihn etwas eng auf der Rückbank, wenn man nicht mit offenem Faltdach den Fahrtwind genießen möchte. Er ist sicherlich einer der aktivsten Puch-Fahrer auf der ganzen Welt, wenn man die gefahrene Kilometer heranzieht. So ist er alleine im Jahr 2019 über 10 000km nur mit seinem Puch 500, Bj. 1958 gefahren (+ viele tausende Kilometer mit den Puchern von unserem Vater). Er ist für unser gut sortiertes Lager, mit immerhin mittlerweile 3 000 verschiedenen Ersatzteilen und den Paketversand zuständig.

Mit Datum zum 31.12.2021 wurde der Familienbetrieb an mich übertragen, während unser Vater weiterhin als technischer Berater im Betrieb tätig ist.

2022 feiern wir unser 20-jähriges-Firmenjubiläum!



Robert und Matthias. Liedl Telemarkt



Robert. Liedl Telemarkt

 **TikTok**



www.prokschi.at

 **facebook.**



[@prokschi.puch](https://www.facebook.com/prokschi.puch)




On the road since 2002

 **YouTube**



[PROKSCHI at](https://www.youtube.com/PROKSCHI)

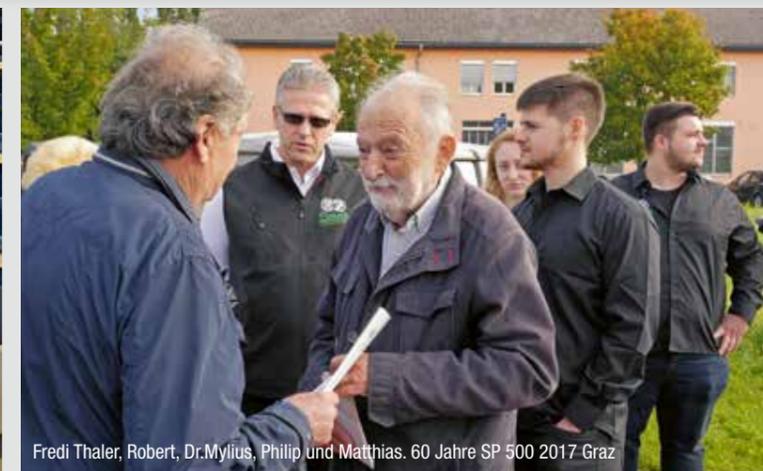
 **Instagram**



[prokschi.at](https://www.instagram.com/prokschi.at)



Lager



Fredi Thaler, Robert, Dr. Mylius, Philip und Matthias. 60 Jahre SP 500 2017 Graz



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-teiiger 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

Drosselklappenwellen für Zenith NDIX



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

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 RAUPEN HAFI

TEXT // FOTOS Walter und Mario Gramshammer



DIE IDEE

Ich hatte Walter Anfang 2022 gebeten, einen Bericht über eines seiner diversen Puch Autos für die THONDORF AUSGABE 36/2022 zu schreiben. Der Bitte kam er gerne nach. Er unternimmt viel gemeinsam mit seinem Sohn Mario. Das kommt nicht mehr so häufig vor das sich der „Alte“ mit dem „Jungen“ so gut versteht.

Kurz zu den beteiligten Personen:

Walter ist mittlerweile gereifte 53 Jahre alt, ein begeisterter Schrauber & Tüftler, der, wenn er nicht weiter weiß, tatkräftige Unterstützung durch den



Mario mit seinen 21 Jahren erfährt. Der ist gelernter KFZ-Spengler und Lackierer. Beste Voraussetzungen zum Restaurieren von Puch Autos und ähnlichem Blech.

Beide sind Puch Begeisterte seit vielen Jahren. Zu ihren Schätzen gehören unter anderem 4! Steyr Puch Haflinger, 2 Steyr Puch 650T und 2 Exemplare des „Fiat 126 Motor Steyr Puch“.

Originale Ersatzteile und Nachbauteile beziehen sie bei den Händlern ihres Vertrauens.

Die Adressen findet ihr in der aktuellen THONDORF.

Für die jüngeren Leser unter uns: Das weiße Pulver unter dem Haflinger nennt sich Schnee...

Michael



Da wir unter anderem auch einen Polaris RZR 900XP Side by Side besitzen, den wir im Winter mit Tatou 4S Raupen betreiben, kamen wir auf die Idee, die Raupen auch auf unseren „Kampf-Spaß“ Hafi zu montieren.

Warum Spaß-Hafi? Ein extrem getunter 936 ccm Steyr Puch Boxermotor mit über 70 PS sollte ausreichend Kraft entwickeln...

Gesagt, getan. Als erstes mussten wir Lochkreis-Adapterplatten für die Raupen auf die Aufnahme der Haflinger Radnaben bauen. Diese wurden von einem befreundeten Schlosser aus vollem Aluminium gedreht und gebohrt. Ebenfalls mussten Stabilisationsaufnahmen, die das Verdrehen der Raupen verhindern, gebaut werden.

Die ersten Testfahrten fanden auf der Wiese noch ohne Schnee statt. Nach einigen kleinen Veränderungen bzw. Anpassungen konnte der Winter eigentlich kommen... Bei den ersten Testfahrten im Schnee mit hoher Geschwindigkeit und hohem Spaßfaktor wurde uns schnell bewusst, dass wir einiges am Fahrwerk verändern müssen. Um das zu starke Einfedern, das die Raupen nicht benötigen, zu verhindern, wurden verstärkte Federn eingebaut.

Es erwies sich als beste Variante, die Kommunal- oder Bantamfedern (CH-Armee) zu verwenden. Diese Methode funktionierte schon einmal sehr gut. Trotzdem gab es einen Rückschlag, der aber ohne größere Schäden verlief. Durch Zufall sahen wir trotz totaler

Vereisung bzw. Schneean Sammlung in den Radkästen, dass rechts vorne ein Fangband abgerissen war. Das wäre natürlich fatal verlaufen, denn dann wäre der Antriebsstrang gebrochen und vermutlich noch einiges mehr. Das Problem war das Gewicht der Raupen, das gegenüber den Rädern deutlich höher ist und die Fangbänder zum Reißen brachte. Wir bauten daraufhin verstärkte Fangbänder ein, die das höhere Gewicht locker vertragen haben.

Wir hatten sehr viel Spaß und waren mit unserem „Raupen Hafi“ in den Wintermonaten viel unterwegs.

Ein interessantes Problem stellte sich in diesem sehr kalten Winter auch noch dar: die Öltemperatur erreichte nie die optimale Betriebstemperatur von ca. 80 Grad, weil die Umgebungstemperatur von -10 Grad durch das Kühlgebläse auf den Ölkühler traf und diesen zu stark abkühlte. Dieses Problem konnten wir ganz einfach mit einer aufgeschnittenen Öldose, die wir über den Ölkühler stülpten umgehen! Den feinen Schnee, den das Kühlgebläse ansaugte, mussten wir ab und an entfernen, weil sonst der Motor aufgrund der fehlenden Kühlluft nicht mehr richtig lief – er wurde zu heiß.

Mit der Standardleistung (27PS) eines Haflingers würde der Raupenantrieb nicht funktionieren.

Die nächsten Projekte sind in Arbeit...

Grüße aus dem Zillertal
Walter und Mario





TEXT // FOTOS Martin Krusche



Der G-Wagen, ein Traktor? (Eigentlich nicht. Aber...)

Vormals dienstlich und heute genauso von einem Liebhaber privat weiter gepflegt.
(Bloß die Blaulichter darf man privat nicht führen.)

Einleitende Worte :

Der Martin Krusche, ein ausgewiesener Puch-Fan, macht sich in seinem Artikel einige Gedanken über die Allrad Technik im Allgemeinen und im Besonderen am Beispiel von Puch Allradlern.
Wer sich mit dem Thema Allrad und der genialen Technik an Hand des Steyr Puch Haflingers beschäftigen möchte, sei sein Opus magnum „HAFLINGER“ empfohlen. Kann man kaufen. Mit 40€ seid ihr dabei. Für den von Martin an Zeit und Ausdauer betriebenen Aufwand ein Schnäppchen. Auch ein Stück Kulturgeschichte. Zum Beispiel hier: <https://shop.falter.at/detail/9783902894700/haflinger>
Wenn es euch nach mehr Wissen dürstet dann schaut mal bitte hier unter dem Schlagwort Steyr Puch nach <https://austria-forum.org/> oder hier: <http://www.van.at/flame/puch/index.htm>



Stellen Sie sich vor, wir sollten den Puch G als einen engen Verwandten der Steyr-Traktoren verstehen, als sein jüngeres Brüderchen, meinetwegen als seinen Neffen. Nein, nicht wegen der Zugehörigkeit zum einstmals gleichen Konzern (Steyr-Daimler-Puch AG), sondern auf technischer Ebene. Der G-Wagen, ein Verwandter der Plus-Serie? Nicht so ganz. Aber doch. Der Allradantrieb ist das Gemeinsame, wenn auch für ein jeweils anderes Anforderungsprofil.

Ich komme auf solche Ideen, wenn ich mit den Mechanikern und Ingenieuren plaudere, die das entwickelt und umgesetzt haben, was uns heute zu Fans werden läßt. Ich bin freilich kein Fan so wie die Anhänger mancher Fußballklubs, die ihr Lebensglück daran hängen, ob sie sich an einen bestimmten Klub ketten dürfen oder nicht. Das finde ich rührend, doch jenseits des Teenager-Alters sollte man solche emotionalen Zustände bewältigt haben.

Mir mißfallen übrigens auch Leute, die einer bestimmten Automarke so großspurig anhängen, daß sie Liebhaber anderer Marken demonstrativ verachten. Ich hänge der Marke Puch an, weil die markantesten Produkte des Hauses mit hochkarätiger Ingenieurleistung, erstklassiger Handwerksarbeit und bemerkenswertem Design herausstechen. In genau diesem Sinn beachte ich aber auch derlei Leistungen bei anderen Marken. Entwickler, Designer und Handwerker, die einen guten Job machen, verdienen da wir dort Respekt!

Technik und Design

Über die qualitativ hochkarätige Technik der Puch-Schammerln muß ich Ihnen nichts erzählen. (Über ein paar Schwächen der letzten Modellreihe, durch Einsparungen erzwungen, können wir selbstbewußt und milde lächelnd hinwegsehen.) Das Autodesign von Dante Giacosa und Giuseppe Alberti ist phänomenal. Der Haflinger? Technisch ein großer Wurf, an dem

während der gesamten Produktionszeit nichts Grundlegendes geändert werden mußte. Beim Hafi-Design fehlen allerdings bis heute Quellen, durch die sich zweifelsfrei belegen ließe, daß Designer Louis Lucien Lepoix daran mitgewirkt hat.

Aber den Haflinger kannst Du nicht verwechseln, nicht einmal mit dem formal ähnlich gestrickten Fahrmobil. Bei den Pinzgauern war Lepoix dann mit im Spiel, das ist belegt. Er hat auch das Design des Puch Maxi, der Plus-Serie bei Traktoren und LKW und des Steyr City-Bus geschaffen. (Nebenbei bemerkt, das weitverbreitete Bic Wegwerfffeuerzeug stammt auch von Lepoix.)

Wie erfreulich, unverwechselbare Formen und hohes technisches Niveau jeweils gebündelt zu sehen. Klar sagt man heute „Kult“, denn die Zeiten, da ganze Flotten so gestaltet und produziert wurden, sind vorbei. Aber die Fahrerlebnisse! Falls Sie je mit einem 6x6-Pinzgauer ins schwere Gelände durften, wissen Sie, was Ingenieure da geleistet haben. Nun zurück zu meinem eigentliche Thema.

Der Puch G als technischer Verwandter des Traktors, das ist so gemeint: Wenn man abseits der Straßen ein Fahrzeug bewegen und damit Arbeit verrichten muß, stellt das besondere Anforderungen an das Fahrwerk. Und der Antriebsstrang muß smart konzipiert sein. Wie bringe ich die verfügbare Motorkraft möglichst unvermindert dorthin, wo ich sie brauche? Wie verteile ich sie optimal? (Im Gelände haben die verschiedenen Räder höchst unterschiedliche Jobs, und zwar noch stärker, als es eh schon auf Straßen der Fall ist.)

Das vertieft sich etwa im speziellen Problem der Verschränkung. Auf größerem Grund hab ich jedes der Räder in unterschiedlicher Höhe, womöglich auf jeweils verschiedenen Oberflächen. Da kommt man eigentlich schon ins Schwitzen, wenn man das Problem bloß durchdenkt, ich zumindest, von klugen Lösungen ganz zu schweigen.

!Diese Tüftler

Wie komme ich darauf? Als Egon Rudolf, letzter Werksdirektor der Grazer Puchwerke, seinen 90. Geburtstag feierte, hatte ich nicht nur den Jubilar und Angehörige, sondern auch etliche andere Puchianer dieses Kalibers auf einem Set beieinander. So zum Beispiel Altmeister Fredi Thaler, der stets viel Geduld für meine offenen Fragen aufbringt. Oder Konstrukteur Heribert Lanzer, von dem wesentliche Erfindungen zum Thema Allrad stammen. Wenn die Grazer Allradkompetenz heute Weltrang hat, dann liegt das unter anderem auch an Lanzer.

Lanzers frühe Glanzleistung war die Allradisierung des VW T2 T3, also des VW Transporters der dritten Generation, ohne dabei die Bodengruppe umgestalten

zu müssen. Mit ihm zu plaudern, das bedeutet auch: Geschichte wälzen. Technik-Historie.

Der Traktor und das Automobil teilen ein Problempaket, das sich beim Geradeausfahren nicht vor einem auftürmt. Wenn es in Kurven geht, wenn es um Wendigkeit geht, wird es knifflig. Die Schlupfrate der Vorderachse im Kontrast zur Hinterachse. Der nötige Drehzahlausgleich zwischen den Achsen. Die größere Geschwindigkeit der Vorderräder. Die verschiedenen Spurkreise, was meint, die kurveninneren Räder haben einen kürzeren Weg als die äußeren. Über all das muß ich nicht nachdenken, weil mir die Techniker den nötigen Grips dazu schon ins Fahrwerk und in den Antriebsstrang gebaut haben. Das entlastet meinen Kopf.



Zugegeben, fahre ich mit einem Puch G in problematisches Gelände, raucht mir anfangs das Hirn: welcher Gang zu welcher Konstellation der drei Sperrdifferentiale? (Routiniers haben das natürlich im Ärmel.) Außerdem bedeutet Schalten eine Zugkraftunterbrechung. Das kann in gefährlichen Momenten ein Problem hinzufügen. (Das kostet quer durch die Jahre auf jeden Fall eine Menge Sprit.) Manche schwierige Gelände-Passage erlaubt eher nicht, daß die Motorkraft ins Leere singt und brüllt.

!Allrad für Privatfahrzeuge

Ich wäre gar nicht auf die Idee gekommen, solche Fragen auf Geländeautomobile und Traktoren gleichermaßen anzuwenden. Aber für Lanzer war das naheliegend, zumal er beschreiben kann, wie sich die Allradtechnik bei der Traktorenentwicklung sehr zügig entfaltet hat und dabei viel Know how generiert wurde. Das gab wohl auch so manche Anregungen für den PKW-Bereich. (Beachten Sie bloß, welche Beliebtheit heute die alten Panda 4x4 haben, nach denen viele Jahre kein Hahn mehr gekräht hat.)

Wissen Sie zufällig, welcher PKW als erster permanenten Allradantrieb und Schlupfkontrolle hatte? Lanzer weiß es: der Jensen FF Interceptor von 1966. (Ja, da müssen die meisten von uns googlen.) Und das erste Großserienauto mit 4WD war der Subaru Leone von 1972. Ein unscheinbarer Bürgerkäfig. Wikipedia sagt: „Der zuschaltbare Allradantrieb wurde mit einem Handhebel oder mit Unterdruck per Knopfdruck zugeschaltet. Da ein Zentralfedermechanismus fehlte, konnte der Allradantrieb nur im Gelände oder bei rutschigem Untergrund benutzt werden.“

Ich fasse zusammen, was Fachleute wie Horst Christian, Heribert Lanzer und Jürgen Stockmar dazu meinen: „Auffallend ist beim Traktor, dass Innovations-Sprünge in der Allradantriebstechnik früher im Zwanzigjahres-Rhythmus stattgefunden haben, die jetzt erwartungsgemäß schneller abfolgen.“

Manches lief da Hand in Hand: „Viele wichtige Ent-



Im Jahr 1947 erschien der erste Kompakttraktor von Steyr, der Typ 80, natürlich 4x2



Allrad gab es schon in der vorangegangenen Jubiläums-Serie, aber Designer Lepoix schuf mit der Plus-Serie eine unverwechselbare Erscheinung



Niemand braucht Sand im Getriebe: der Schnorchel hatte sich schon beim Wüsten-Haflinger bewährt. Mit diesem 6x6 setzt vor allem das persönliche Fahrkönnen die Grenzen



Die Nase dieses 6x6 läßt einen Diesel vermuten, aber die Beschriftung macht klar: der wurde auf Erdgas umgerüstet. (Heute im Privatbesitz von Konstrukteur Markus Rudolf)



Der muskulöse Steyr 768: Wenn Sie genau hinsehen, da fällt die Vorderachse sehr viel komplexer aus als bei den 4x2-Vorläufern



Der Steyr Typ 91 im prägnanten Lepoix-Design war der Nachfolger der Steyr 90-Plus Serie



Ein langer 280 GE steht eher unscheinbar im Alltag herum. Understatement ist eben viel cooler als ein schreiend aufgebretzelter SUV



Geradezu das Gegenteil von einem Traktor: auch in der Freizeit kann es abwegig werden, selbst wenn die Arbeit ruht

wicklungen im Traktor und im Personenwagen sind mit verschiedenen Ansätzen zu ähnlichen Zeiten vorgedacht und eingeführt worden. Auffällig sind dabei die teilweise verschiedenen Konstruktionslösungen, die nicht auf gleichen bewährten Komponenten wie zum Beispiel dem Zentralfedermechanismus oder der Zahnkette beruhen, sondern ganz spezifische Konstruktionen darstellen.“

Es ist spannend, sowas einmal zusammenzudenken; daß nämlich die „Entwicklungsgeschichte der Allrad-Technik im Traktor und im Personenwagen sowie dem Geländewagen belegt, dass die Entwicklungsabteilungen für beide Produktlinien noch zu wenig mitei-

einander vernetzt sind.“ Der Profi sagt folglich, daß eine engere Zusammenführung von Marketingfachleuten und Ingenieuren „sowohl im Traktorbau als auch in der Personenwagen-Entwicklung Synergien zwischen beiden Disziplinen generieren“ könnte, um schneller und effizienter „zu neuen Lösungen durch gegenseitige Befruchtung und Gedankenaustausch“ zu führen.

Weil ich aber in solchen Fragen nicht annähernd so schlau bin, darf ich einfach ein Puch-Fan sein, ab und zu mit einem speziellen Fahrzeug durch die Gegend gurken, und mich darüber freuen, daß es Leute gibt, denen solche Dinge einfallen, die das umsetzen.



Der VW-Transporter bestand schon als bewährte Konstruktion, da sollte ihm ein Allradantrieb verpaßt werden. In Graz geklang das



Das Fahrzeug-Design ist völlig unverwechselbar, der Allradantrieb macht die Caravelle zum begehrten Freizeitgerät für Weltenbummler



Auch der Steyr Typ 180, wegen seiner zarten Motorstärke gerne „Fünfzehner Steyr“ genannt, muß noch mit zwei angetriebenen Rädern auskommen



HAFLINGER - ERSATZTEILE



REINHARD HÜTTERER
FÜRST JOHANNES STRASSE 4
A-2345 BRUNN AM GEBIRGE

TELEFON: +43 (0)664 35 84 127
TELEFAX: +43 (0) 2236 31 51 13
E-MAIL: OFFICE@HAFLINGER-ERSATZTEILE.AT



TEXT // FOTOS Roberto Molin

Wenn einen das Virus packt...



Ruedi in Aktion am Bergrennen St. Ursanne/Les Rangiers 1968

„Mein Name ist Roberto Molin und ich bin ein infizierter Fiat 500 und Steyr Puch Fan“

So würde ich meine Sitzung bei einer Suchtpräventionsklinik anfangen. Ich darf schon über 14 Jahre lang den Posten des Präsidenten des Fiat 500 Club Schweiz besetzen und mache das immer noch mit grosser Freude. Ich habe ein super Team im Vorstand, das mir einiges an Arbeit abnimmt und ich kann mich auf die Kollegen voll verlassen. Das braucht man, wenn man einen der grössten marken- und modelltreuen Oldtimerclub der Schweiz leitet. Im Verlaufe meiner über 30-jährigen Oldie-Zeit durfte ich viele „Gleichgesinnte“ kennenlernen und habe dabei immer wieder Parallelen zu meinen Erfahrungen festgestellt. Es geht immer um das Herzblut für das Hobby und dass man es mit Begeisterung macht. So möchte ich mich auch für die Arbeit der Steyr Puch Kollegen bedanken, welche im Hintergrund eine so fantastische Arbeit machen. Ich freue mich immer sehr auf die neue THONDORF und möchte im Namen aller Fans aus ganz Europa und darüber hinaus ein großes Lob aussprechen. Weiter so!

Ich könnte mir vorstellen, dass einige von Euch sich jetzt fragen, wieso schreibt jetzt der Präsi vom Fiat 500 Club Schweiz einen Artikel in unserer Puch-Zeitung? Ja, die Molin-Geschichte hat tatsächlich mit einem Steyr Puch angefangen und Roberto ist nach wie vor eher Puch-lastig unterwegs. Ich darf auch sagen, dass

mich die Mitglieder des Fiat 500 Clubs auch nicht anders kennen als „der mit den Puchs...“. Tut aber nichts an meiner Begeisterung für kultige Autos – egal welcher Marke.

Viele von Euch kennen mich noch aus früheren Zeiten, da war ich häufiger in Deutschland unterwegs. Sei es durch Kontakte zu Puch-Kollegen, sei es durch die Kontakte mit Restauratoren und Ersatzteillieferanten, vor allem im Tuning-Sektor. Damals herrschte noch eine sehr aktive Rennszene. Da waren Kontakte unumgänglich und daraus sind wunderbare Freundschaften entstanden. In der Fiatszene ist alles ein bisschen einfacher, aber auch um ein Vielfaches unpersönlicher. Dort gibt es so viele Teilehersteller und Lieferanten, als wäre man in der Käferszene.

Nach einer über ein Vierteljahrhundert dauernden Aktivität mit den kleinen Rennsemmeln kommt es oft vor, dass jüngere Menschen mich fragen, wie ich zu diesem Hobby gekommen bin.

Nun, bei mir könnte man wirklich sagen, es wurde mir in die Wiege gelegt und der Rest hat sich durch Zufall ergeben.

Als kleiner Junge, ich schätze ich war um die 10 Jahre alt, hatte sich mein Papa als absoluter Laie an ein Restaurationsprojekt eines Fiat 500 L gewagt. Ich kann mich noch daran erinnern, wie wir tonnenweisen Rost entfernt hatten und die Verzweiflung recht groß war,

als die Farbe runter war. Wir haben das Auto fertiggestellt und dann ganz schnell wieder verkauft. Mir ist lediglich die Größe des Autos in Erinnerung geblieben, die hatte mich als Kind sehr begeistert und die blieb bei mir hängen. Ein Paar Jahre später durfte ich mit dem Cinquecento meines Onkels das erste Mal Auto fahren und das war das zweite prägende Erlebnis.

Nach einer mehrjährigen Pause und dem nötigen Kapital auf der Seite, kam der Gedanke auf, endlich einen eigenen Fiat 500 zu kaufen. Als blutiger Anfänger traute ich es mir nicht zu, selber einen zu restaurieren und suchte mir in meinem Heimatland in Norditalien einen „Fachmann“, der für mich das Auto herichten sollte. Nun, das Geschäft ist dann mächtig in die Hose gegangen und der „Fachmann“ hat sich als ein richtiger Scharlatan herausgestellt. Ich hatte bei ihm, zusammen mit meinem Schwager, gleichzeitig zwei Projekte in Auftrag gegeben, einen originalen 595 Abarth und einen Gian-

Fachmann meinte, er könnte die Autos innerhalb eines Jahres herrichten. Diese Aussage hätte mich schon stutzig machen müssen, aber da war die Begeisterung



schon zu gross und der Ärmel war bereits in den Zahnrädern verfangen. Das kennen wahrscheinlich viele von uns... Gutgläubig wartete ich mehrere Monate und liess mich mehrmals vertragen, es sei nicht notwendig vorbeizukommen, um die Autos anzuschauen. Einmal

waren sie beim Spengler, andermal waren sie beim Lackierer. Eines Tages entschied ich mich ihn unangekündigt zu besuchen, nein, nicht ganz, ich rief ihn zwei Tage vorher an und sagte, ich würde vorbeikommen, koste es was es wolle.

Als ich dann auf seinem Hof stand wurde mir alles klar. Ein Dummschwätzer der oberen Klasse. Sie standen zu viert um den Abarth und taten so, als würden sie wissen was sie tun. Überall Rost und der Spachtel war kesselweise vorbereitet, um angebracht zu werden. Mit dem Giannini hatten sie noch nicht mal



Der nini 590 GT. Die Autos waren in ihrer originalen Patina hinter seinem Hof geparkt. Sie hatten alle modellspezifischen Details und die originalen Papiere. Der

begonnen. Mein Glück war, dass ich ihm noch keine Anzahlung gemacht hatte. Heute, mit meiner Erfahrung und etlichen Restaurationen hinter mir, trauere

ich immer noch dem schönen und top originalen 595 nach, den ich in unrestauriertem Zustand kaufen und in die Schweiz hätte bringen müssen. Ohne große Verluste für mein Portemonnaie, aber mit einer gewaltigen Enttäuschung im Gepäck, fuhr ich heim.

Zuhause in der Schweiz erfuhr ich von einem Fiat begeisterten Nachbarn, dass in einer Garage im Nachbardorf seit Jahren ein Steyr Puch stehen soll. Keine Ahnung, was das sein soll, ließ ich mir die Geschichte des Fiat-Lizenzbaus erklären. Sofort nahm ich meine Beine in die Hand, meldete mich bei dem Garagisten und vereinbarte einen Besichtigungstermin.

Der Puch stand in einer Einstellhalle in der hintersten, dunklen Ecke. Der Motor lag in einer Kiste, teilzerlegt aber neu revidiert. Die Farbe, ein metallisiertes Fiat-Grün mit einem goldenen Hüftstreifen war sehr gewöhnungsbedürftig. Es war ein Steyr Puch 500 D, Jg. 1959 mit Fetzendach, aber das Bürzeldach lag daneben. Unter dem Auto konnte ich seltsam gebogene Bügel aus Stahl feststellen. Am Anfang konnte ich nicht viel mit den Eisenprofilen zum Getriebe oder zur Blattfeder anfangen, aber mit dem Fiat Fahrwerk war da kein Vergleich... Ich konnte mich mit dem Besit-

zungs-Vertrag nur die Fiats verkauft werden durften. Es gab damals natürlich schon findige Rennfahrer, welche die Vorzüge des Puchs gegenüber dem Fiat 500 oder Abarths erkannt hatten und den Import in die Schweiz selber in die Hand genommen hatten. (Auf privater Basis war das natürlich erlaubt).

Im ersten Moment war die Adressliste noch nicht so wichtig. Für mich hatte das Fahren mit dem Puch erst mal Priorität. Der Motor war mit Hilfe eines Kollegen und meines jüngeren Bruders Andreas schnell fertiggestellt und eingebaut. Bremsen entlüftet, Lichter kontrolliert und ab zum Strassenverkehrsamt mit erfolgreichem Bericht.

Ich fuhr dann das Auto ein ganzes Jahr lang so wie es war, mit dem knalligen Grün und dem goldenen Hüftstreifen. Das Jahr war für mich ganz wichtig, so konnte ich während der „Lehrzeit“ das Auto besser kennen- und schätzen lernen. Die unweigerlichen ersten Schrauberversuche ließen auch nicht lange auf sich warten. Aber es funktionierte alles immer recht gut und die Begeisterung wuchs immer mehr und zwar soweit, dass ich entschied, das Auto komplett neu zu restaurieren.

Bild aus dem Fotoalbum von Ruedi Caprez. Beim Bergrennen von Saint Ursanne/Les Rangiers. An vorderster Stelle mein aktueller Puch 500 D (mit TR Technik) damals im Besitze von Bruno Gerber. An zweiter Stelle mit der Startnummer 176 der Puch 650 TR von Ruedi Caprez. Der weitere Puch mit der Startnummer 177 müsste der von Fink sein (siehe auf der Rangliste im Titel), der an dem Rennen den zweiten Rang erreichte und somit die Puch-Armada angeführt hat, nach einem Abarth 850 TC, der den ersten Platz belegte.

Gerne komme ich auf die besagte Adressliste zurück. Im Laufe meines ersten Jahres mit dem Puch entschied ich mich, alle die Herren auf der Liste zu kontaktieren und vereinbarte ein Treffen im Hotel Mövenpick in Egerkingen, in der Nähe von Basel. An besagtem Termin zu gegebener Zeit saßen mein Bruder und ich im Restaurant und warteten gespannt auf Menschen, die wir noch nie vorher gesehen hatten. Es ging nicht lange, da kamen teilweise ältere, gestandene Herren mit Fotoalben und Ordnern unter den Armen und setzten sich zu uns an den Tisch. Manche kannten sich untereinander, andere waren auch neu, so wie wir. Es ging nicht lange, da entstand an dem Tisch eine wunderbare Puch-Stimmung und alle erzählten von den alten Zeiten, wie die Puchs an den Bergrennen abgeräumt hatten. Ich kannte niemand von den Herren, aber es waren tatsächlich auch bekanntere Puch-Persönlichkeiten dabei, wie Günther und Michael Volle, Günther Schwarzwälder, Ruedi Müller aus Basel, Peter Bohli aus Solothurn und der bekannte Rennfahrer Ruedi Caprez aus Bremgarten. Es ging nicht lange, da frag-

te mich Ruedi Caprez, welchen Puch ich denn hätte? Ich erzählte ihm meine Geschichte und auf Grund der auffälligen Farbe konnten mir die Herren bestätigen, dass mein Puch der ehemalige von Bruno Gerber aus Dietikon sei, der lange die Schweizer Puchszene angeführt hätte. Ruedi meinte, Bruno sei sein Lehrmeister gewesen und er hätte von ihm viel gelernt. Er hätte damals auch hin und wieder mit dem grünen Puch fahren dürfen. Später hätte er sich einen eigenen Puch leisten können und wurde damit auch immer schneller, bis er seinen Lehrmeister auf dem Klassement überholt hätte... Solche Geschichten liebe ich und tatsächlich

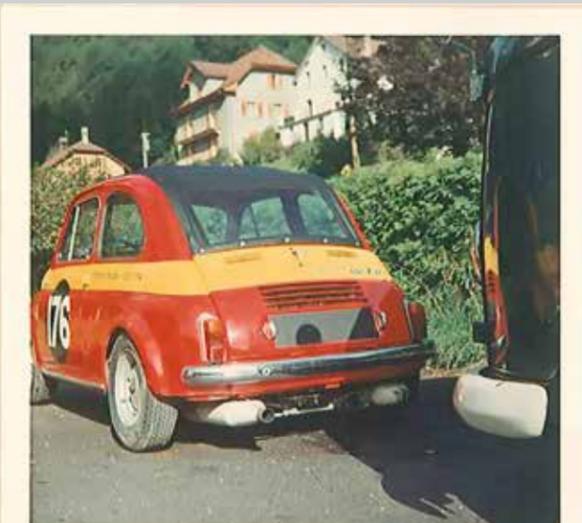
hat mir Ruedi Caprez seine Fotodokumentation aus alten Zeiten freundlicherweise in die Hände gedrückt und ich durfte alles digital erfassen. Leider sind die Bilder ein bisschen verblasst, haben sie doch mehrere Jahre in einem Album verbracht. Gerne zeige ich Euch einige Auszüge aus der riesigen Dokumentation als Beweis: Die Schweiz war tatsächlich auch ein Puch-Land.

Viel Spass und lieben Gruß, Roberto
P.S.: mit bestem Gruß und Dank an meinen Freund Ruedi Caprez, der von dem alles nichts weiss...



zer einigen und ein paar Tage später stand das Auto in meiner Garage. So begann die Geschichte mit meinem Puch.

Auf dem Beifahrersitz lag eine noch mit Schreibmaschine geschriebene Adressliste mit dem Titel „Ehemalige Steyr Puch Rennfahrer in der Schweiz“. Dort standen etwa neun Adressen mit Telefonnummern drauf. Da hatte sich jemand Mühe mit der Recherche zu Steyr Puch Fahrern gemacht. Denken wir daran, dass die Schweiz kein Puch-Land ist und gemäß



Beigefügt noch ein paar Momentaufnahmen aus der Zeit in der Startaufstellung, worin auch mein grüngoldiger Puch bestens abgebildet ist.

Ich erlaube mir noch einen Zeitungsbericht aus dem Rennen beizusteuern, worin man – zusammen mit der Rangliste – sehen kann, welche Prominenz an dem Rennen teilgenommen hat.

Der rote Puch 650 TR von Ruedi Caprez und der „grüne“ von Bruno Gerber, der jetzt in meinem Besitz ist. Die Farbe wurde bei unserer Restauration in Blau geändert.



Aus der Spur...

Fahrwerk: Sturz & Vorspur Spreizung & Nachlauf Radstand



Das sind alles Fahrwerkseinstellungskomponenten, die für einen sauberen Geradeauslauf, einer direkten und exakten Lenkung, einem gleichmäßigen Reifenverschleiß und für ein „gutes Fahrgefühl“ maßgeblich sind.

Das gute Stück feile dann durch den Rost. Die Bühnen lassen sich zwar umbauen, aber bei den Fahrwerksmaßen von der Größe z.B. eines original Mini Cooper S 1275 ist dann Schluss mit lustig.

Bei allen serienmäßigen Steyr Puch, auch TR1 +TR2, ist der Sturz immer gleich auf einen positiven Sturz gemäß Betriebsanleitung mit (+) 1° +/-20' eingestellt, d.h. mit einer Differenz zwischen oben und unten von ca. 4 – 7 mm. Dieser lässt sich als erste „Tuningmaßnahme“ auf max. 0° reduzieren. Einen negativen Sturz erreicht man damit nicht. (Quelle: R. Heiml)

Die 650TR Felgenreößen 12' waren serienmäßig 3,5' bis max. 4' breit.

Für ein verbessertes Fahrwerksverhalten sind einige Modifizierungen möglich, die ich hier einmal erwähnen möchte und mit denen mein 650 TR unterwegs ist. Die Maßnahmen beinhalten auch ein Tieferlegen (ca. 4 – 6 cm) des Straßenfahrzeuges mit maximaler Ausnutzung von Reifen- und Felgenreößen, ohne die Radlauf-Innenkanten umlegen zu müssen. Eine TÜV-Akzeptanz war vorhanden und der Besuch auf einem Brems- und Leistungsprüfstand ist ebenfalls noch gewährleistet.

1. Vorderachse

- Blattfeder 5-lagig mit umgedrehten Augen
- Querlenkerachsen-Adapter +25 mm nach oben verlegen
- gekürzte und einstellbare KONI-, Bilstein- oder Spax-Stoßdämpfer
- werkseitigeingebaute höhere Stoßdämpferaufnahmen
- Stabilisator 12mm, einstellbar
- 4,5"x12" Alu-Felgen (ET-4)
- Reifengröße z.B. 145/70/R12, etc.
- Sturzeinstellung vorne negativ (-) 1,0° - 1,5°
- Einstellung Stoßdämpfer vorne etwas härter als hinten (Reduzierung des Verhaltens des Übersteuerns)



Erhöhte Stoßdämpferaufnahme vorne



Moser-Katalog (Blattfeder mit umgedrehtem Auge)

2. Hinterachse

- gekürzte und progressiv gewickelte Schraubenfeder (H = 240 mm)
- einstellbare KONI-, Bilstein- oder Spax-Stoßdämpfer
- Stabilisator 16mm, einstellbar
- 4,5"x12" Alu-Felgen (ET-4)
- Reifengröße z.B. 165/60/R12 oder 155/70/R12 (z.B. Falken, Yokohama, Michelin etc.)
- Sturzeinstellung hinten negativ (-) 1,5°

Mit diesen Maßnahmen stellte sich ein wunderbares „Go-Kart Feeling“ und ein gut beherrschbares Übersteuern ein. Die physikalischen Gesetze bleiben weiterhin existent, ohne dass das Gefühl aufkommt, die Karre fliegt gleich aus der Kurve.



Querlenkeradapter (Werkstoff:1.2312)

HAWEKA
TECHNOLOGIEN FÜR LAUFRIHIGE FAHRZEUGE

Wissenswertes zur Achsgeometrie

Wichtige Informationen zu Spur, Sturz, Nachlauf und Spreizung bei PKW, Nutzfahrzeuge, Aufleger und Anhänger.

Spur

- Spur: Differenz von A und B zwischen den Felgenhörnern in mittlerer Höhe der Felge gemessen
- Vorspur: B größer A (+)
- Nachspur: B kleiner A (-)
- Spur null: B gleich A (=)

Sturz

- Sturz: Winkel zwischen Radmittelebene und einer Senkrechten zur Fahrbahnebene
- Positiven Sturz: Rad ist oben nach außen geneigt
- Negativen Sturz: Rad ist nach innen geneigt

Nachlauf

- Nachlauf: Schrägstellung der Schwenkachse in Richtung der Fahrzeuglängsachse gegenüber einer Senkrechten zur Fahrbahn
- Positiver Nachlauf: der Radaufstandspunkt läuft dem der Schwenkachse nach

Spreizung

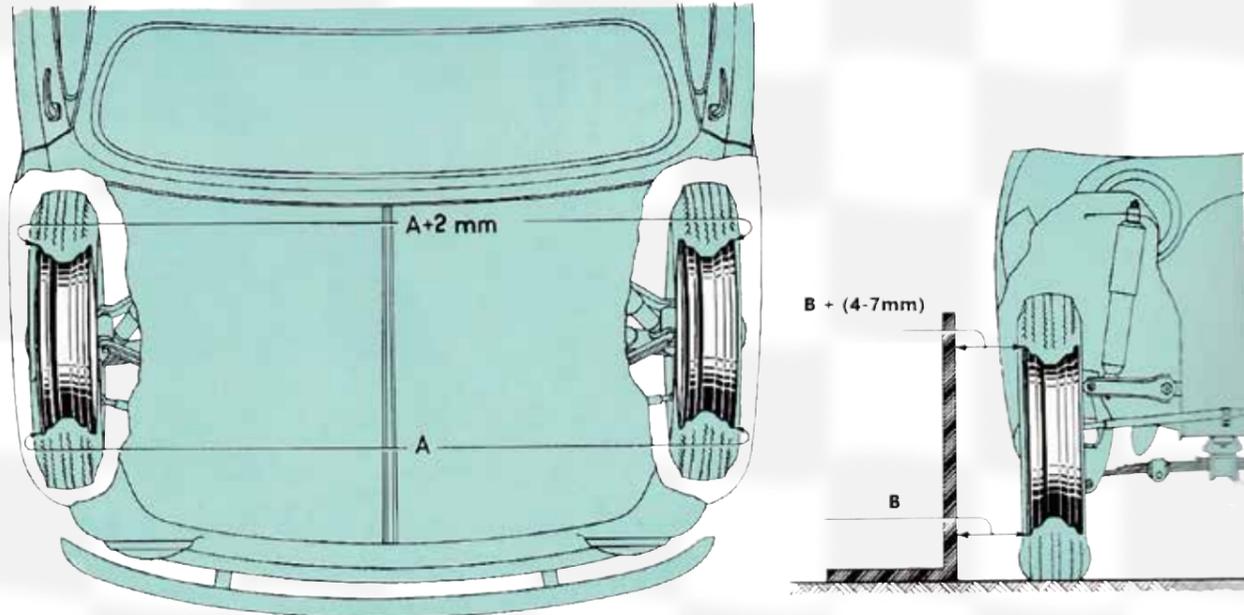
- Spreizung: Schrägstellung der Schwenkachse gegenüber einer Senkrechten zur Fahrbahn

Quelle: Haweka

Die dazu notwendigen Justierungen und Einstellungen lassen sich leider nicht auf einer technisch hochwertigen „Laser-Autobühne“ realisieren. Der Grund dafür ist die zu geringe Spurbreite vom Steyr Puch, die zu schmal ist.

Serie	Schlecht tiefergelegt	Gut tiefergelegt
Spurstange	Blattfeder mit umgedrehtem Auge	Oberer Querlenker schwenkt nach innen
		Querlenkerbefestigung nach oben verlegt

Quelle R. Heiml



Sturz und Vorspur der Vorderräder

Was tun? Es gibt einige mögliche Einstellpraktiken, die uns hier weiterhelfen. Diese verschiedenen Verfahren möchte ich hier beschreiben.

A. Sturz-Wasserwaage/Winkel/Lot

Eine erste Annäherung (mit der Voraussetzung eines planen und ebenen Untergrunds) ist, mit Hilfe einer Wasserwaage, einem Winkel oder einem Lot, senkrecht und in der Radmitte, die „Abstände B“ oben zu unten zum Felgenhorn zu messen.

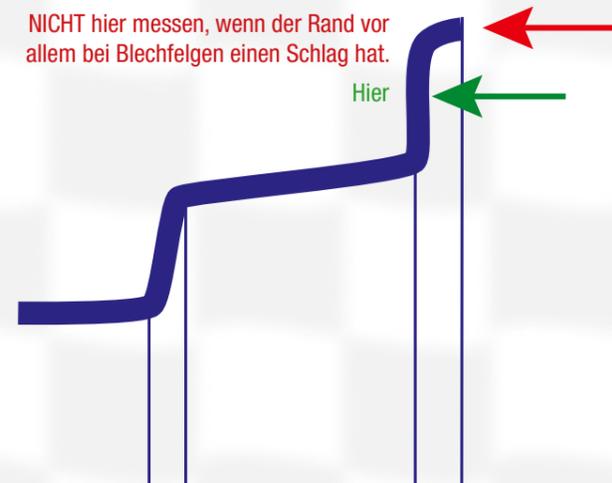


Sturzmessung „manuell“

Umrechnung von Abstand „B mm“ (Felge 12“ senkrecht = 340 mm unteres/oberes Felgenhorn) zum Sturzwinkel°

Sturz °Grad	„B“-Abstand
0,00	0,0 mm
0,50	2,9 mm
1,00	5,8 mm
1,25	7,2 mm
1,50	8,6 mm
1,75	10,1 mm
2,00	11,5 mm
2,25	13,0 mm

Umrechnung „B“ mm – Sturz-Grad° für 12“ Felgen (Reifen 145/70/R12)



Quelle R. Heiml

B. Sturzwage

Etwas einfacher und genauer ist die Ermittlung mit einer magnetischen Sturzwage, die an ein Vierkantrohr (Länge ca. 340 mm) geklippt wird.

Ansatz = senkrecht/waagrecht und mittig der 12“ Felge anliegend.

Die Sturzgradzahl lässt sich direkt auf der Libelle (nach dem diese mit Hilfe einer Wasserwaage geeicht ist) ablesen. Die Sturz-Korrektur erfolgt dann mit Unterlegscheiben (ca. 0,8-1,0 mm) beidseitig und gleichmäßig zwischen den Abstandsstücken und der Querlenkerachse.



Camber Gauge (Kosten ca. 15-60 Euro)

C. Vorspur-Einstellung

Wohl die wenigsten von uns verfügen über ein professionelles Spurmessgerät.

1. Richtschnurverfahren

Bei der Spurmessung mit der Richtschnur spanne ich diese mittig um beide Hinterrad-Reifen und ca. 5 m rechts und links vor das Auto. Die Schnur wird beiderseitig vorne so ausgerichtet und fixiert, dass sie hinten parallel und „gerade so“ an beiden Reifenflanken anliegt. Damit bin ich unabhängig von der Felgen- und Reifengröße, zumal hinten meistens breitere Reifen und Felgen montiert sind. Die Schnur nun auf beiden Seiten spannen und das Lenkrad daraufhin genau mittig einstellen. Jetzt lässt sich mit einem Stichmaß beidseitig rechts und links an den Felgenhöthern der Abstand zur Schnur abmessen und somit die korrekte Vorspur „A“ ermitteln.

Ziel ist eine Spur „A“ von ca. 0 - 2 mm negativ (Summe links und rechts, Räder stehen vorne nach innen). Die Messung wiederhole ich mit einer 180° Raddrehung. Eventuell den Innenraum gleichmäßig vorne mit Gewichten oder Personen belasten und den Tank volltanken.

Die Spurstangen sollen nach dem Einstellen immer mit dem Schlitz nach unten weisen, ansonsten sammelt sich Wasser drinnen und die Gewinde rosten fest.



Verfahren mit einer „Richtschnur“

2. Spur-Laser Messverfahren

Hier verwende ich ein Track*ACE-System basierend auf einem mobilen Laser-Messverfahren. Die Handhabung ist sehr einfach und führt zu akzeptablen Ergebnissen.



„Track*Ace“ (Kosten ca. 70 – 90 Euro)



Anordnung „Track*ACE“



Spur Auswertung = 17° TOE IN = 2,3mm (Räder stehen nach innen)

Eine Alternative wäre eine „Trakrite Spureinstellungsplatte“, z.B. GUNSON G4008



Spureinstellungsplatte (Quelle: Garde)

D. Nachlauf-Einstellung

Der Nachlauf ist beim Puch fest vorgegeben und kann nicht eingestellt werden.

Er ist auch sehr schwierig zu messen. Er soll 9° betragen.

Fazit:

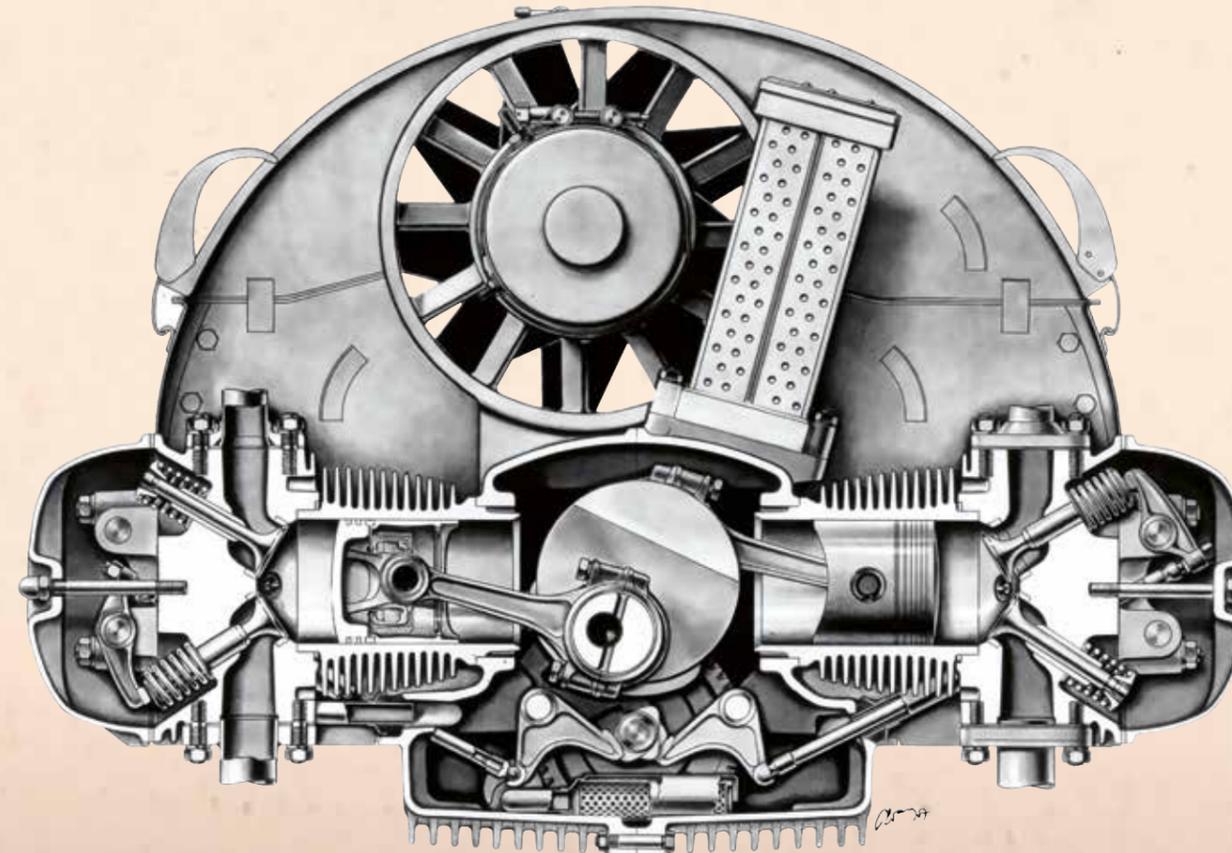
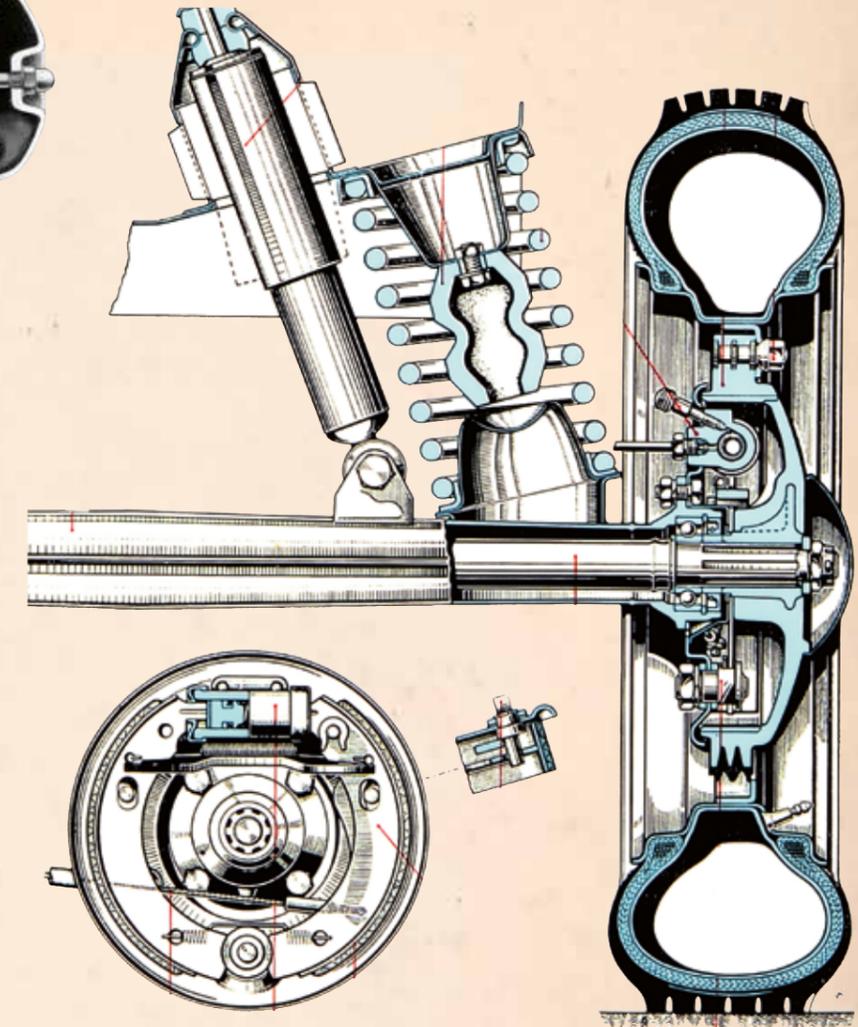
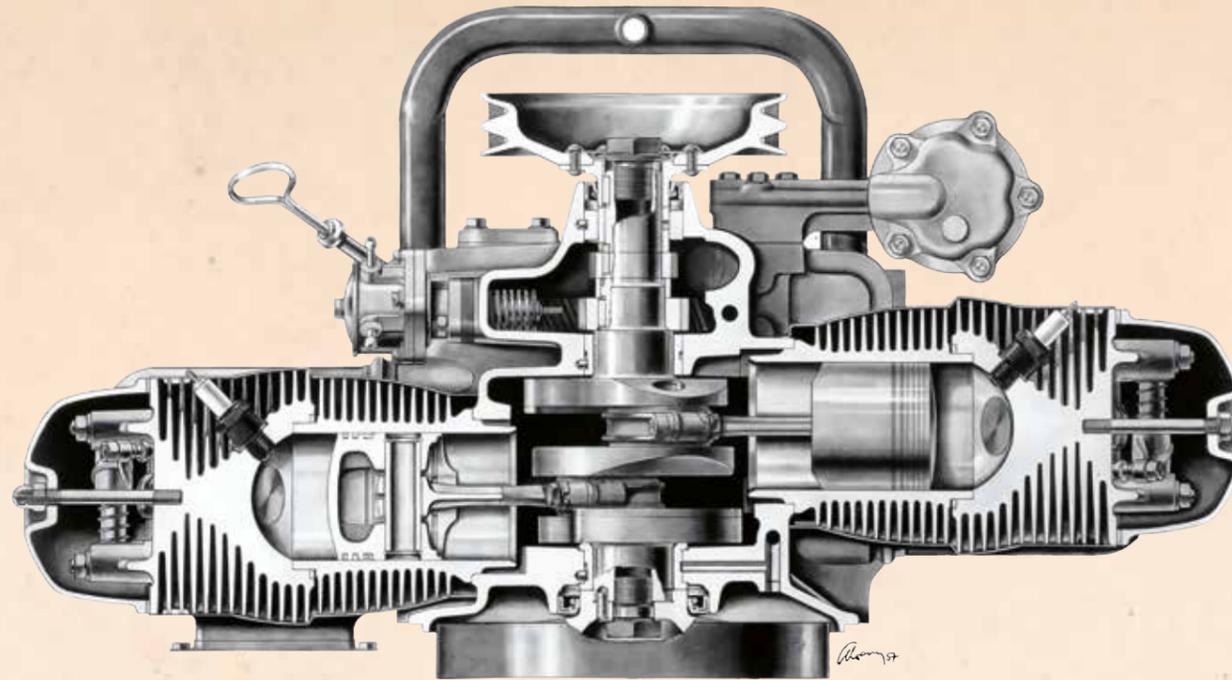
Diese mobilen Systeme lassen sich überall und zu jeder Zeit ohne großen Aufwand einsetzen. Eine vergleichbare Überprüfung dieser Messergebnisse wäre sicher ideal, aber wo?

Es bleibt zunächst nur der subjektive Eindruck des Geradeauslaufs und des eventuell einseitigen Reifenabriebs. Nicht unerheblich ist die Qualität des Lenkgetriebes und dessen Spiel von der Lenkschnecke zum Lenksegment, des Kegelrollenlagers und den Einstellungen von Sechskantschraube, Gewinding und vor allem der Lagerbüchse.

Nachstellen und Überprüfungen nicht vergessen!

Auf einen möglichen Verschleiß der Spurstangen mit den Konen sollte man ebenfalls achten.

Allzeit Gute Fahrt!





TEXT // FOTOS Ulrich Schlör

Schnell um die Ecken

Tuning: Steyr Puch „Straßenmotor“

Das Ziel von mir war, einen alltagstauglichen, standfesten, möglichst langlebigen und Reparatur unempfindlichen Straßenmotor aufzubauen, der es aber auch durchaus erlaubt, damit zügig und artgerecht unterwegs zu sein.

Da ich leider über keine „mechanische Zerspanung“ verfüge, nervte ich meinen Motoreninstandsetzer immer mit neuen Ideen und Entwürfen, die er dann und immer nur mit dem Hinweis: „Nur auf eigenes Risiko!“ sehr gut realisiert hat.

Verwendeter Komponenten-Baukasten:

- Steyr Puch Kurbelwellengehäuse 650, ausge-spindelt auf $\varnothing 91,0H7$ mm



Gehäuse gespindelt

- Standardkurbelwelle $\varnothing 49/\varnothing 45$ mm, gereinigt, vermessen und überprüft
- neue original MIBA-STD Kurbelwellen-, Stütz- und Pleuellager
- H-Stahlpleuel von Fa. Arrow (GB), ARP 2000-5/16" x 1,5" mm Schrauben, $\varnothing 22$ mm Kolbenbolzen (Kernbauteil für einen langlebigen Motor).

Wichtig ist, dass z.B. die ARP-Pleuelschrauben mit der Montagpaste Ultra Torque bestrichen und nicht

nur stufenweise mit dem vorgegeben Drehmoment, bis z.B. max. 100% = 39,6Nm angezogen werden, sondern auch, dass immer die Streckung/Dehnung jeder einzelnen Schraube gemessen und mit einer Mikrometer-Messuhr kontrolliert und dokumentiert wird.

Entscheidend ist, dass die vorgeschriebene Streckung/Dehnung z.B. von 0,141 – 0,145 mm für eine ARP 2000 5/16" x 1,5" gleichzeitig den optimalen Arbeitsbereich für die Pleuelschraube darstellt. Pleuelschrauben werden von mir immer einzeln auf Streckung/Dehnung angezogen, auch wenn dann der vorgegebene Drehmoment-Anzug höher ausfällt.



ARP-Pleuelschrauben/Dehnung



Arrow Stahlpleuel, $\varnothing 22$ mm Kolbenbolzen

- Mahle VW-Zylinder $\varnothing 87/\varnothing 88$ mm incl. Slip-in Schmiedekolben oder Sets von Fa. Wahl Kolben, deachsiert = 1,2mm.

Ein besonderes Augenmerk sollte man auf den Stoßspalt der Pleuelringe legen. Wenn ein Satz-Kolben mit den Ringen zusammen geliefert wird, passt es optimal. Wenn nur ein Satz neue Pleuelringe einbaut werden, sollte man wissen, dass diese von Hause aus



einen zu engen Ringspalt haben. Damit ist die Möglichkeit gewährleistet, diese anschließend einseitig nachzuarbeiten. Meine Spaltwerte z.B. für einen Pleuel = $\varnothing 83$ mm, Pleuelring oben = 0,35 mm, 2. Ring unten = 0,28 mm. Den Pleuelstreifenring kann man ohne Kontrolle so einbauen.



Mahle Schmiedekolben $\varnothing 88/87$ mm

- Zylinderköpfe 650er, Kanäle E/A = $\varnothing 35$ mm erweitert und bearbeitet
- Ventile E = $\varnothing 40/A = \varnothing 35$ mm mit Schaftdurchmesser = $\varnothing 6$ mm, Ventilschaftdichtungen
- Änderung der Ventilwinkel = Einlassventilseite $-1,5^\circ$, Auslassventilseite $-1,5^\circ$, (eigene Konstruktion Basis: zwei Stück unbearbeitete Zylinderköpfe)
- Quetschkante ca. 0,7 mm



Bearbeitete Zylinderköpfe



Ventilschaftdichtungen

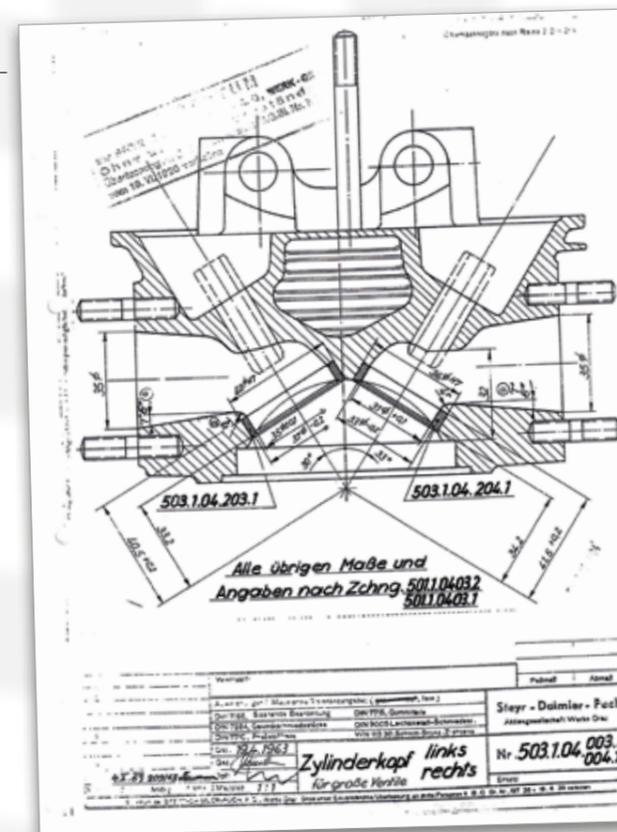


Einlassventil $\varnothing 40$ mm, Schaft $\varnothing 6$ mm

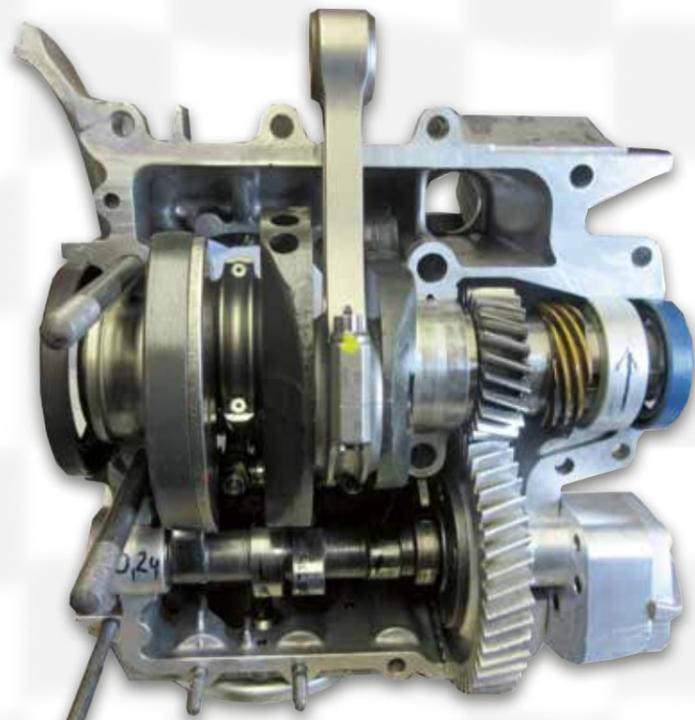
- doppelte Ventilsfeder = 80kp/25 mm Weg, Werkstoff: CrMoVa, Titan-Teller
- Verdichtung 1:10,5
- Winkel- und Kipphebel poliert und gewichtsoptimiert
- Spezial „Drehmoment-Nockenwelle“, eigenes Profil, MG = $7,6-105^\circ$
- verstärkte Ölpumpe (H. Nenninger), tiefer Ölsumpf
- großer Ölkühler, vollsynthetisches Motoröl Shell Helix 10W60



Kipphebel poliert und gewichtsoptimiert



Schnittzeichnung original TR-Zylinderkopf



Montage Motor

- „Startpanel“ im Motorraum
- Monte-Carlo-Auspuff mit Abarth-Resonatoren (Volvo)



Monte-Carlo Auspuff mit Abarth-Resonatoren

große Ölfilterpatrone Mahle W730/2

- Schwung erleichtert auf = 2,5 kg, feingewuchtet G3
- Kupplung STD, Original F&S 160 mm, rote Federn oder Häussermann-Kupplung, feingewuchtet G3



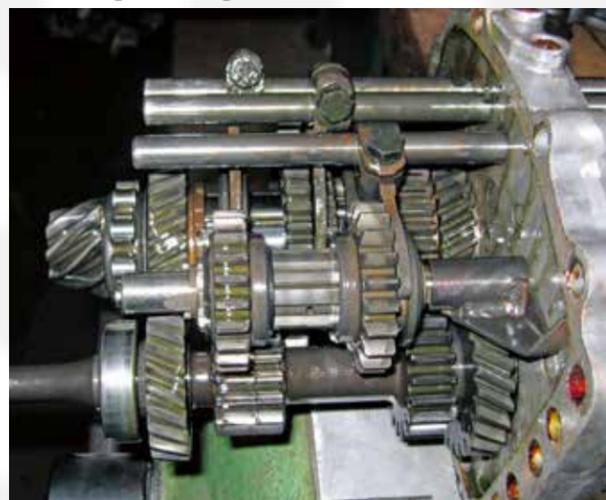
Häussermann-Kupplung

- Kupplungsscheibe 160 mm, kevlarverstärkt
- Doppelzündung: digitale Kennlinien-Zündung, Fa. MP Elektronik-Sache, Typ ZDG 3.23
- doppelte Zündspulen: zwei Stück Dyna-Mini 3Ω, zweipolig
- Zündkerzen: 4 x NGK DR08HS (12mm)
- Einzelvergaser: 2 x Keihin FCR 39 (Fallstrom/Flachschieber)
- Batterien: 2 x Hawker Extrem Energy 12V/16Ah (Parallelschaltung = 32Ah)
- separater Öldampf-Behälter 1 Liter (Gehäuse-Entlüftung)
- Schwabbelblech (Ölwanne)

Ergänzungen zur Nockenwelle

In diesem Motor war zunächst eine SL65-7,6-106° (Hannes Haering) eingebaut. Diese wurde dann 1:1 getauscht mit einer Nockenwelle, die mit meinem eigenen Profil MG 7,6-105° geschliffen und nitriert wurde. Das Ziel war, die maximale Leistung und das maximale Drehmoment in einen mittleren Drehzahlbereich zu legen. Auf dem Leistungsprüfstand wurde das Ziel/Ergebnis bestätigt.

Das originale eingebaute „Monte-Carlo Getriebe“



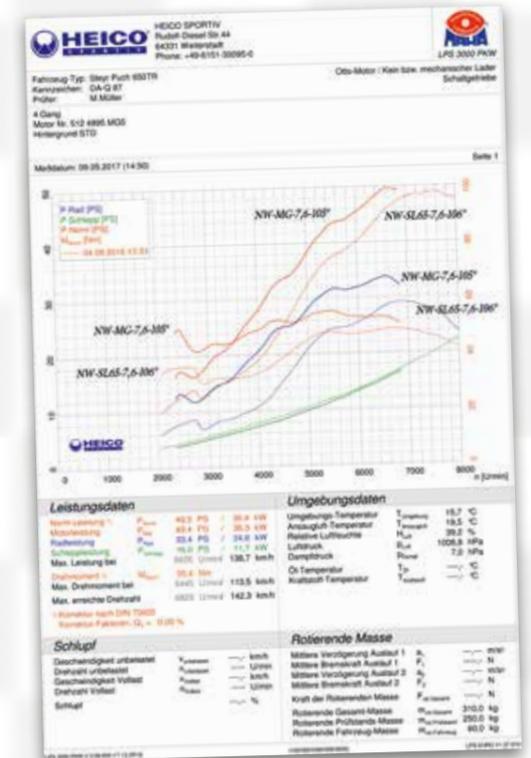
Monte-Carlo Getriebe (doppeltes Rückwärtslauftrad)

(1. Gang 37:15, 2. Gang 34:19, 3. Gang 30:23, 4. Gang 28:25, RG 23:19 mit Doppelrad, Triebbling 39:8 habe ich ausgebaut und ich fahre z.Zt. mit einem STD-Kombi 700C-Getriebe. Es stünde noch ein „Rallye-Getriebe“ (1. Gang 40:13, 2. Gang 34:19, 3. Gang 29:24, 4. Gang 27:27, RG 23:13, Tellerrad/Triebbling 38:9) zur Verfügung.

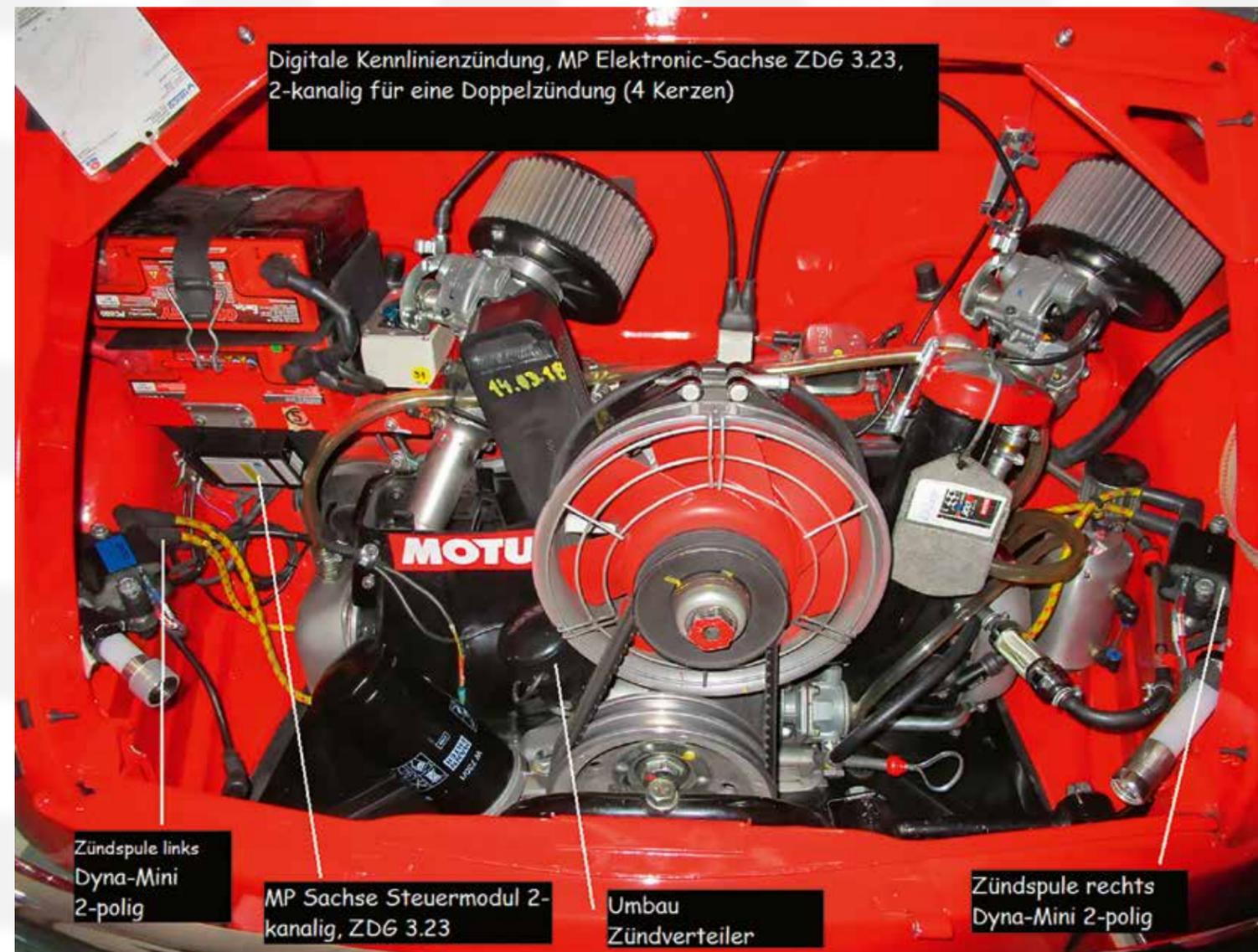
Fazit

Es ist ein Straßenmotor entstanden, der mit bisher 8500 km Laufleistung alle meine Erwartungen sowohl im Straßenverkehr als auch im hügeligen Odenwald erfüllt hat. Mit einer Leistung von ca. 50 PS/6.655 U/min, einem max. Drehmoment von ca. 55 Nm (65 Nm) und ohne großes Drehmomenten Loch sehe ich entspannt, mit Freude, mit Genuss und gelassen in die Zukunft.

Ansicht Motorraum



Leistungsprüfstand-NK-Vergleich SL65-7,6-106°-MG-7,6-105°



Digitale Kennlinienzündung, MP Elektronik-Sachse ZDG 3.23, 2-kanalig für eine Doppelzündung (4 Kerzen)

Zündspule links Dyna-Mini 2-polig

MP Sachse Steuermodul 2-kanalig, ZDG 3.23

Umbau Zündverteiler

Zündspule rechts Dyna-Mini 2-polig

Steyr Puch 650 TR2

Der österreichische (Straßen)floh

LA PUCE AUTRICHIENNE



Er schaut aus wie ein Fiat Abarth, von dem er die Form und die Farbe hat. Aber der Steyr-Puch, der ausschließlich für den Rennbetrieb konstruiert worden ist, erweist sich als viel wilder und leistungsstärker. Ich bin immer noch verblüfft, wie explosiv diese seltene österreichisch-italienische Mischung ist.

Texte Pierre Gary - Photos Christian Chiquello



ÜBERSETZUNG Peter Brysch



MOTOR 2 Zyl. liegend
HUBRAUM 823 ccm
LEISTUNG ca. 65 PS
DREHZAHL 7000 U/Min
SPITZE 130 km/h

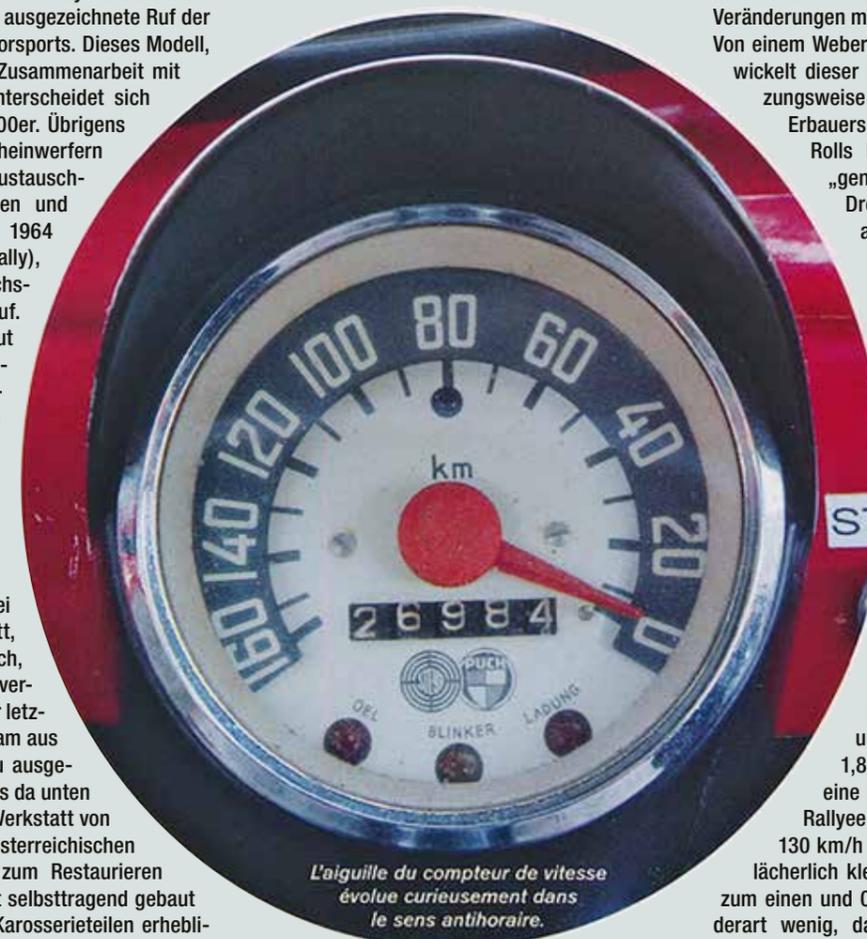
Kennen Sie Steyr-Puch? Die kleine österreichische Marke zeichnete sich vor allem durch ihre geländegängigen Fahrzeuge aus. Aber seit der polnische Fahrer Sobieslaw Zasada 1966 die Rallye-Europameisterschaft gewonnen hat auf seinem Steyr Puch 650 TR2, einer kleinen Bombe, mit besonders eindrucksvollen Vorstellungen bei der Polen Rallye und in Monte Carlo, verbreitete sich der ausgezeichnete Ruf der Firma in der Welt des Motorsports. Dieses Modell, dessen Anfänge 1957 in Zusammenarbeit mit Fiat einzuordnen sind, unterscheidet sich aber völlig vom kleinen 500er. Übrigens ist nichts, außer den Scheinwerfern und der Motorhaube, austauschbar zwischen italienischen und österreichischen Teilen. 1964 kam der 650 TR (R für Rallye), gefolgt vom noch anspruchsvolleren TR 2 im Jahr darauf. Letzterer, individuell gebaut und nur auf Bestellung lieferbar, war für den Rennsinsatz vorgesehen. Heute gibt es davon nur noch zwei fahrbereite Exemplare, von denen wir das von Pascal Aimé testen dürfen. Fast ein Porsche! Pascal Aimé, der damit bei historischen Rallyes antritt, verehrt seinen Steyr-Puch, er ist ihm sogar geradezu verfallen. Sein Auto, eines der letzten, die gebaut wurden, kam aus Portugal, wo es 1968 neu ausgeliefert wurde. Pascal hat es da unten gefunden und direkt der Werkstatt von KFZ-Müller, dem großen österreichischen Spezialisten der Marke, zum Restaurieren anvertraut. Der 650 TR ist selbsttragend gebaut und hat in wesentlichen Karosserieteilen erhebliche Unterschiede zum Fiat 500, trotz äußerlicher Ähnlichkeit. Auf den ersten Blick erstaunt am meisten die Qualität der Bleche. Übrigens schwindelt das österreichische Bömbchen offenbar etwas bei der Gewichtsangabe. Trotzdem das Homologationsgewicht mit 500 kg angegeben ist, zeigt die Waage erstaunliche 630 kg, schon viel für diese Größenordnung.

Aber das erstaunlichste an diesem Fahrzeug ist zweifellos sein im Heck eingebauter Motor. Dieser hat mit dem kleinen italienischen Zweizylinder rein gar nichts gemein. Es handelt sich um einen luftgekühlten Zweizylinder Boxer. Sein ursprünglicher Hubraum wurde für den Renn-TR 2 auf 823 ccm erweitert. Das ist die durch das Material

Abteilung Fuhrmann...

Wenn man ein bisschen in der Geschichte des Hauses stöbert, stellt man fest, dass Ferdinand Porsche in den Jahren 1929 und 30 den Posten des Technischen Direktors bekleidete. Bewährte Konstruktionen überdauern einfach die Jahre. Übrigens bestätigt Pascal Aimé, dass die Zylinder vom 356, deren Maße identisch sind, praktisch ohne große Veränderungen montiert werden können...

Von einem Weber Vergaser 36 DCN beatmet, entwickelt dieser Motor eine Leistung von schätzungsweise 65 PS, was keine Angabe des Erbauers ist, der sich, ähnlich wie bei Rolls Royce, damit begnügt, sie als „genügend“ zu bezeichnen. Auch das Drehmoment ist nicht angegeben, aber man kann von realistischen 7 mkg ausgehen. Drehzahlen bis 9500 U/Min sind möglich (das ist irre!), aber Pascal begnügt sich mit 7000: „Höher drehen ist unnötig. Er geht schon so gut genug!“ Die Maschine ist verblockt mit einem Vierganggetriebe, dessen erster Gang unsynchronisiert ist, zu einer Einheit, die sehr viel Ähnlichkeit zu Motorradaggregaten aufweist. Verschiedene Übersetzungen waren verfügbar, bei denen die längste eine Höchstgeschwindigkeit von schwindelerregenden 213 km/h möglich machen würde, und das bei einem Radstand von 1,84 Metern! Pascal verwendet eine kurze Übersetzung, passend für Rallyeeinsätze, mit der die Spitze bei 130 km/h liegt. Motor und Getriebe haben lächerlich kleine Schmierölmengen, 1,5 Liter zum einen und 0,75 Liter zum anderen. „Das ist derart wenig, dass die geringste Schlamperei unweigerlich zu großen Schäden führt.“ stellt Pascal klar. Die Radaufhängungen haben eher traditionellen Charakter, mit Querblattfeder und Teleskopstoßdämpfern vorne und Schwingachsen mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern hinten. Die Bremsen sind offensichtlich Aluminiumtrommeln mit eingeschrumpftem Stahlring, so wie die des Porsche 356 oder des Renault 4 CV.



L'aiguille du compteur de vitesse évolue curieusement dans le sens antihoraire.

bedingte Obergrenze. Wenn man diese Mechanik genauer anschaut, mit Kühlgebläse, Motorgehäuse, stehendem Ölkühler, fein gerippten Zylindern und Doppelzündung (jawohl, zwei Zündkerzen pro Zylinder) denkt man zwangsläufig an einen Porsche-Motor, fast wie ein halber 356er aus der

So wie beim Renault sind die 12-Zoll-Stahlfelgen mit vier 8-Zoll-Muttern direkt außen an die Trommeln geschraubt. Ein weiterer erstaunlicher Punkt bei diesem Auto sind die überdurchschnittlichen Unterhaltskosten. „Beim TR 2 kostet alles ein kleines Vermögen.“ erklärt Pascal Aimé. Ein paar Liebhaber der Marke haben ihm schon Kaufangebote gemacht zu Preisen, die ich gar nicht zu nennen wage, so sehr hat die kleine österreichische Bombe die Begierden geweckt.

Ein echtes Kart!
Der Motor ist quasi ein halbiertes Porsche 356 Motor.

Le moteur est quasiment un demi Porsche 356

Wenn der Steyr Puch mit seinen dicken Backen und seinem runden Gesichtchen auch aussieht wie ein liebenswertes Spielzeug, spürt man beim Fahren aber, dass es sich um ein ernst zu nehmendes und leistungsstarkes Fahrzeug handelt. An Bord fühle ich mich, trotz meiner Größe (annähernd die gleiche wie Pascal) und beengter Raumverhältnisse, gut untergebracht. Meine Knie sind ein bisschen nahe am Kinn, aber das stört nicht wirklich. Das Stoffdach wurde durch einen Dach-einsatz aus Polyester ersetzt, und hat zwei Wölbungen

für die Köpfe von Fahrer und Beifahrer, so ähnlich wie bei den Zagatos damals. Nach oben ist das Problem gelöst. Dafür können sich Fahrer und Beifahrer gegenseitig wärmen. „Man muss mit offenen Fenstern fahren, wenn man mal Platz haben will, um die Arme zu bewegen.“ bemerkt Pascal. Damit startet er den Motor, indem er im Motorraum direkt den Dynastarter überbrückt. „Ein Dynastarter ist Anlasser und Lichtmaschine zugleich und ich befürchte, der Kabelbaum ist

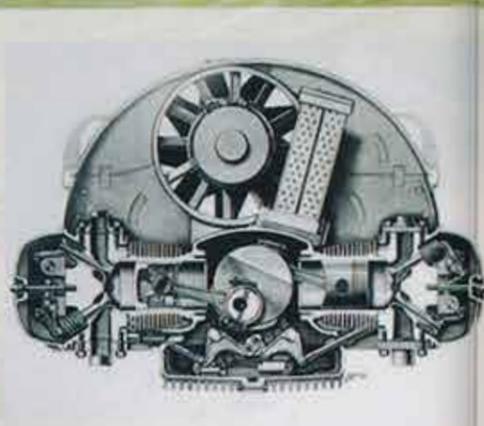
etwas zu schwach ausgelegt,“ erklärt er. Der Boxer springt mit einem sonoren Klang an, der sich gewaltig von dem eines Fiat 500 unterscheidet. Die Pedalerie ist etwas nach rechts versetzt und beim Versuch, den ersten Gang einzulegen, stelle ich fest, dass ich Schwierigkeiten habe, vollständig auszukuppeln. Und meine Schuhgröße ist nur 41! Losfahren ist dann alles andere als einfach. Der kurze Schalthebel scheint im Leerlauf festgewachsen zu sein, und einen Gang zu finden ähnelt einem Lotteriespiel. Pascal, mit seiner immensen Erfahrung mit dem Auto, hat damit kein Problem. Mein Fall wird das nicht. Aber, erst einmal in Fahrt, zeigt der kleine Österreicher alle seine Talente.

STEYR PUCH EN BREF

1864 gründete Joseph Werndl in Steyr, östlich von Wien in Österreich, eine Waffenfabrik. Der Name der Stadt gab der Marke ihren Namen. Der Wohlstand der Firma fußt auf der Produktion von täglich 4000 ihres berühmten Mannlicher Gewehrs während des Ersten Weltkriegs. Nach den kriegerischen Auseinandersetzungen wurde eine Abteilung Automobilbau installiert, um auch auf andere Standbeine setzen zu können. Zahlreiche Modelle wurden produziert und Ferdinand Porsche wurde zum Technischen Direktor berufen. 1935 fusionierten Steyr und die Austro-Daimler Gruppe, die Luxusautos und Motorräder herstellte. Die Produktion nahm gewaltigen Aufschwung und eine LKW-Sparte wurde eingerichtet, die sich für die Qualität ihrer Antriebsaggregate einen Namen machte. Neue Fabrikationsstätten wurden errichtet. Das Werk in Graz produzierte ab 1957 ein kleines Auto, das populäre Ergebnis einer neuen Zusammenarbeit mit Fiat. Die Steyr-Puch 500 und 650 wurden auf dem Heimatmarkt zum kommerziellen Erfolg, wogegen die neuen 4x4 und 6x6 Pinzgauer weltweit vertrieben wurden. Die 500er und 650er wurden dann vom Fiat 126 mit Steyr-Puch Motor abgelöst. Es gab auch eine Vereinbarung mit Mercedes, das berühmte 4x4 Modell G in Österreich zu bauen. Parallel dazu produzierte die österreichische Firma auch VW Passat Variant Allrad-Modelle. Noch heute steuert Steyr-Puch den Antriebsstrang zum Fiat Panda bei und ist an SUV-Projekten von Mercedes beteiligt.



Der Pole Sobieslaw Zasada, hier in Monte Carlo 1965, wo er seine Klasse gewann, hat mit seinem 650 TR 2 die Europäische Rallye-Meisterschaft 1966 gewonnen.



Der Motor kann seine Porsche-Herkunft nicht verleugnen. Quasi ein halbiertes 356! Die Zylinder haben übrigens identische Form und sind untereinander austauschbar.



Der luftgekühlte 650 ccm Boxer ist für die raren TR 2-Rennausführungen auf 823 ccm aufgebohrt. Obwohl 9500 U/Min möglich sind, liegt der tatsächlich nutzbare Drehzahlbereich bei 7000 U/Min und ergibt damit die maximale Leistungsausbeute.



Der vordere Gepäckraum wird von zwei 25-Liter-Benzintanks vollständig ausgefüllt. Keine Chance, auch nur eine Zahnbürste unterbringen zu können!

Dank beachtlicher Bodenhaftung ist er sehr kurvengängig, ohne große Unruhe im Heck mit beinahe unwirklicher Kurvengeschwindigkeit und Leichtigkeit. Kaum größer als meine Faust, reduziert der Steyr-Puch Kurvengeschlängel zu einer beinahe geraden Linie! Und bitte glauben Sie mir, dass das fix geht, der Motor bietet erstaunliche Beschleunigung und fällt auch bei den Schaltvorgängen kaum ab. Nach Pascals Meinung ist sein Auto schneller als ein A 112 Abarth. Steigungen werden locker geschluckt

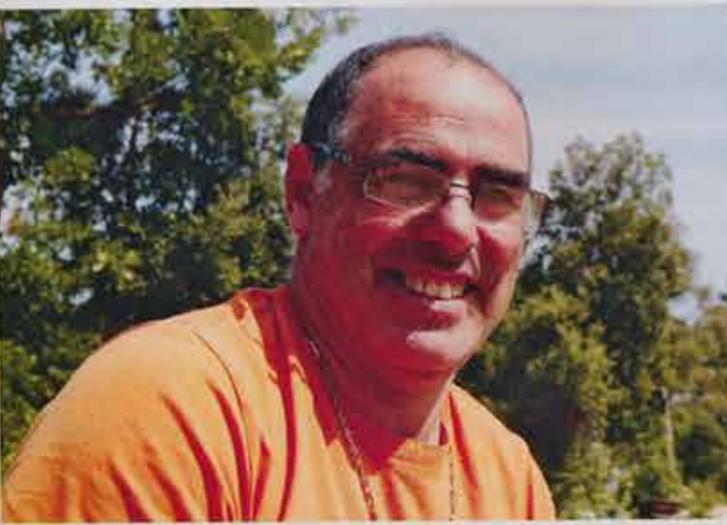
und bergab hat man das Gefühl einer schwindelerregenden Schlittschuhfahrt. Es fühlt sich tatsächlich an wie so gut wie gar nicht. Zum Glück, denn die Bremsen erweisen sich als kleiner Schwachpunkt und außerdem eher temporärer Stabilität ... Wenn man beim Schalten das bisschen Präzision des Hebels nicht konzentriert nutzt, reißt der Anschluss schlagartig ab und die Drehzahl fällt. Dieser Steyr-Puch 650 TR 2 hat wirklich einen ganz erstaunlichen Charakter. Noch viel leistungsfähiger als ein Abarth 595 SS, vermittelt er viel mehr Spaß und ein Fahrgefühl wie es kein anderes Fahrzeug bieten kann ...

*la Steyr Puch ridiculise
les enchaînements, les transformant
presque en lignes droites*



Die 12-Zoll-Stahlfelgen sind direkt außen an die Alu-Trommeln geschraubt.

Obwohl winzig, bietet das Cockpit trotzdem Platz für Fahrer und Beifahrer, in der Höhe dank zweier Wölbungen im Polyesterdachteil und in der Breite, wenn man die Fenster runterkurbelt und man die Arme draußen lässt.



PASCAL ET STÉPHANIE AIMÉ

Pascal hat fundierte Rallye-Erfahrungen. Während der 70er und 80er Jahre tat er sich lange Zeit am Steuer von Renault Werkswagen hervor, zusammen mit Jean Ragnotti, Alain Oreille und Philippe Bugalski. Seit einigen Jahren hat er sich wieder ans Steuer gesetzt, um mit seiner Frau Stéphanie in seinem außergewöhnlichen Steyr Puch 650 TR 2 an historischen Rallyes teilzunehmen. Seine Leidenschaft für Gleichmäßigkeit kommt in den zahlreichen Armaturen, die dafür benötigt werden, im Cockpit seines Autos zum Ausdruck. Übrigens hat er auch ein Wirtshaus eröffnet, „Aimé's Hütte“, ein paar Kilometer von der Rennstrecke von Castellet entfernt, wo seine Gattin „Fannies Tisch“ anbietet, mit ausgezeichnetem Ruf in der Gastronomie. All die Jahre bestreiten Pascal und seine Frau auch die historische Monte Carlo Rallye, wo sie mit ihrem Steyr Puch die Massen begeistern. Zögern Sie nicht sie zu besuchen!

Contact : Pascal et Stéphanie Aimé, 83670 Fox Amphoux.
Tél. : +33 (0) 4 94 80 72 03; Internet : www.masdaime.com



Der negative Sturz an der Hinterachse sorgt für sehr gute Straßenlage und bringt die Leistung perfekt auf den Boden.



ÜBERSETZUNG Peter Brysch



FIAT TESTY

Austriak z Włoskim Paszportem

Ein Österreicher mit italienischem Reisepass

<https://fciablog.pl/2017/08/steyr-puch-fiat-500-z-austriackim-paszportem/>

Das zeitlose Design von Dante Giacosa ist zu einem Symbol des italienischen Dolce Vita geworden.

Der 500er ist nicht nur italienisch.

In einem früheren Artikel über den 500er haben wir darüber geschrieben, warum er in Italien motorisiert wurde, aber wussten sie, dass auch in Österreich eine Lizenzversion produziert wurde?

Der Wiederaufbau der Industrie nach dem Krieg schuf eine Nachfrage nach einfachen und funktionalen Designs. Aufgrund dieser Nachfrage wurde der kultige Fiat 500 geboren. Doch nicht überall waren die Möglichkeiten und Bedürfnisse die gleichen wie in Turin.

In den Fünfziger Jahren entschied sich die Steyr-Daimler-Puch AG die Automobilproduktion wieder aufzunehmen. Mangels ausreichender Ressourcen entschlossen sich die Österreicher das Auto nicht von Grund auf neu zu entwerfen – stattdessen setzten sie auf ein fertiges Design und erwarben eine Lizenz von Fiat. So erging es dem italienischen Fiat 500, das ab 1957 in Graz-Thondorf ein Steyr Puch 500, das Puch Auto genannt, produziert wurde.

Oberflächlich betrachtet schien der in Österreich produzierte 500er mit dem italienischen 500er identisch zu sein. Ein kurzer Blick auf beide Fahrzeuge zeigt nur wenige Abweichungen, da sie praktisch nur die Modellbezeichnung und das Frontemblem, das für die österreichische Version charakteristisch ist, betreffen. Was die beiden Autos wirklich unterschied war versteckt, aber bedeutsam für die Bedienung und das Fahrerlebnis. Die gleiche Karosserie verbarg signifikante technische Veränderungen. Die Steyr-Daimler-Puch AG montierte die österreichischen Komponenten in die italienischen Karosserie. Der österreichische Zwilling des Fiat 500 hatte mit 16 PS etwas mehr Leistung, ein anderes Fahrwerk und ein in Österreich

entwickeltes Getriebe sowie bessere Bremsen. Es sollte erwähnt werden, dass das 16-PS-Aggregat völlig anders aufgebaut war als das italienische Herz, das für die Fiats gefertigt wurde. Es war ein luftgekühlter Zweizylinder-Boxer. Die hin- und hergehende Anordnung der Kolben (der Motor liegt „flach“, die Kolben bewegen sich horizontal gegeneinander) sorgte für eine gute Laufruhe und eine höhere Leistung – all dies, um als Steyr Puch 500 besser für die heimischen Bergstraßen geeignet zu sein. Nach einigen Produktionsjahren erschienen größere und leistungsfähigere Varianten, bis schließlich die von uns gefahrenen und im Text vorgestellte Version präsentiert wurde.

Sportliche Emotionen

1964 kam der Steyr Puch 650 TR auf den Markt, ein Modell, dessen Bezeichnung den Hubraum des Boxers verrät. Zwei Jahre später wurde der 650 TR2 Europa vorgestellt. Eine Variante mit Türen, die sich wie bei modernen Autos öffnen ließen (vorher waren es Türen mit Scharnieren an der B-Säule). Der in 120 Exemplaren produzierte 650 TR2 Europa leistete 40 PS. Der 650 TR2 wurde als kleines und höllisch schnelles Auto bekannt. Es genügt zu sagen, dass Sobiesław Zasada auf diesem Auto 1966 den Pokal der Rallye-Europameisterschaft in der Gruppe 2 gewann. Dieses Kunststück wurde weithin bejubelt – nie zuvor hatte ein so kleines Auto einen so großen Erfolg im Motorsport erzielt.

„Unser Wagen“ ist ein besonderes Beispiel. Er gehört zur Sammlung von Guy Moerenhout und besitzt einen Motor mit einem Hubraum von 823 ccm. Dieser Veteran der historischen Rallye Monte Carlo ist ein würdiger Vertreter seiner Art. Er hat die letzten Jahre in der belgischen Sammlung verbracht, wo er in einer warmen Garage steht, aber auch regelmäßig für jede



Menge Spaß und sportliche Begeisterung sorgt. Vor einigen Jahren gewann die Crew von Stephanie und Pascal Aime damit den ersten Platz in ihrer Klasse bei der historischen Rallye Monte Carlo!

Hinter dem Lenkrad ist der Spaß noch größer. Der Motor des beschriebenen Steyr Puch hat eine höhere Leistung als der Werks-650er. In seiner jetzigen Konfiguration hat das Auto mehr als 50 PS und kann über 140 km/h fahren! Dieser Wert überzeugt Sie nicht? Guy erzählte uns lächelnd, dass dieses kleine Wahnsinnsgerät mit dem Einbau eines langen Getriebes bis zu 180 km/h schnell unterwegs ist.

Bremsen? Trommelbremsen, die hat der serienmäßige 650 TR2 ebenfalls. Sie werden in keiner Weise unterstützt, wenn Sie also einen schweren Fuß haben, sollten sie ihn beim Bremsen auch haben. Wenn man mit einer Blechbüchse über 100 km/h fährt und beim Betätigen des Bremspedals nicht sofort die Wirkung spürt, wird man als Fahrer nachdenklich.

Das ungewohnte Erlebnis begleitet uns während der gesamten Fahrt. Der Zweizylinder-Boxer kann laut aufheulen, läuft aber erstaunlich ruhig und gleichmäßig. Seine sportlichen Eigenschaften sind für einen

Fahrer, der an moderne Motoren gewöhnt ist, nicht ungewöhnlich und auch nicht das Getriebe. Das Schalten der Gänge sowie das Herunterschalten erfordern allerdings einige Übung. Besonders im 1. Gang mit Zwischengas.

Der Steyr Puch möchte, dass sie ihn fühlen, dem Klang des Motors lauschen und im richtigen Moment die Gänge wechseln. Einen gemeinsamen Rhythmus zu finden, ist das Geheimnis beim Fahren dieses Autos. Schon nach wenigen Kilometern hat man sich daran gewöhnt und kann den Schalthebel bedienen ohne dass es kracht. Dann ist der Fahrspaß noch größer.

Eine kurze und intensive Runde in einem Steyr Puch 650TR2 bleibt noch lange in Erinnerung und der eigentliche Zauber kommt durch das Bewusstsein, dass man in einem außergewöhnlichen Auto sitzt. Vorausgesetzt er ist in einem guten technischen Zustand, ist der österreichische 500er immer noch fähig, die Begeisterung in jedem Liebhaber italienischer Autos zu entfachen. Sollten Sie jemals die Sammlung von Guy Moerenhout besuchen, grüßen Sie den italienisch-österreichischen Veteranen der Rallye Monte Carlo. Er verdient Respekt!

Karl Pöttl

Der Silberne



TEXT // FOTOS Karl Pöttl



Da mein erstes Auto ein Steyr Puch war, hatte ich immer ein Auge für diese. Wie es der Zufall so wollte, hatte ich ganz in meiner Nähe (Österreich-Burgenland-Pinkafeld) einen Puch in einer offenstehenden Garage erspäht. Es vergingen noch ein paar Jahre, bis mir der Eigner diesen um 10 000 Schilling anbot. Es war genau der richtige Moment und ich kaufte diesen gemeinsam mit einigen Ersatzteilen.

nicht restaurieren), war für mich doch etwas Neues. Zum Glück hatte ich in meiner Gegend einen Puch-enthusiasten namens „F. H.“, der einen hohen Stellenwert in der Puchszene als Spengler, Motortuner und Rallyefahrer hatte. Er führte mich durch das ganze Projekt. Er zeigte mir, auf was es bei den Karosseriearbeiten ankommt, borgte mir eine Vorrichtung zum Aufspannen der Karosserie, tunte den Motor, gab mir Instruktionen wie das Saugrohr, sowie der Auspuff zu machen sind, verriet mir so einige Spenglertricks, gab mir gute Kontakte und sogar zwei Türen. Ich durfte sogar das Design seiner 13-Zoll Felgen, die auf seinen scharfen Puch IMP montiert waren, kopieren. Wir alle wissen, wie schnell so ein Puch zerlegt und nackt im Blechkleid vor einem steht. Aber aller Anfang ist schwer. Sorgen an der Karosserie machten mir nicht die Blechpartien, die man erwerben konnte – nein

In meiner Jugend übte ich mich schon sehr früh mit Auto spengeln und lackieren, jedoch einen Steyr Puch von Grund auf zu überarbeiten (ich nenne es bewusst



– es waren diejenigen Blechpartien, die man selbst anfertigen musste. Alles musste gut vermessen werden, danach kam die Flex zum Einsatz und trennte Gutes vom Schlechten. Was übrig blieb wurde sandgestrahlt. Nun ging es darum sich Stück für Stück durch die Karosserie zu arbeiten, was zuvor anstrengend war, aber ich erfreute mich nach jedem fertiggestellten Abschnitt an der Karosserie. Keiner sollte glauben, dass man einen Kotflügel oder eine Seitenwand ohne mühseliges nachspengeln einfach so dran schweißen konnte.

Der Kofferdeckel hatte es jedoch in sich. Zuerst passte ich alles rundum an den originalen Kofferdeckel an, jedoch hatte dieser links und rechts, im Bereich der Verbindung der Verstärkungsstrebe, kleine Rostlöcher. Schnell war ein Neuer im Nachbau gekauft und dann kam die Überraschung: All die Spalten links sowie





– es waren diejenigen Blechpartien, die man selbst anfertigen musste. Alles musste gut vermessen werden, danach kam die Flex zum Einsatz und trennte Gutes vom Schlechten. Was übrig blieb wurde sandgestrahlt. Nun ging es darum sich Stück für Stück durch die Karosserie zu arbeiten, was zuvor anstrengend war, aber ich erfreute mich nach jedem fertiggestellten Abschnitt an der Karosserie. Keiner sollte glauben, dass man einen Kotflügel oder eine Seitenwand ohne mühseliges nachspengeln einfach so dran schweißen konnte.

Der Kofferdeckel hatte es jedoch in sich. Zuerst passte ich alles rundum an den originalen Kofferdeckel an, jedoch hatte dieser links und rechts, im Bereich der Verbindung der Verstärkungsstrebe, kleine Rostlöcher. Schnell war ein Neuer im Nachbau gekauft und dann kam die Überraschung: All die Spalten links sowie rechts und im speziellen zum Prinzen hin (das Blech, an dem die Scheibenwischer befestigt sind), waren grauenvoll. Ich zeichnete mir am Deckel die Idealkante an, machte den Falz gerade und spengelte diesen auf meine Idealkante neu. Viel Arbeit, die sich auch gelohnt hat. Wir alle wissen, wie schwer es ist, einen rundum gleichmäßigen Spalt bei einem Kofferdeckel herzustellen. Man braucht sich ja nur die Prospekte von damals anzuschauen, wo die Spaltmaße beim Kofferdeckel vom Werk aus eher einem Unfallauto glichen. Die Wahl der Farbe für die Karosserie war für mich einfach, inspiriert von der sandgestrahlten Karosserie, folglich Silber. Mag sein, dass das so manchen an dieser Stelle sauer aufstößt, aber so ist er aus hunderten Puchs immer zu erkennen. Grundieren, spachteln, nochmals grundieren, füllern, schleifen (Trockenschliff mit 400 – danach mit 800 finalisiert) und das Lackieren der Innenräume, übernahm ich auch in Eigenregie. Die Außenhülle in Silber zu verpacken hatte ich an eine Fachwerkstätte meines Vertrauens abgegeben. Der Zusammenbau war eine gemähte Wiese, denn fast alle Anbauteile waren bereits vor dem Lackieren schon einmal vormontiert.

Nun kam das Typisieren auf mich zu.

Einzutragen waren:

- Auspuffanlage
- Sportluftfilter
- Leistungssteigerung nach TR II Anhang J
- Bauartgeschwindigkeit auf 130 km/h
- Tieferlegung auf 11cm Bodenfreiheit
- Selbstbaufelgen 13 Zoll 5,5J ET-3 hinten & -4 vorne
- Bereifung 165/50 R13
- Sportlenkrad Ø310
- Rückspiegel

Nach einem Monat war auch das erledigt und der Sommer 2003 meinte es ganz gut mit uns. Wir hatten beinahe nur Schönwetter und konnten so, fast die ganze Saison, mit geöffnetem Verdeck durch die Lande fahren. Ich wurde toll belohnt für die vielen Entbeh-



rungen, die nicht immer Spaß machten.

Der erste Winter zog ins Land und die erste Verbesserung stand an. Ein vollsynchronisiertes 700C-ZF Getriebe. In einem darauffolgenden Winter wurde das 700-ZF Getriebe auf ein 5-Gang mit einem 9er Triebhülse, mithilfe eines Puchspezialisten namens „F. T.“ aus Graz, umgebaut. Es ging nicht darum, eine höhere Endgeschwindigkeit zu erreichen, nein, vielmehr dass die höheren Gänge enger zusammenrückten.

Weiter wurde der Ölkühler unter der Gebläsehaube verbannt, seine Dienste übernahm ein Ölkühler aus dem damaligen Audi 80 Turbodiesel. Dieser bekam einen Ventilator vorgeschaltet, der sich ab 85° Öltemperatur einschaltete.

Der Winter 2013-2014 brachte einen von mir getunten Motor. Anstatt der TR Kolben kamen Harley-Davidson Schmiedekolben zum Einsatz mit der Bohrung von 89,6 mm, Verdichtung 11,03:1, Zylinderköpfe mit 40mm Einlass, 35mm Auslassventilen und einer SL 65 Nockenwelle. Um auf das Verdichtungsverhältnis 11:1 zu kommen, musste ich allerdings den Kolbendom, um



das Volumen von 3cm³ erhöhen. Also schweißte ich den Dom dementsprechend auf, bearbeitete die Quetschkante, sodass ich einen konischen Spalt von 1,35mm bis 1,5mm rundum hatte. Natürlich mussten die aufgeschweißten 3cm³ (umgerechnet 8,1g) an der Unterseite des Kolbenboden wieder abgefräst werden, um nicht unnötig schwer zu werden. In Wirklichkeit erleichterte ich den Kolben anstatt 8,1g um fast 12g. Leider hatte sich der Kolben durch die Schweißarbeiten dermaßen

wollte wissen, wie weit man gehen kann und riskierte so einiges. Den Motor hatte mein 11-jähriger Sohn Richard, mit guten gebrauchten Hauptlagern und neuen Pleuellagern unter meiner Aufsicht zusammengebaut. Weiter spendierte ich ihm noch einen Löser-Verteiler, baute den Motor ein, machte eine Probefahrt und musste leider einen Ölverlust im Bereich der Schwungmasse feststellen. Ich baute den Motor wieder aus, und sah,



verzogen, dass er nicht mehr in den Zylinder passte. Ich vermaß den zweiten, noch nicht aufgeschweißten Kolben, und drückte den Verzogenen im Schraubstock mit Gummieinlagen so lange, bis ich wieder auf dem Originalmaß war. So einen Schmiedekolben muss man so an die 3mm am Kolbenhemd überdrücken, bis das feste Gefüge nachgibt. Danach musste ich erkennen, dass die Kolbenbolzenaugen nicht mehr fluchteten. Auch da klemmte ich den Kolben im Schraubstock fest, steckte den Kolbenbolzen in das eine Auge, verlängerte den Kolbenbolzen mit einem Ø12 Rundstahl und drückte so lange, bis der Kolbenbolzen von beiden Seiten wieder widerstandsfrei durchging. Danach erwärmte ich den Kolben auf 300°C im Backrohr. Nach dem Abkühlen kontrollierte ich alle Abmessungen und die Fluchtung der Kolbenbolzenaugen – alles maßstabstabil. So konnte ich jetzt auch den zweiten Kolben aufschweißen und finalisieren. Natürlich war das alles nicht fachmännisch, aber ich

dass sich das Öl wohl beim Kurbelwellen-Dichtring vorbeimogelte. Ich holte den Simmering vorsichtig mit einem Schraubendreher raus, kürzte die innenliegende Spannfeder um ca. 8 mm und baute alles wieder zusammen. Ohne einer weiteren Probefahrt machte ich mich nun mit meinem inzwischen 12-jährigen Sohn Richard auf den Weg zum Nordkap. Natürlich war die Packliste immens: Alle Zugseile, Radlager für hinten und vorne, komplette Kupplung mit Ausrücklager, Benzinpumpe, je 1Stk. Kipphebel – einlass- sowie auslassseitig, je ein Einlass- sowie Auslassventil, eine Ersatzzündspule sowie einen kompletten Verteiler, einen kompletten Vergaserdüsenatz und vieles mehr. Kurz vor der Abfahrt schraubte ich noch eine externe Lambda-Sonde in den Auspuffkrümmer und ab gings. Die ersten 200km fuhr ich nicht mehr als 80 km/h, mit Riesenhoren auf den Zylindern. Nach dem ersten Tankstopp erhöhte ich auf 100 km/h, der Motor blieb



dicht, und die Geräusche aus dem Motorraum waren mir nicht fremd.

Nur der Lambdawert war eher etwas zu mager. Also telefonierte ich mit Herrn „E. G.“ aus dem schönen Niederösterreich, welche Düsen ich wohl ändern soll. Der gute Mann sagte mir, dass ich die Hauptdüse um die nächstgrößere die ich habe, größer machen soll. Beim nächsten Tankstopp machte ich dies und erhöhte die Autobahngeschwindigkeit auf 120 km/h. Der Lambdawert zeigte sich nun auf der eher fetten Seite im unterem Drehzahlbereich beim Beschleunigen und so auch im oberen Drehzahlbereich bei 7000 U/min. und das war mir auch so recht. Motor und Getriebe bildeten eine sehr gut ausgewogene Einheit, die das Hochdrehen über 6000 U/min überflüssig machte. Ja, wir schafften es ohne Panne bis ans Nordkap hoch, in nur 4 Tagen mit 4 140 km, 1/2l Öl, einem Durchschnittsverbrauch von 5,8l auf 100km und das bei einem Durchschnittstempo von 88 km/h. Diese Sternfahrt ging für mich in die Geschichte ein.

Mit anderen Worten: Ihr Schrauber da draußen, traut es euch ruhig zu auch am Motor zu schrauben und zu tunen, auch ich habe zuvor noch nie einen Motor selbstständig zusammengebaut! Denkt, ich habe den Kolben aufgeschweißte und im Schraubstock wieder zurechtgedrückt. Ja, Glück brauchte ich sicher auch. Wir alle wissen, wie schnell auch etwas in die Hose gehen kann. Jedoch, die nun rund 24 000km geben mir recht, dass ich da so einiges richtig gemacht haben muss. Zudem hat der Motor auch ausreichend Leistung. Was will man mehr?

In der Zwischenzeit habe ich kaum mehr was am Auto verändert, bis auf einen elektronischen Zündverteiler aus dem Hause „M“ in der Schweiz, mit welchem man bequem per Handyapp die Zylinderkurve verändern kann. Freilich ist jener kein Muss, aber missen will ich ihn auch nicht mehr. Sein mechanischer Bruder ist immer an Bord.

Alles in allem ließ mich der Silberne nie in Stich, ich schaffte es immer per Achse nach Hause. Seine Zuverlässigkeit hat aber auch seinen Preis: Ich schraube ständig irgendwo herum und entdecke so manche Schwächen, bevor ich damit zum Erliegen komme. Ich bereiste mit ihm Ungarn, Italien, Schweiz, Frankreich, Deutschland, Dänemark, Schweden, Finnland, Norwegen, Tschechien, Slowenien und die Slowakei, in den letzten 71 198 km (alles per Achse). Ich hoffe, dass so manche Länder wie Polen, Russland, Spanien und Portugal sich noch dazugesellen.

Nicht zu vergessen ist, dass ich beim gesamten Projekt meine tüchtige Frau Anita zur Seite hatte. Sie hat neben dem Aufräumen auch Schleif- und Polierarbeiten übernommen. Außerdem durfte ich öfters ihr Backrohr als beheizte Lacktrockenkammer verwenden. Sie stand mir auch bei technischen Problemen bei und brachte mich auf interessante Lösungen. Unsere zwei Kinder Erika und Richard sind mit dem Silbernen groß geworden, in drei verschiedenen Kindersitzen schliefen sie tief und fest im Getümmel des Boxermotors.





Die Reise zum Col de la Bonette und Mont Ventoux

September 2021

TEXT // FOTOS Michael Kuhn



Die Vorgeschichte zur Reise

Bereits im März 2015 anlässlich der Retro Classics in Stuttgart begegnete ich Charly Pörtl und seinem Sohn Richard auf dem Messestand des „STEYR PUCH FREUNDENKREIS DEUTSCHLAND seit 1983“.

Charly berichtete von erstaunlichen Geschichten rund um seinen Puch. Mehr dazu in dem Bericht „Der Silberne“ in der THONDORF 36.

Dass sich jemand traute an einem Kolben mittels eines Schraubstocks (gummiert) herumzudrücken, ihn danach in einen Motor einzubauen und 8 000 km mit seinem 12-jährigen Sohn an das Nordkap und wieder zurück nach Pinkafeld im Burgenland zu fahren, überstieg meine Vorstellungskraft.

Ein Backofen und die verkürzte Spannfeder eines Wellendichtrings spielten dabei auch noch eine Rolle. Da brauchte es schon ein inniges Verhältnis zur Technik...

Im Zusammenhang mit meiner Recherche zu dem englischen Steyr Puch 650 TR2 aus der AUTOCAR August 1967, der über Ryders Autoservice in Liverpool, mehreren Besitzern in Deutschland, letztendlich nach Graz zurückkehrte, 2009 eine Nahtoderfahrung in Kroatien hatte und schwer lädiert überlebte, kam ich wieder mit Charly in Kontakt. In seiner Garage fand der schwer beschädigte rechtsgelenkte TR2 ein vorläu-

figes ruhiges Plätzchen. Allerdings wurde ihm nach einer ausführlichen Diagnose das Vorderteil amputiert.

Im Juli 2020 besuchte ich Charly und Anita anlässlich meiner Österreichreise in Pinkafeld. Bei der Gelegenheit konnte ich die hintere Hälfte des englischen TR2 in Augenschein nehmen. Nach einem angenehmen Plausch in häuslicher Umgebung machte ich mich mit meinem Puch auf den Weg zum Reinischkogel in der Südsteiermark.

Wir blieben in Kontakt.

Im Juli 2021 – während der Hochphase der unsäglichen Pandemie – fuhren Charly und seine Anita mit ihrem Transit zum Nordkap. Im Kasten hatten sie sich eine provisorische Schlafkabine eingerichtet. Die Hotels in Norwegen hatten alle geschlossen. Sie fuhren in 10 Tagen 9 000 Km. Von Pinkafeld im Burgenland zum Nordkap und wieder zurück.

Macht im Durchschnitt 900 km pro Tag. Diese Wegstrecke ist auf den Straßen im Norden nur zu schaffen, wenn man den ganzen Tag fährt und fährt. Zehn Tage lang. Auf dem Rückweg legten die beiden in Bonlanden eine kurze Rast ein. Auf meine Frage bezüglich der 9 000 km erhielt ich eine lakonische Antwort: „Wir fahren halt gerne Auto“. Dies schien mir die richtige Einstellung für eine gemeinsame Reise in den Süden Frankreichs zu sein. Zu diesem Zeit-

punkt waren mir die Reisen von Charly und Anita in fremde Gefilde mit ihren beiden Kindern im silbernen Gehäuse noch nicht bekannt. Charlys Schrauberkünste konnte ich mir zwar vorstellen, hatte sie aber unter widrigen Umständen in der Praxis noch nicht erlebt. Die Gelegenheit dazu sollte sich noch ergeben. Meine Frage bezüglich einer gemeinsamen zehntägigen Reise nach Südfrankreich stieß auf spontane Zustimmung. Charly warf dann noch einen kurzen Blick auf meinen TR2. Er bewegte die hinteren Räder im Stand. Diagnose: Die Bolzen am Getriebe seien ein wenig ausgeschlagen. Das überraschte mich nicht wirklich, da ich in den letzten Jahren mit dem Puch um die 10 000 km in den Alpen unterwegs gewesen bin. Aber Charly hatte schon eine Lösung parat. Der Einbau einer Achsabstützung „made by Jürgen Pachteu“ würde Abhilfe schaffen und die Achse wesentlich besser führen.

Wir einigten uns auf einen Reisettermin im September 2021. Die Pässe sind dann noch offen und die Schulferien in Frankreich vorbei. Die Achsabstützung mit allen Kleinteilen in Edelstahl Ausführung würde er im Puch mitbringen.

Ich machte mich dann an die Reiseplanung. Besorgte mir Karten und die nötigen Informationen. Ich wäre gerne schon einige Jahre früher nach Frankreich gefahren. Mein eklatanter Mangel an französischen Sprachkenntnissen hielt mich aber davon ab. Völlig zu Unrecht, wie sich auf der Reise herausstellte. Als Hesse halte ich gerne einen Plausch mit den Einheimischen. Ich machte unterwegs dann bald die Erfahrung, dass ein Informationsaustausch mit ein wenig Englisch auch in den Tälern der französischen Seealpen möglich ist.

Ein mobiles Wunderding genannt Smartphone kann eine französische Speisekarte durch bloßes Antippen des Displays im Nu ins Deutsche übersetzen. Selbst ein Dialog in Deutsch-Französisch und umgekehrt ist über das Smartphone möglich.

1.Tag

Es kam der 15. September 2021.

Ich hatte für beide ein Hotel gegenüber einer befreundeten VW Werkstatt gebucht. Charly und Anita liefen um 12:30 Uhr bei uns ein. Sie waren gegen 5:00 Uhr in Pinkafeld gestartet und über Wien-Salzburg-München-Stuttgart nur auf Autobahnen gefahren. 700 km in 7,5 Stunden. Da blinzelte ich doch etwas nervös. Wenn die immer so schnell unterwegs sind... Ich bevorzuge doch eher den gemächlichen Vortrieb. Na, vielleicht lag es am 5-Gang Getriebe und reichlich vorhandener Kraft im Heck.

Rita servierte für uns einen Kräuterquark mit Pellkartoffeln. Wie sagt der Österreicher dazu? Topfen mit gekochten Erdäpfeln.

Ich besitze mittlerweile ein Duden-Taschenbuch mit 510 Seiten. Titel: „Österreichisches Deutsch“. Wörterbuch der Gegenwartssprache in Österreich. Dazu eine kleine Geschichte. Eine österreichische Freundin lädt mich

zum Essen ein. Was gibt es? Schweinslungenbraten. Mein erster Gedanke. Wie kann ich gesichtswahrend diese Einladung ablehnen. Schweinslungenbraten, so etwas essen die in Österreich? Nun, es klärte sich bald auf, dass es sich um Schweinefilet handelte... Nach der Einladung habe ich das Taschenbuch gekauft.



Nach dem Essen sind wir zu dritt mit unseren Puch Autos zur Werkstatt gefahren. Charly und Anita waren beide putzmunter. Ich hätte nach dieser Autobahn-Hatz erst mal ein Nickerchen einlegen müssen. Ich tröste mich mit dem Altersunterschied von 20 Jahren. Wartet bloß ab bis ihr in meinem ...!

Den Puch rollten wir auf die Hebebühne. Passte gerade so. Charly schlüpfte in seine Montur, Anita rollte das Werkzeugbesteck aus. Die Abstützung wurde bereit gelegt. Dann ging es Schlag auf Schlag. Die beiden sind ein stresserprobtes Team. Es ging zu wie im OP-Saal. Schwester: Messer, Schere, Tupfer. Erst die Achsabstützung montiert, dann Einbau einer provisorischen Heizung mit Lufterwärmung über den Ölkühler. Bei 90 Grad Öltemperatur eine ausreichende Heizung, um das Beschlagen der Scheiben zu vermeiden. 40 Jahre lang bin ich ohne jegliche Heizung gefahren. Ich erinnere mich noch an die Einfahrt zum Arlberg Tunnel vor einigen Jahren. Ich hatte vorher bei Regen getankt, die Windschutzscheibe beschlug sofort. Hektisches Wischen bei Gegenverkehr im Tunnel. – Ist nicht wirklich intelligent! Auf meinen Wunsch hin tauschte Charly noch den Starterzug aus. Im eingebauten Zug war der Stahldraht gebrochen. Zu guter Letzt wurde der Luftfilter gewechselt. Das erwies sich als leistungsfördernd. Nach knapp drei Stunden war mein Puch fit für die Reise.

2.Tag

Endlich ging es los.

Noch eine Umarmung, mahnende Worte von Rita. Pass bitte auf die Deppen im Straßenverkehr auf. – Mach ich!

Sensible Seelen werden sich jetzt fragen, warum nimmt der seine Rita nicht mit? In den Neunzigern sind wir im IMP zusammen über die Alpen gefahren und mit dem TR2 durch ganz Österreich. Die Kurbelei bergauf-bergab ist ihr magenmäßig nicht gut bekommen. Das hat sich über die Jahre nicht geändert, ist eher noch schlimmer geworden.

Wir waren jetzt unterwegs. Über die Schwäbische Alb, durch das wunderschöne Obere Donautal mit einem ersten Halt am Benediktinerkloster Beuron. Der Himmel blieb trübe. Die Wetteraussichten aber waren gut, Besserung in Sicht. Erstes Ziel an diesem Tage war die Werkstatt von Roberto Molin. Roberto ist Präsident des Fiat500-Club Schweiz. Man berichtete wundersame Dinge über seine Werkstatt. Aber erst stand ein Besuch in seinem Haus in Gisikon an. Wir plauderten ein wenig mit seiner Frau über dies und das bevor Roberto einlief. Dann fuhren wir zur Werkstatt. Oha. Die wirkte jetzt aber sehr professionell. Hubert und Hans arbeiten in ihren privaten Garagen. Ich kenne noch die traditionellen dunklen Werkstätten von Heinz Liedl in Graßlfing und Walter Niessner in Wien. Beide Werkstätten sind sicherlich älter als 60 Jahre. Die Werkstatt von Roberto spielte in einer anderen Liga. Er muss damit allerdings auch kein Geld



auf neuentwickelten Zylinderköpfe für den Steyr Puch 650TR in die Hand nehmen. Die Investition: ein Jahr Entwicklungszeit und ein paar Rappen. Leistungsmäßig ein großer Schritt. Die technische Expertise aus der Steiermark war sicherlich hilfreich. Zwei Werkbänke für die Endmontage rundeten die Ausstattung ab.



verdienen. Blitzsauber – wie man es in der Schweiz gewohnt ist. Optimal ausgelegt für das Schrauben an Fiat 500 und Steyr Puch Motoren. Der Motorprüfstand befand sich in einem ehemaligen Baucontainer, nun mit Computer-Leitstand ausgerüstet, wegen der Lärmentwicklung schallisoliert. Die Lackierung des Containers war makellos. So einen Motorprüfstand habe ich zuletzt bei Franz Holzer in Hartberg in der Steiermark gesehen. Von ihm stammt auch der Prüfstand von Roberto. Er ließ uns auch die von Grund



In der Mitte des Raums stand ein wunderschöner Fiat Ghia 500 Jolly mit den originalen Korbstühlen. Die Idee zu dem Wagen soll von l'Avvocato Gianni Agnelli, dem Fiat Erben, stammen. Missgönner Menschen nannten ihn einen Playboy. Auf den Auktionen für die Schönen und Reichen im Umfeld von Golfplätzen und Yachthäfen ist der Fiat 500 Ghia Jolly ein beliebtes Objekt der Begierde. Bevor der Sozialneid ausbricht: man sollte bedenken, ohne die Reichen gäbe es auf dieser Welt einige schöne und überflüssige Dinge wie diesen Korbwagen oder einen Lamborghini Miura SV sicherlich nicht, aber einen Trabant aus Duroplast

vom VEB Sachsenring. Die dortigen Entwickler hätten schon gekonnt, durften aber nicht.

In der Ecke ruhte ein orangener Steyr Puch 500S



in einer Gruppe 5 Modifikation. Alles was Roberto und seinen Freunden an feiner Technik im Laufe der Jahre eingefallen ist wurde in dem Fahrzeug verbaut. Die Fotos sprechen für sich. Oben auf einem massiven Regal standen zwei Formelrennwagen mit Fiat500 Motor. Es gab eine Vielzahl von Herstellern solcher Formelwagen. Wer es ganz genau wissen möchte der sollte in dem Buch „Fiat500 fuoriserie“ nachschlagen. Dort sind sicherlich über zweihundert Hersteller genannt die sich mit Sonderkarosserien auf Fiat500 Basis beschäftigt haben. Sollte ein Autokenner glauben, er wüsste alles über den Fiat500, der wird mit diesem Werk eines Besseren belehrt. Selbst über ein Jamos GT, Adria TS, IMP 700GT und einen Korn Roadster

auf Steyr Puch Basis wird berichtet.

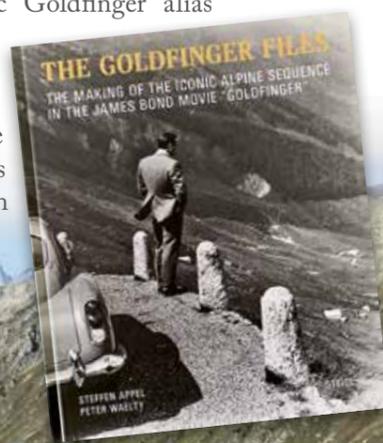
Wir nahmen von Roberto Abschied. Er versprach uns abzuholen, sollten wir mit einem technischen Defekt liegen bleiben. Sehr freundlich von ihm. Aber wir bleiben doch nicht liegen! Wir mussten uns sputen, wollten wir noch bei Tageslicht im Hotel „Gotthard“ in Gurnellen ankommen. In einer THONDORF habe ich schon früher über diese Herberge geschrieben. 1992 haben Rita, Michael und der IMP dort eine Nacht auf dem Weg zu Sustenpass verbracht. Zu der Zeit wurde das Hotel noch von einem Frauenquartett geführt, alle damals um die 60 Jahre alt. Mittlerweile sind es noch drei Schwestern. Greta Sicher, in der besten Tradition Schweizer Gastfreundschaft stehend, arbeitet nun alleine in der Küche. Ihre marktfrische Küche lockt selbst Besucher aus dem Welschland an. Unterstützung erfährt sie durch ihre langjährigen Mitarbeiter aus Portugal. Ich bin ihr sehr dankbar, dass ich nach 30 Jahren noch einmal die Gelegenheit bekommen habe, mit ihr sprechen zu können.

3.Tag

Über den Furka.

Am Anfang der Furkastraße in Hospental bogen wir am Kreisel rechts ab. Geradeaus geht es nach Airolo im Tessin. Dort sollten wir am 8.Tag der Reise von der Tremola kommend tanken. Aus dem Kreisel fahrend näherte sich uns ein Aston Martin DB5 in der Farbe Silver Birch (Weißbirke). Exakt das Model, das Sean Connery in Goldfinger fuhr. Das hatte Stil. Auf dem Furka begegnete 007 Auric Goldfinger alias Gerd Fröbe mit dem netten Butler im schwarz-gelben Rolls-Royce Phantom III.

Mein Gott war der Fröbe in der Rolle des Goldfingers mies. Er gab in seinen Rollen



oft den typischen Film-Deutschen, der zwischen Jovialität und Brutalität schwankte. Das mochte man in Hollywood. Er lehrte James Bond das Fürchten.

Natürlich legten wir auf der Furkastraße einen



Halt ein und schauten auf die Serpentine unter uns, genau wie es James Bond im Film tat. Wir standen schließlich auf historischem Boden. Auf dem Parkplatz des geschlossenen Hotels Belvédère blickten wir auf den Ort Gletsch im Tal und die Serpentine des Grimselpasses.

Dann ging es in einem Stück nach Martigny im Wallis. Von der Schweiz über den Großen Sankt Bernhard nach Italien. Leider war die Passstraße wegen Bau-

arbeiten gesperrt. Dann halt durch den mautpflichtigen Tunnel. Dort stauten sich an der Bezahlstelle die Wohnmobile. Es sind so viele. Ich höre schon den Aufschrei der Wohnmobilbesitzer. Endlich waren wir durch und fuhren über Aosta zum Kleinen Sankt Bernhard. Oben auf der Passhöhe begrüßte uns ein hölzerner Bernhardiner.

In Seez – nun wieder auf französischem Boden – übernachteten wir.

Erster Einsatz der Microsoft-App „Translator“. Man fotografiert die Speisekarte und schon liegt sie auf Deutsch vor. Man könnte nun einwenden, „Bub hättest du mal in der Schule was gelernt, bräuchtest du diese Krücke nicht!“ Die App war eine Empfehlung von Erika, der Tochter von Anita und Charly. Mein Dank an Erika. Mit dieser App habe ich mir viele kulinarische Enttäuschungen erspart. Herrgott, ich hätte doch Französisch lernen sollen!

4.Tag

Jetzt fuhren wir endlich über die Pässe der Tour de France.

Auf dem Weg zum Col de l’Iseran legten wir eine kurze Pause am Lac du Chevril ein. Motoren aus und den Ausblick über den See auf die Berge genießen. Abgelenkt wurden wir durch drei neue Alpine A110. Ein schönes Auto. Es entstieg ihnen ältere Franzosen. Respekt! Man tauschte sich über die Autos aus. Ein Steyr Puch schien ihnen nicht bekannt zu sein. Auf der Radlerseite mit dem vielversprechenden Namen „Qualdich.de“ wird der Col de l’Iseran als der unbestritten höchste Alpenpass mit 2 764 Meter genannt. Erst dann folgt das Stilfserjoch mit 2 757 Metern.



Wer diese Pässe mit dem Rad überwunden hat wird noch im hohen Alter im Ohrensessel sitzend seinen Enkeln von dieser Tour der Leiden berichten.

Mittlerweile fielen mir zwei Dinge an meinem Puch auf. Das Heck entwickelte weniger Eigenleben und der Motor ging spürbar besser. Was lernte ich daraus? So eine Achsabstimmung taugt was und ich sollte häufiger den Luftfilter wechseln.

Sowohl auf der Anfahrt als auch der Abfahrt zum Col de l’Iseran standen die Fotografen von foxphotos.net und versuchten ihre Brötchen zu verdienen. Jedes bewegliche Objekt wurde von ihren Spiegelreflexkameras und einem grellen Blitz auf der SD Karte gespeichert. Fast wie in Stuttgart, wenn es bei 40km/h blitzt. Oben auf der Höhe hingen kleine Holzkästen mit Geschäftskarten. Wieder zuhause, konnte man auf ihrer Homepage – solange man das Aufnahmedatum kannte – die Fotos in verschiedenen Auflösungen herunterladen. Natürlich gegen Bares bzw. PayPal. Das habe ich dann auch für uns gemacht. Die Fotos wurden zu Puzzles verarbeitet. Einem Foto kann Schlimmeres zustoßen– siehe Bericht „Puzzles“.

Auf Nebenstraßen zum Col du Cenis. Einkehr im Le Relais du Col. Auftritt von Simone. Das Restaurant war ihr Service-Reich. Eine selbstbewusste ältere



re Dame in ungewöhnlicher Bekleidung. Auf eine bestimmte Art sehr originell. Möglicherweise war es auch eine Landestracht. Simone überraschte uns mit

einem spontanen Vortrag über die Alpenüberquerung von Hannibal, dem Mann aus Karthago im heutigen Tunesien. Der Kriegstross von 50.000 Mann und 37 Kriegselefanten zog auf verschiedenen Wegen, unter anderem über den Col du Cenis, nach Italien. Dieses gewagte Unternehmen war im Jahre 218 v.Chr. sicherlich eine Meisterleistung der Logistik und der psychologischen Kriegsführung. Elefanten in der Po-Ebene. Die Römer müssen gelinde gesagt ziemlich überrascht gewesen sein. Die Sprache von Simone klang für mich nicht nach Französisch, aber was weiß ich schon über Französisch... Als Mensch war sie mir gleich sympathisch. Sie drückte mir handschriftliche Notizen, geschrieben in einem Durcheinander von Sprachen über den zweiten punischen Krieg, in die Hand. Erst jetzt wurde mir klar, was ihre Erzählungen uns sagen sollten. Ich bestellte eine „Tarte au Beaufort“, eine Mürbeteig-Tarte mit einer Beaufortfüllung (Käse der Region). Bisher dachte ich bei Beaufort immer an die Beaufortskala. Die kennt man, wenn man Segler ist oder eine Drohne fliegt. Ab Beaufort 5 kommt die Drohne nicht mehr zurück – „Gone with the wind“.

Vorbei am Lac du Mont Cenis verlassen wir Frankreich, um über Susa in Italien nach Briancon zu fahren. Dank der offenen Grenzen ohne jegliche Formalitäten.



Die nächste Herausforderung in Gestalt des Col d’Izoard wartete schon auf uns. Ein ruhiger, abgechiedener landschaftlicher Leckerbissen. Ist man im unteren Teil noch im lichten Kiefernwald unterwegs, zeigt sich weiter oben eine grandiose Serpentine in wilder Felsenlandschaft. Dann noch über den Col de Vars. Er verbindet den Col d’Izoard mit dem Col de la Bonette.

Dann reichte es mir für heute. Bei meinen Begleitern Charly und Anita war ich mir da nicht so sicher.

In Jausiers, unserem Ausgangspunkt für unsere



Anfahrt zum Col de la Bonette, fanden wir die ideale Unterkunft „Le Sans Souci“. In einem Hotel „Sorglos“ sollte man unbedingt übernachten. Tankstelle, Restaurant und Hotel – alles unter einem Dach.

Von Tankstopp zu Tankstopp führen wir ungefähr 200 bis 250km. Wir hätten weiter fahren können, aber die Dichte des Tankstellennetzes in den Alpen ist überschaubar. Sicherheit tut not. Der Stopp wurde auch immer für einen kurzen Blick auf den Motor und unter das Auto genutzt. Sind noch alle Teile da?

5.Tag

Am nächsten Morgen bin ich etwas unruhig. Seit ich den Col de la Bonette auf einem Foto gesehen habe, wusste ich, da musst du mit dem Puch hinauf. Von weitem schaut er wie eine Kohlenhalde aus. Allerdings eine 2 715m hohe Kohlenhalde. Die Aussage, er sei mit 2 802m der höchste Alpenpass, trifft nicht zu, obwohl damit kräftig Werbung gemacht wird. Bei den 2 802m handelt es sich um die „Cime de la Bonette“, die Ringstraße um den 2 860m hohen Gipfel gleichen Namens. Der eigentliche Passübergang, also der niedrigste Übergang über die Wasserscheide, ist der Col de la Bonette und der steht mit 2 715m an vierter Stelle der Rangliste der Alpenpässe. Die Strecke von Jausiers bis zum Gipfel beträgt 24 km und die Ausblicke sind überwältigend. Mehr geht nicht. Ein Gefühl von etwas Rauem und Ursprünglichem breitet sich aus. Allerdings sollte man dazu anhalten und aussteigen. Es war ziemlich kühl, die Sonne schien und die Berge warfen große Schatten. Nach 20km erreichten wir die Überreste der Casernes de Restefond, einer



ehemaligen Militärkasernen. Dieses Bollwerk war der Endpunkt der Maginot-Linie. Frankreich traute dem Herrn Mussolini nicht. Zu Recht! Nun waren es noch 4 Kilometer bis zur Passhöhe. Dort befindet sich ein Felsdurchbruch. Links abbiegend fährt man direkt nach Nizza. Wir hatten allerdings das volle Programm gebucht und sind weiter gegen den Uhrzeigersinn auf der schattigen Ringstraße bergan gefahren. Es lag ein wenig Schnee. Nach einiger Zeit sah ich oben auf der Straße hektisch winkende Menschen, die ihre Motorräder abgestellt hatten, da es offensichtlich kein Weiterkommen gab. Ich bremste vorsichtig und erst jetzt hörte ich das Knirschen unter dem Auto. Ich war augenblicklich hellwach. Charly und Anita waren im Rückspiegel verschwunden. Also ganz vorsichtig auf der schmalen, vereisten Straße wenden. Eine Begrenzung talwärts gab es nämlich nicht... Im ersten Gang leicht bremsend fuhr ich den Berg wieder hinunter. Jetzt kein Rutschen, bitte! Am Felsdurchbruch bog ich dann rechts ab und der Puls normalisierte sich. Es war die Sonnenseite der Ringstraße. Dann sah ich auch wieder den winzigen Silbernen, der ruhig dem Gipfel entgegen fuhr. Erst mal aussteigen und den schwarzen Berg mit den grauen Schneefeldern fotografieren. Ihr könnt mal versuchen, den Silbernen auf dem Foto zu erkennen. Oben versammelten sich einige Motorräder und Autos um den Obelisken. Alle Fahrer schienen glücklich, auf 2 802m zu stehen. Der Himmel war klar. An einem solchen Tag reicht der Blick bis nach Nizza am Mittelmeer. Wir aber wollten noch zum Mont Ventoux, weiter westlich. Wir hatten keine Ahnung, wie wir auf 200 Kilometer Nebenstraßen vorankom-

men würden. Ein baldiger Aufbruch war angebracht, so machten wir uns auf den Weg in die Provence. Die einzige Ortschaft, die mir unterwegs in Erinnerung geblieben ist hieß Barret-sur-Méouge (180 Einwohner). Die Méouge schlängelt sich durch ein enges Tal mit hochragenden Felsen. Eine Straße wie für den Puch gemacht.

Kurz eine Bemerkung zur Ortsangabe im zweidimensionalen Raum. Damit sollte man in Frankreich vertraut sein, damit man nicht gezwungen ist, suchend in der Landschaft herumzuirren.

Barret-sur-Méouge liegt im Département Hautes-Alpes in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur. Sie gehört zum Arrondissement Gap und zum Kanton Laragne-Montéglin. Damit wäre das auch erledigt!

Wir sind in alten Autos unterwegs. Da darf schon mal ein Lämpchen im Puch aufleuchten – in Charlys Puch. Er meinte, vermutlich ein Problem mit der Lichtmaschine oder dem Regler. Es war Sonntag, die Sonne schien und ich trat in einen Hundehaufen... So etwas bleibt mir in Erinnerung, denn das nehme ich persönlich! Wir fuhrten auf den Parkplatz eines Inter-Marché in Sault. Ich war nicht weiter beunruhigt. Mein Vertrauen in seine handwerklichen Fähigkeiten war groß und noch größer waren meine Erfahrungen im Liegenbleiben wegen eines Defekts am Dynastarter. 2021 war ich allerdings vorbereitet! Hinter dem Beifahrersitz – bombenfest am Boden verschraubt – wartete ein neuer, vom BOSCH-Dienst nochmals überprüfter, NOS Dynastarter im Aluleitrad auf seinen möglichen Einsatz. Ein neues Relais nebst einem Magnetschalter befand sich ebenfalls unter den Ersatzteilen. Charly



schraubte ein wenig, war sich aber nicht sicher, ob er damit Erfolg haben würde. Ich hätte ihm ohne Murren meinen Dyna übergeben.

Es ging weiter zum Mont Ventoux. Dieser Name



erinnert den älteren Motorsport-Enthusiasten sofort an die Europa-Bergmeisterschaft. Porsche gegen Ferrari, BMW und Abarth. Der Porsche Typ 909 Bergspyder hatte ein Trockengewicht von 375kg. Ferrari konstruierte einen 212E mit 2 Litern und 12 Zylindern. Kein Aufwand war zu groß. Es war das Goldene Zeitalter des Motorsports und das gefährlichste. Diese Bergstrecken waren echte Witwenmacher!

Der Mont Ventoux ist mit 1 910m ein dominanter Berg und schon von weitem in der Landschaft zu sehen. Für die Kelten war er ein heiliger Berg. Er verfügte einst über einen reichen Baumbestand. Das Ancien Regime lies am Berg das Holz für seine Seeflotten schlagen. Eine Wiederaufforstung war kein Thema.

Heute wird der Anblick im oberen Bereich durch das Kalkschotterfeld geprägt. Man nennt den Mont Ventoux auch den Ventosus, den Windigen. An 240 Tagen im Jahr macht er seinem Namen alle Ehre. Der Berg ist ein Muss für ambitionierte Radrennfahrer und war schon häufig ein Teil der Tour de France. Auf dem Gipfel befindet sich ein Observatorium, verschiedene Sendeanlagen und eine Wetterstation nutzt die exponierte Lage.

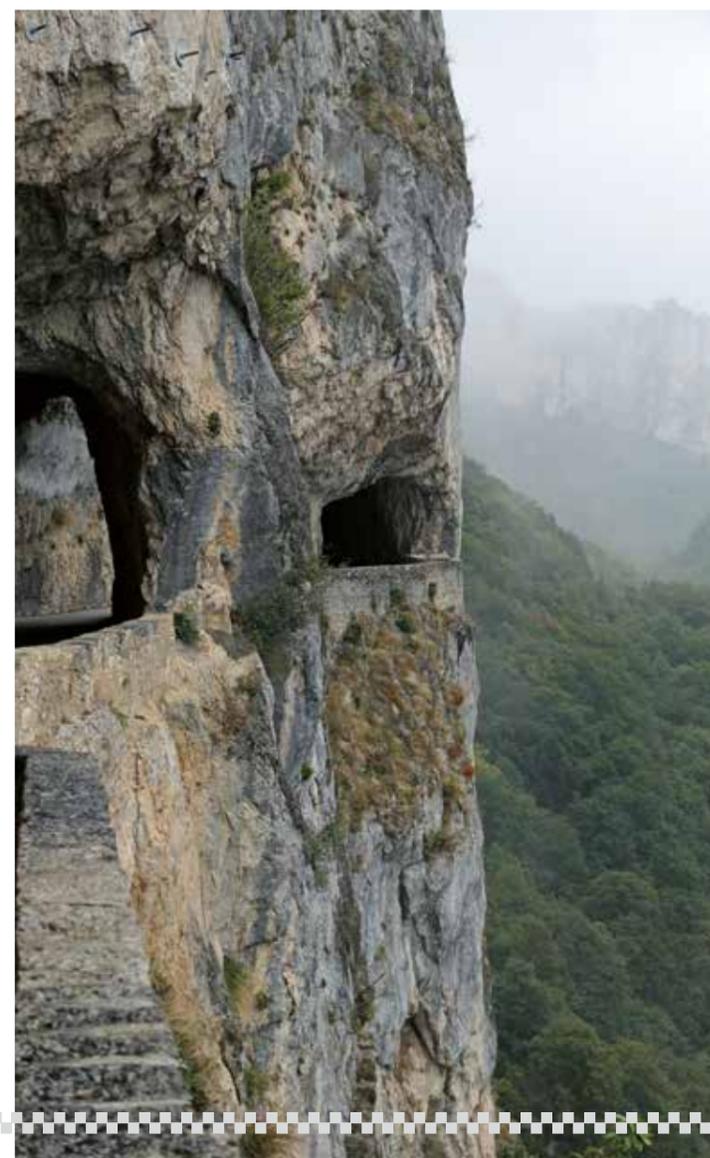
Wir parkten unsere Puch Autos direkt vor der Wetterstation. Der Wind griff heftig nach unserer

Kleidung und Anita kaufte Autoaufkleber vom Berg.

Der Gipfel ist einer der wenigen Orte, von denen man bei sehr gutem Wetter gleichzeitig das Mittelmeer und die höchsten Gipfel der Alpen und der Pyrenäen sehen kann.

Das nächste Ziel war Die, der Eingang zum Vercors Gebirge. Die ist ein provenzalisches Städtchen, das in der Neuzeit von älteren Engländern entdeckt wurde, um dem regnerischen Wetter in England zu entkommen.

Auf dem Place de la Republique unter Platanen tauschte Charly dann die Kohlen seines Dynastarters. Damit hatte sich dann das Problem der flackernden Anzeige erledigt. Derweil suchten Anita und ich ein



Hotel, in der Nähe wurden wir fündig. Auf dem Rückweg vom Restaurant entdeckten wir einen Citroën Ami, der sich an die Hauswand lehnte. Mir war dieses Minimal-Fortbewegungsmittel (Gehhilfe) gänzlich unbekannt. Ein Kabel hing aus dem Fenster und verschwand diskret in der Karosserie. Die Front und das Heck sind – wie die beiden Türen – baugleich. 8PS, 45 km/h Spitze, Schnellstraßen sind Tabu. Kostet in Frankreich um die 8 000€. Die Leasinggebühr beträgt 20€/Monat. Ist in Deutschland bei Opel über den Mutterkonzern Stellantis im Angebot. Nix für Deutsche, die ein Minimum von 200 PS im Stau brauchen. Mit 8PS unter der Haube wäre für sie Fremdschämen angesagt. Ab 15 Jahren darf man es fahren.

6.Tag

Es braucht ja häufig einen Initialzündung, um einen Wunsch, der bisher im Verborgenen ruhte, Realität werden zu lassen. Bei mir waren es die Fotos von der „Tremola“ im Tessin und „Gorges du Nan“ im Vercors Gebirge südlich von Grenoble. Auf beide Orte wurde ich durch das Magazin „Curves“ von Stefan Bogner



aufmerksam. Ein Münchner Fotograf, der die Alpen auf seine ganz eigene Art und Weise visuell zugänglich macht. Mittlerweile gibt es sicherlich über ein Dutzend Bände die mit 15€ wahrlich günstig sind. Dies ist nur möglich, weil Porsche als Sponsor die Produktion dieser Fotobände unterstützt.



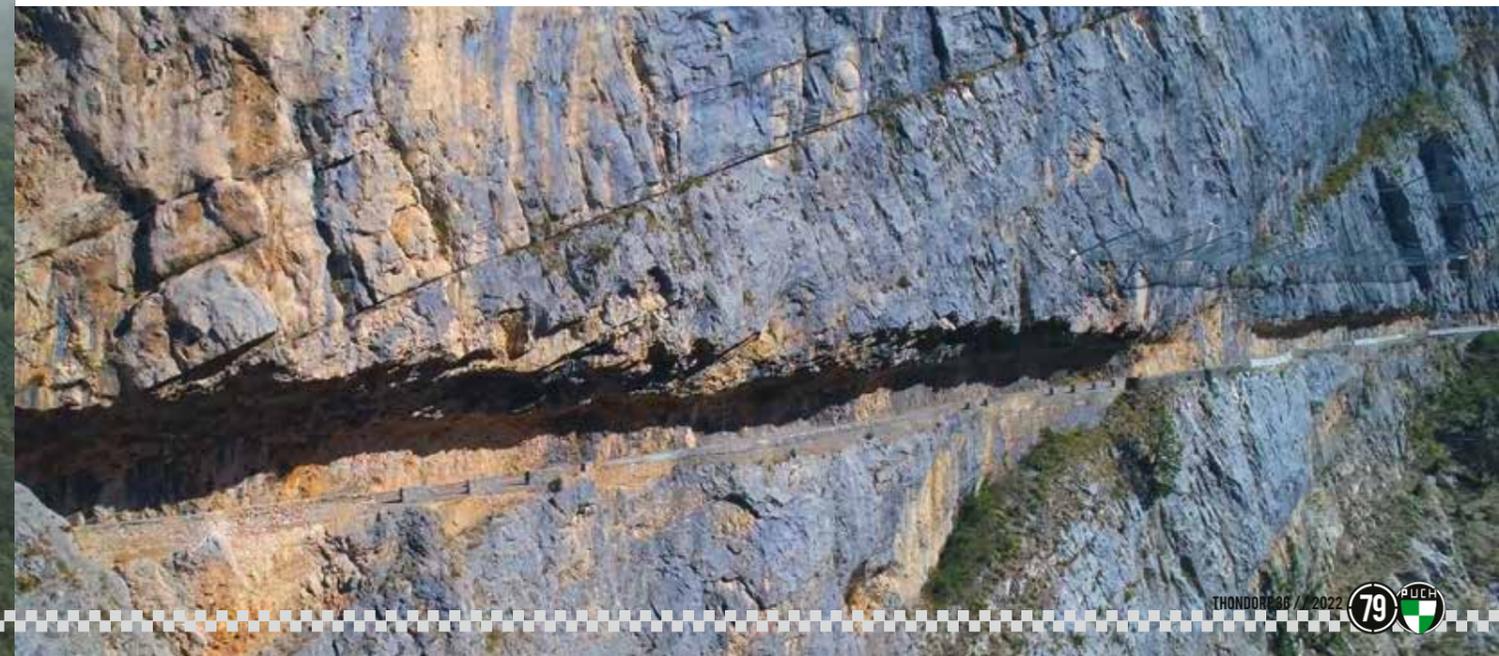
Der Vercors lag nun vor uns. Während des 2. Weltkrieges wurde die Gegend von der Resistance aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit als Rückzugsgebiet genutzt.

Wir aber waren hier wegen der „Balcony Roads“. Ich hatte meine DJI Mini 2 Drohne eingepackt, um unsere Puch Autos von außerhalb der Straße fotografieren zu können. Leider spielte das Wetter nicht mit. Trübes Licht durch Sprühregen – den mag die Elektronik überhaupt nicht. Mein Trost: In großen Dingen genügt es gewollt zu haben.

Aus dem Leitfaden für Touristen: Haarsträubende Wege, die von der einheimischen Bevölkerung in die Seiten von steilen Klippen geschnitten wurden. Diese Art von Straßen ist nichts für Menschen mit Höhenangst. Die Balkonstraßen sind wunderschöne Straßen mit atemberaubenden Aussichten. Wer nicht weiß, wie man rückwärts fährt, sollte diese kurvenreichen Strecken nicht befahren. Einige von ihnen sind so eng, dass, wenn zwei Fahrzeuge einander begegnen, ein Fahrzeug bis zu drei Kilometer lang rückwärts fahren muss, um an eine Stelle zu gelangen, die breit genug ist, um zu passieren.

Einmalig, der „Gorges du Nan“. Der Fels unter der Straße ist konkav geformt. Man muss sich schon sehr weit über die Steinbrüstung lehnen um den Felsboden sehen zu können. Man lässt das lieber.

Wir sind zwar keine Radfahrer aber den Col de Galibier kann man auch als Puch Fahrer, wenn man schon



vor Ort ist, nicht auslassen. Es hat uns auf der Anfahrt zur Passhöhe arg durchgeschüttelt. Die Instandsetzung und Erhaltung der Passstraßen ist mühsam und teuer. Ich dachte sofort an die Radrennfahrer mit ihren 6 bis 10 bar im Reifen.

Es ist eine Sache, auf einer asphaltierten Bundesstraße im Schwarzwald zu fahren, aber etwas gänzlich anderes ist es, auf diesem Flickenteppich einer Passstraße zu hoppeln. Nur Paris – Roubaix ist schlimmer. Für den Normalradler kaum vorstellbar. Na ja, die Burschen sind jung und leidensfähig. Oben ließen wir Drei unsere Blicke schweifen. Wir waren auch ein wenig stolz, es geschafft zu haben. Ich habe kurz mit einem Radler gesprochen. Ein junger Bursche, mit den Zähnen klappernd in einem Gewand von der Qualität einer Hertie-Plastiktüte. Fast hätte ich ihm über den Kopf gestreichelt. Der war so etwas von fertig.

Der Tag hatte noch eine besondere Straße für uns in petto. Sie war auch schon Teil der Tour de France gewesen. Über den Col de Telegraphe fuhren wir zur „Lacets de Montvernier“.

Das kleine Örtchen ist weltberühmt für die in Pontamafrey startende Montvernier-Serpentinenstraße, die auf 4 Kilometern mit 18! engen Kehren fast 300 Höhenmeter erklimmt, bevor Montvernier erreicht ist. Sehr eng. Eine einzige Kurbelei. Die Einzigartigkeit der Straße kann man letztendlich nur auf einer Luftaufnahme beurteilen. Dann wird einem auch sofort klar warum die Straße die „Schnürsenkel von Montvernier“ heißen.



Auf nach Saint-Jean-de-Maurienne. Ein Abendessen und eine Schlafstätte suchen. In der Regel hat Anita den Part der Zimmersuche nach einem Doppel- und einem Einzelzimmer übernommen, so auch in diesem Fall – immer mit Erfolg. Wir haben bis auf Gurtellen nie im Voraus gebucht, da wir uns nicht festlegen wollten. Wir wussten ja nie, wie weit wir kommen würden. Hier war es das Hotel-Restaurant du Nord. Sehr ordentlich. Wir luden unser Gepäck aus, einige Männer und eine Frau standen draußen an kleinen Tischen mit einem Glas Wein und unterhielten sich. Am Morgen, beim Einladen, standen sie wieder draußen an kleinen Tischen und nahmen ihr „le petit-déjeuner“ zu sich. Die Franzosen, sie sind wirklich entspannt. Savoir-Vivre. Die Kunst das Leben zu genießen.

7.Tag

Eine lange Tagestour lag heute vor uns. Grobe Richtung Martigny in der Schweiz. Damit hatten wir den Kreis in Frankreich geschlossen. Wir passierten Chamonix-Mont-Blanc, den dortigen Eingang zum Mont Blanc Tunnel und fuhren in Richtung Brig, um dann zum Simplon-Pass abzubiegen. Eine ebene Passstraße, auf der man aus einem Becher trinken kann, ohne sich vollzusabbern. Ganz ruhig und entspannt im Hier und Jetzt. Die blauen Verkehrsschilder der SS33 wiesen uns den Weg nach Domodossola im Piemont.

Schon Tage vorher hatte ich ein metallisches Geräusch vernommen, vermeintlich im Fußraum. Wir dachten, ich trete mit dem Kupplungspedal gegen die



Tachometerwelle oder ein anderes Teil im Fußraum, wir konnten das Geräusch nicht einordnen. Ich hatte gerade eine Abfahrt auf der SS33 passiert und wollte in den vierten Gang schalten. Dazu trete ich mit etwas Kraftaufwand das Kupplungspedal, da war aber kein Widerstand. Das Pedal fiel mit einem kurzen heftigen Knall kraftlos auf die Gummimatte, wo es liegen blieb. Kupplungsseil gerissen. Das Stahlseil besteht aus einzelnen miteinander verdrehten Drähten. Einige sind vermutlich schon Tage vorher gerissen, daher kamen die Geräusche. Man ahnt es: So ein Vorfall an einem

Freitag um 18:30 kann zu einem Problem werden. Notruf an Charly und Anita. Zwei Minuten später kamen sie auf der Gegenfahrbahn angefahren. Sie wendeten und setzten sich vor meinen Puch. Anita lief in Richtung des Verkehrs und winkte mit ihrer Jacke, um auf die zwei stehenden Fahrzeuge aufmerksam zu machen. Ich hatte bereits ein leichtes Warnschild aufgestellt. Es taugte nichts. Beim ersten Windhauch fiel es um. Charly schraubte die Abschleppöse an meinem Motorblock ab und an seinen Puch. Das Abschleppseil von Charly kam zum Einsatz. Ich bin schon seit gefühlten 20 Jahren nicht mehr abgeschleppt worden. Ach, das stimmt ja nicht. Vinzenz hat mich am Wörthersee mit seinem Alfa Romeo nach Velden abgeschleppt, da mein Puch nicht ansprang und nur vor sich hin spozzte. Der Stahldraht im Chokezug war gebrochen. Ich dachte, die Starthilfe wäre zu. Siehe mein Reisebericht in der THONDORF AUSGABE 35/2021.

Noch etwas: Man darf in Italien ein liegengeliebenes Auto privat nicht abschleppen – Keinen Meter. Also verhielten wir uns wie Italiener und ignorierten die Bestimmungen. Immer mit dem Gasfuß leicht auf der Bremse stehen und das Seil straff haltend, dann klappt das auch mit dem Abschleppen. Bei der nächsten Abfahrt verließen wir die Straße. Charly zog unser Gespann unter die Straße, die auf Betonsäulen lag.

Nun kam – wie schon in der VW Werkstatt – das OP-Team zum Einsatz. Radmuttern an der Hinterachse lockern, Einsatz Wagenheber. Das Ersatzrad, ein nagelneuer Cinturato 125x12, zusammen mit dem hinteren Reifen übereinander gestapelt kam unter den Puch, damit Charly beim Schrauben nicht erschlagen würde. Auch die LED-Stirnlampe kam wieder zum Einsatz. Schon bei der Reparatur des Dynastarters leistete sie wertvolle Hilfe. Sie hat den Vorteil, ganz flach auf der Stirn zu liegen. Man kann damit nicht

hängen bleiben. Ein Ersatz-Kupplungsseil hatte ich dabei. Charly, unter dem Auto liegend, sprach wenig. Er arbeitete. Ich war voller Vertrauen und habe höchste Achtung vor Handwerkern, die wissen was sie tun. Nach insgesamt 45 Minuten packten wir alles zusammen und machten uns auf den Weg zu unserer Herberge in Druogno.

Nochmals herzlichen Dank an euch beide!

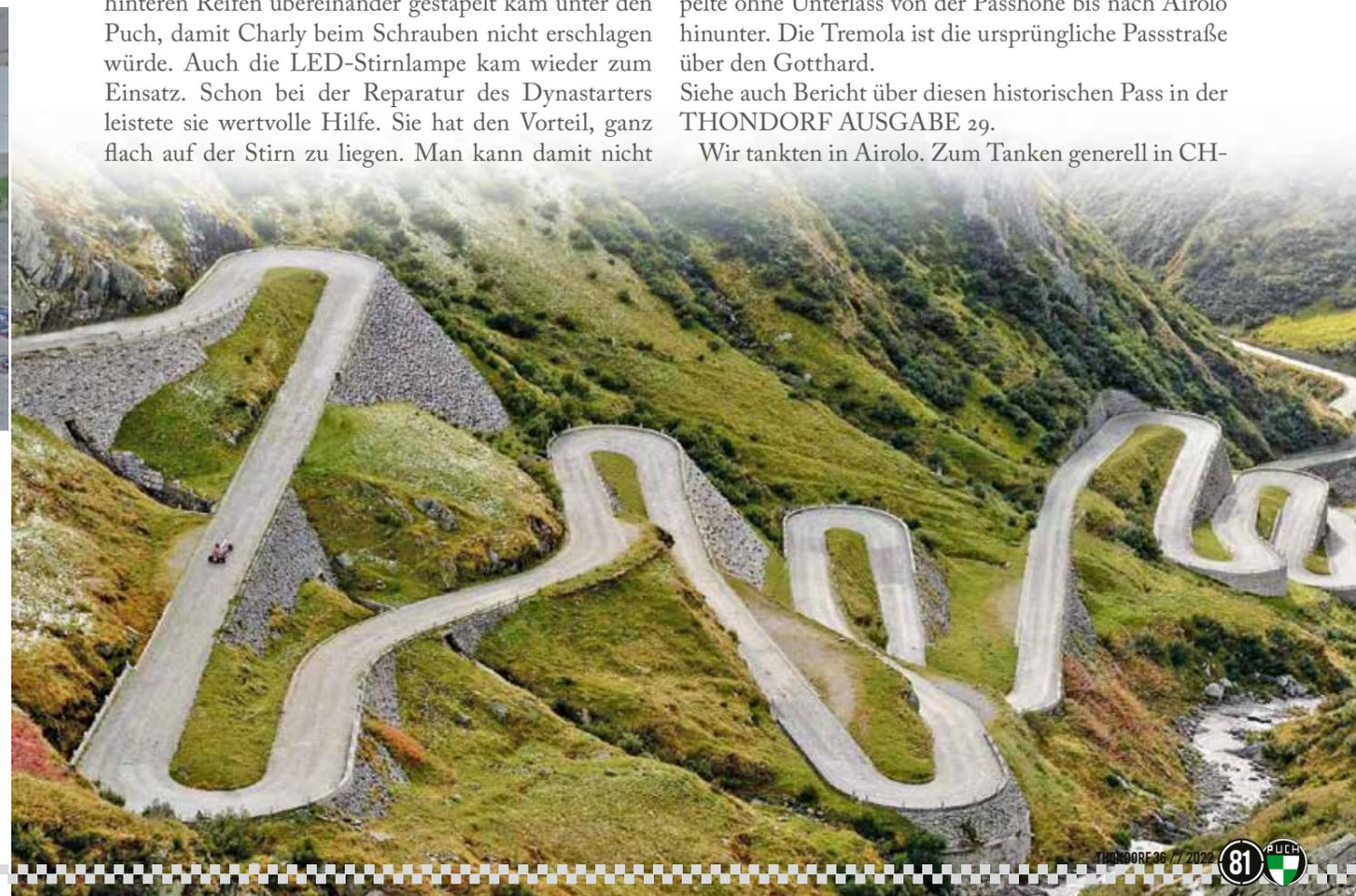
Im Hotel „Stella Alpina“ gab es zwar Zimmer für uns, aber erstmal nichts zu Essen. Zwei österreichische Pauschal-Touristen-Busse belegten die Tische. Wir machten uns zu dritt im Ort auf die Suche nach einem Ristorante. Fehlanzeige. Wieder im Hotel schaute ich mit meinem liebsten Welpenblick der Bedienung direkt in die Augen. Ich zumindest kenne keinen Menschen, der einem Welpen ins Auge schaut und dann nicht die Futterdose aufmacht. Soviel konnten wir gar nicht essen, wie der Service herankarrte. Mit den Touristen an unserem Tisch wurde es noch ein sehr unterhaltsamer Abend. – Touristen sind selbstverständlich immer die anderen...

8.Tag

An diesem Tag wollten wir Strecke machen. Rein in den Puch und ab in Richtung Locarno bis Biasca. Rechts ab über den „Passo del Lucomagno“ bis Disentis. Mittagessen auf dem Oberalppass und weiter nach Andermatt. Der Höhepunkt des heutigen Tages sollte die Via Tremola mit ihrem berühmten Kopfsteinpflaster werden. Eine Teststrecke für den Puch. Es rumpelte ohne Unterlass von der Passhöhe bis nach Airolo hinunter. Die Tremola ist die ursprüngliche Passstraße über den Gotthard.

Siehe auch Bericht über diesen historischen Pass in der THONDORF AUSGABE 29.

Wir tankten in Airolo. Zum Tanken generell in CH-





Pack den Tiger in den Tank!



F-I. In der Regel bezahlt man mit Kreditkarte direkt an der Zapfsäule. Es gibt Unterschiede im Prozedere und den Code der Karte sollte man parat haben. Im Inneren der Tankstellen gibt es nur noch Schokolade und Säfte. Häufig sind die Tankstellen automatisiert. Ein Mensch, mit dem man sich unterhalten könnte ist nicht mehr vorgesehen. Die ESSO-Werbung aus dem Jahre 1965 mit „Pack den Tiger in den Tank“ klingt für mich heute wie eine märchenhafte Erzählung. Die Werbung war zu der Zeit populär, als ich meinen Fiat 500 mit 10DM/5€ für 20L Normalbenzin noch volltanken konnte. In den Puchtank kam 2021 natürlich nur Super Plus. Jetzt lag die Nationalstraße 2 vor uns. Wir hatten eine gültige Vignette. Mit flotten 100km/h waren wir auf der Autobahn unterwegs. Ich hatte keinen Zweifel, dass die zwei im Silbernen um einiges schneller hätten fahren können. Auf diese Reisegeschwindigkeit hatten wir uns vor Antritt der Tour geeinigt. Vor Bellinzona links ab auf der 13 bis Thusis in der Region Viamala. Unser Hotel für diese Nacht hieß „Albula und Julier in Tiefencastel.“

9.Tag

Der Julierpass im Kanton Graubünden erwartete uns mit einer Überraschung. Schon von weitem zu sehen steht auf 2 284m ein dunkelroter Holzturm in der steinernen Hochgebirgslandschaft. Der Origen-



Turm. Origen bedeutet Ursprung. Kurz vor der Passhöhe taucht der rote Turm auf. Zuerst sieht man nur den obersten Teil, dann immer mehr, und schließlich fährt man ganz nah an ihm vorbei. 30 Meter hoch ist er, aus Holz gebaut, rot angemalt. Mit seinen verglasten kirchenartigen Fenstern wirkt der zehneckige Turm geradezu elementar in dieser archaischen, kargen Landschaft.

Er wird für kulturelle Veranstaltungen genutzt. In dem Turm zu sitzen, der Musik zu lauschen und zur gleichen Zeit durch die Fenster auf die felsige Umgebung zu blicken stelle ich mir einzigartig vor.

Zitat:

„Der Turm ist stimmig, originell, anregend. In einigen Jahren wird er abgerissen. So viel ist klar: Man wird ihn vermissen. Doch das Wissen, dass er nicht für immer gebaut ist, steigert seine Einmaligkeit.“ Das Kontrastprogramm zum Origen-Turm sahen wir in St. Moritz. Aufgrund von Bauarbeiten fuhren wir mitten durch den Ort. Wie bei allen Winterkurorten herrscht im Sommer eher Tristesse vor. Mein an Luxus geschulter Blick suchte die berühmten Boutiquen von Hermes und Gucci und andere Anbieter von Tand. Ein emsiges Treiben war nicht zu erkennen. Im nächsten Winter wird es vermutlich ebenfalls ruhig bleiben. Die schönen Mädels mit den langen blonden Haaren und ihren Royale MasterCards der Dubai First Bank müssen dann schon an den Persischen Golf reisen, um ihren Kontostand zu schmälern. Dort kann man in gekühlten Zeltkuppeln bei 45 Grad Außentemperatur auch Skifahren.

Wir fuhren bis Zernez, überquerten den Ofenpass und nahmen im Hotel Alpina in Santa Maria Val Müstair eine kleine Mahlzeit ein. Gestärkt gingen wir den Umbrail Pass an. Den Umbrail habe ich 2018 bis zur Passhöhe befahren. Ein Dynastarterschaden zwang mich bei schönstem Wetter zur Umkehr. Ein Jahr später gelang dann die Überquerung. 2021 hatten wir drei Glück. Prächtiges Wetter auf der Passhöhe und nach einigen Gedenkminuten machten wir uns zum höchsten Gebirgspass in Italien auf, dem Stilfserjoch, geliebt von allen Motorradfahrern Europas. Männer im besten Alter von vierzig Jahren, top ausgerüstet. Jeder zweite fährt eine BMW GS. In diesem Alter schätzt man schon beheizbare Griffe... Mit dem Steyr Puch ist man bei ihnen immer in guter Gesellschaft. Die Menschen mögen den Puch. Man hat, wenn man möchte, immer spontane Begegnungen. Es ist gerade so, als würde man mit einem Hund spazieren gehen. Von Prad kommend fuhren ein McLaren und ein Ferrari Spider auf der Passhöhe an uns vorbei. Die Insassen – Engländer – schauten stur nach vorne, das meine ich.

Mich allerdings interessierten mehr die Alpendohlen, die wir fütterten. Erkennbar an ihren gelben Schnäbeln und den orangenen Beinen. Ein Flugakrobat und eines der wenigen Tiere mit „Ich“-Bewusstsein, das



sich in Artgenossen und andere Tiere hineindenken kann – das gelingt noch nicht einmal allen Menschen auf diesem Planeten. Ich könnte ihnen stundenlang zuschauen, wie sie sich trudelnd in die Tiefe stürzen oder mühelos im Wind stehen. Die Einheimischen haben für sie so lustige Namen wie „Schneetacha“ oder „Bergjauchzer“. Wenn sie im Sturzflug die Flügel anlegen erreichen sie bis 200km/h.

Das einzige Murmeltier, das sich am Stilfserjoch zeigte hatte eine andere Lebensphilosophie. Es bewegt sich kaum und machte den Eindruck eines Angestellten der Betreibergesellschaft. Das Tier war einfach satt.

Bei der lieben Frau Pichler vom „Burggasthof zum Weissen Rössl“ in Schludern versuchten wir unser Zimmerkontingent 1+2 zu buchen. Leider war das Hotel komplett belegt. Unser Hotel hieß für diese Nacht „Wellness und Erlebnishotel Engel“.

10.Tag

Es nahte das Ende der Reise.

Wir fuhren über den Reschenpass in Richtung Landeck. Allerdings nicht durch den Landecker Tunnel.

2018 hatte ich in der Tunnelröhre einen Lagerschaden am Dyna. Die Geräusche aus dem Motorraum waren extrem laut. Es war ein unschönes Erlebnis.

Zum Abschied gab es noch ein gemeinsames Mittagessen.

Es war eine erlebnisreiche Reise mit angenehmen Begleitern. Davon können wir drei eine ganze Weile zehren. Wir hatten die Motivation und den Willen die Reise zu unternehmen.

Wieder zuhause in Pinkafeld angekommen hatten Anita und Charly um die 4 000 km zurückgelegt. Ihre Reiseroute über Stuttgart war wesentlich länger als die meinige. Zurück in Bonlanden auf den Fildern bei Stuttgart standen 3 000km mehr auf dem Tacho meines Puchs.

Es war noch nicht Schluss. Gegenüber vom Restaurant befand sich eine Waschstraße. Charly entfernte mithilfe eines Hochdruckstrahlers die Reste der Kuhfladen unter den Fahrzeugböden. Wer im September, in der Zeit des Almatrubs, über die Alpen fährt, hat sicherlich genügend Biomasse am Puch kleben. Diese wird im Laufe der Zeit so hart wie Mörtel.

Ruhe kehrt ein, wenn der Motor nicht läuft.

Grüße an alle, die unterwegs sind.

Michael

Teilnehmer und Ausrüstung:

- Anita und Charly Pörtl aus Pinkafeld im Burgenland. Beide Steirer seit Geburt. Fahrzeugdetails siehe Charlys Bericht „Der Silberne“ in diesem Heft
- Michael Kuhn aus Bonlanden auf den Fildern bei Stuttgart. Seit 50 Jahren akklimatisierter Hesse aus Frankfurt am Main. Steyr Puch 650TR2 Europa. Baujahr 1968

Orientierung+Karten:

- Google Maps Ausdrücke A4 Teilabschnitte
- Alpenländer 1:500.000 freytag&berndt
- Frankreich Süd 1:500.000 freytag&berndt
- Touring Atlas, Französische Alpen, Foly Maps, handliches Format. 1:250.000. Ringbuch-Bindung, eigentlich für Motorradfahrer entwickelt. Ideal für die beengten Platzverhältnisse im Puch.

Schrauben und Tüfteln:

- An Charlys Puch: Austausch der Dynastarter-Kohlen
- An Michaels Puch: Ein neues Kupplungsseil

Verbrauch:

- Super Plus um 6 bis 7 L/100km, wenn Charly nicht die Standheizung einschaltete.
- Öl um 0.3 bis 0.5 L/100km

„Lieber Michael,
das Bild entstand im Juli 2015 bei der Rallyeveranstaltung „Rallylegenden in Saalfelden“ in Österreich.
Der Fahrer war Kalle Grundel aus Schweden, deutscher Rallyemeister auf Peugeot 205 Turbo 16.
Mit ihm wurde ich 1983 auf einem Werks-VW Golf GTI deutscher Rallyevizemeister.
Mit Grundel bin ich auf der ganzen Welt „rumgeturnt“, meistens für Peugeot.
Ich hoffe, dass diese Auskünfte Dir reichen.
Grüße Klaus“



AUGENOPTIK KLAUS HOPPE
GUT SEHEN. GUT AUSSEHEN.
67063 Ludwigshafen - Kreuzstraße 11
www.augenoptik-hoppe.de



Sehen und gesehen werden!

Haflinger Verdecke Sahler
originalgetreue Verdecke, Sitzpolster, Ladeflächenplanen...
A-6791 St.Gallenkirch sahler-bernd@aon.at

HELLO FRIENDS



Gerhard Tusch 1933–2022

Nachruf von Gerald Brandstetter

Ein großer Sportsmann ist nicht mehr! Am 3. Jänner dieses Jahres verstarb Gerhard Tusch friedlich im Kreise seiner Familie.
Er lebte seine Jugend in den Nachkriegsjahren, mit all den Freuden und Sorgen am aufkeimenden Motorsport mit einer Puch Styrette und einer Ardie – eilt damit, gegen die PuchWerksfahrer, von Sieg zu Sieg. Wird vom Puchwerk entdeckt und mit einer Puch SVS 175 für die Werksportgemeinschaften gewonnen. Ein Unfall bei der Tauernringfahrt 1953 kostete ihn, nach jahrelanger misslungener Heilphase, den linken Unterschenkel. Somit war Motorradpassé. Jedoch, geprägt durch seinen unbändigen Willen, den Motorsport nicht aufzugeben, stieg er auf den Automobilsport um. Mit technischen Tricks, was heute bei Behindertenautos selbstverständlich ist, hat Gerhard Tusch 1957 bei Flugplatzrennen in Zeltweg mit einem Fiat 600, gegen die schnellen Alfas, einen Klassensieg errungen. Somit war sein Autorennfahrereinstand gelungen.
Eine Ausbildung als Radiotechniker und ein Meisterbrief als Automechaniker machten es möglich, sich selbständig zu machen, um Renault- und Puch-Autos zu verkaufen.



Serienmäßige Automobile mussten erhalten, um Semperitrallies, Alpenfahrt und andere Rallyes zu bestreiten. 1963 überredete ihn Johannes Ortner, einen Puch 500-Rennmotor zu kaufen. Damit begann die Geschichte des Puch 650TR. Mit diesem Gerät boten nun Gerhard Tusch, Johannes Ortner, Walter Roser u.a. bei diversen Rallyes und Rennen den Porsches Paroli bzw. schlugen diese vernichtend.
1964 kam der große Traum, die Rallye Monte Carlo zu fahren, bei der er sich mit Walter Roser, einer ebensolchen Legende des österreichischen Motorsports, das Cockpit teilte und einen international vielbeachteten Klassensieg nach Hause

fuhr. Nun begann die Zeit der legendären, fantastischen Renault R8 Gordini. Tusch gewann die Semperitrallie 1965 mit Proprepter in der Indexwertung. Bedingt durch seine handwerkliche Geschicklichkeit, man könnte fast von Kunst sprechen, durch seine Handschlagqualität und durch seine Präzision als Driver war er derjenige, der in den späten 60er- und Anfang der 70er-Jahre das Zeitalter der Renault Alpine 110 in Österreich einläutete.
Gerhard Tusch erkannte rechtzeitig, dass Motorsport, auch wenn man eine eigene Werkstätte hat, viel Geld verschlingt und stieg daher rechtzeitig aus dem aktiven Motorsport aus, um sich ein finanzielles Desaster zu ersparen. Er baute sich ein Autocrossbuggy auf R8 Gordinibasis. Später eine heiße Renault Dauphine mit Komponenten von Gordini und Alpine. Würde zum Porscheckiller, fuhr bei der Karawankenrallye 1972 den Gesamtsieg ein und begann nun langsam, seinen Automotorsportenthusiasmus zu zügeln, um wieder, trotz seiner körperlichen Behinderung, auf das Motorrad umzusteigen. Es lockte ihn die Wüste Sahara, der „Mont Chaberton“ und auch die Tunesienrallye. Auch bei der Paris-Dakar-Rallye war er in der Betreuung aktiv.
Bis zuletzt war der „Oldboy“ vom Enthusiasmus geprägt und von den Erinnerungen. Ein motorsportliches Idol, ein wirkliches Vorbild mit Handschlagqualität und Menschlichkeit hat uns verlassen. Seiner Familie und seinen Freunden gehört unser ganzes Mitgefühl.



Buchtipp Bemerkungen zu unserem geliebten Kleinwagen

Über seinen Stellenwert in der öffentlichen Wahrnehmung.
Fiel mir doch vor kurzem ein provokantes Werk aus dem Verlagshaus Hoffman und Camp in die meinigen Hände.

Helge Jepsen
„MÄNNERSPIELZEUGE“

Feiner Druck und flüssige Schreibe.
Vorausgesetzt der Leser hat eine feste Überzeugung und steht zu seinen Defiziten kann man mit diesem Buch an einem verregneten Samstagnachmittag einige Freude haben.
Der Text ist selbsterklärend. Nur noch antiquarisch erhältlich.



Fiat 500 und Steyr Puch-Treffen in Klein Marzehns

27. / 28. August 2021



TEXT // FOTOS Rainer Hübsch



Die Jungs von Panini Radente, dem Fiat-500-Club aus Berlin, feiern ja schon seit Ewigkeiten bei uns'rem Düsi auf'm Hof in Klein Marzehns. Gottseidank sind wir Puchfahrer dabei auch gern gesehene Gäste. Corona bedingt fiel die Veranstaltung alles in allem etwas überschaubarer wie in den vergangenen Jahren aus – vielleicht auch dem kühlen und nassen frühherbstlichem Wetter geschuldet. Während es am Anreisetag noch aus Eimern geschüttet hatte, blieb der Samstag (mit der Ausfahrt) zum Glück trocken.

18 Oldies, die Hälfte (!) Steyr Puchs, machten sich mittags auf eine Rundfahrt durch den mittelmärkischen Landkreis. Der Fotostopp erfolgte in Nichel vor der schönen Feldsteinkirche.

Besondere Freude macht es dem Gastgeber, seinen Gästen so allerlei Männer-spielzeuge zum Ausprobieren bereitzuhalten. Neben Haflingerrundfahrten war das diesjährige Highlight eine historische, benzinbetriebene Explosionsramme. Ich konnt' gar net hinschauen...

Große Mühe geben sich die Fiatfahrer immer mit der abendlichen Illumination des Düsterberg'schen Anwesens und seiner Exponate – sehr stimmungsvoll. Der Samstag klang mit Grillen, Live-Kapelle, Lagerfeuer und Disco aus – aufgrund der frischen Temperaturen gar nicht soo spät...

Klein Marzehns
Gemeinde Rabenstein/Fläming
Landkreis
Potsdam-Mittelmark



DER WEG IST DAS ZIEL, hat 16 Buchstaben - die Oldtimer-Markt Abstandsrallye -



TEXT // FOTOS Rainer Hübisch



Erstmalig ausgerufen im Jahr 2021 und inspiriert durch die Einschränkungen des ersten Lock-downs in der Coronakrise, veranstaltete die Zeitschrift Oldtimer-Markt auch im Jahr 2022 seine Abstandsrallye.

Die Idee gefiel mir, aber natürlich war letzten Sommer zunächst immer etwas anderes wichtiger: Flur renovieren, Heckschaden am Volvo richten, Hauben und Tür vom Puch zum Lackierer bringen (und danach nicht mehr zusammen kriegen), mit dem WoMo die Gattin in reizvolle Gegenden chauffieren... – und schon ist's Herbst!

Also habe ich drei Wochen vor Einsendeschluss die Einladung von Freunden in die nahe Oberpfalz spontan zum Anlass genommen, die Aufgabe anzugehen. Schnell ein paar passende Ortsnamen auf dem Weg ins 70 Kilometer entfernte Ziel gesucht, in der Hoffnung, die fehlenden so nebenbei unterwegs zu finden. Soviel vorweg: da findet sich gar nichts so im Vorbeifliegen...

Den Rückweg habe ich dann leicht frustriert etwas professioneller geplant: Einheimische gefragt, länger

Das Wetter wurde schlechter, Zeit verging, und besonders blöd: die Ventile begannen, sich hörbar (zugegeben: nicht durch mich) zu melden. Idee: Ich lade den Puch auf und mich beim Hubert Nenninger zum Service ein, und beim Probefahren hol' ich mir die fehlenden Orte! Hubert wohnt in Agelsberg, gleich neben Langenbruck, schon hab' ich das A und das L. Mit Hubsi am Beifahrersitz Dörfel, Stöffel und Winden – fehlen noch drei. Darunter aber immer noch die beiden I. Orte mit I sind Mangelware, und das nahe Ingolstadt hätte mir wohl gerade mal tausend mickrige Pünktchen gebracht.

Das war die Geburt der Idee der Aktion Unterschleif: Die fehlenden Orte auf der Heimfahrt mit dem Puch auf dem Hänger anfahren, und dabei so geschickt ablichten, dass es nicht auffällt, nicht auf eigener Achse dort gewesen zu sein.

Beim Hubert musste ich natürlich auch Puch mitnehmen, Puch im Landkreis Pfaffenhofen, zwei Dörfer entfernt von Hubert. Ich hab's denen von Oldtimer Markt klugscheißerisch als den fehlenden Punkt hin-



auf die Karte gekuckt und auch mal ein paar Haken eingeplant. Siehe da, nun kam Freude auf: diese Haken verschlugen einen, selbst wenn man glaubt, in der Umgebung so fast alles zu kennen, auf Sträßchen

ter ihrem Satz verkaufen wollen und gehofft, die finden den Gag so witzig, dass sie gleich 'ne Story draus machen. Fanden sie nicht...

Mit 122.777,78 Punkten bin ich schließlich im grauen Mittelfeld gelandet – DER WEG IST DAS ZIEL, und habe es in die Bildergalerie (Teil 18) auf Oldtimer Markt Online geschafft. Dort kann man übrigens auch Thomas Stoll vom Freundeskreis und einen weiteren, mir unbekanntem Teilnehmer auf Puch entdecken.

Hat alles in allem viel Spaß gemacht und mir die Gegend bei mir ums Eck ein gutes Stück weit näher gebracht.



und in Örtchen, von denen man noch nie etwas gehört hat! Die Rückfahrt, wenngleich sie auch 50 km weiter war und ungleich länger dauerte, machte so richtig Bock auf mehr, was auch nötig war – es fehlten immer noch acht Orte!



Die Aufgabe, kurz zusammengefasst:

Man suche mit seinem Oldie Ortschaften (bzw. deren Ortsschilder) und fotografiere diese mit dem immer gleichen Boliden drauf. Der Anfangsbuchstabe des Ortes geht somit in die Wertung ein. Ziel ist es nun, alle 16 Buchstaben der Lösung DER WEG IST DAS ZIEL zu sammeln.

Für jeden Buchstaben gibt's nun 10.000 Punkte – also max. 160.000, wenn man alle Buchstaben hat. Blöd ist nur, wenn ein weiterer Teilnehmer das gleiche Ortsschild knipst: dann gibt's nur noch 5000 Punkte – die Punkte werden geteilt. Und wenn 16 Chauffeure ebendiesen Ort anfahren würden, dann gäbe es gerade noch 1000 pro Nase.

Also heißt das Motto: Taktisch denken! Abgelegene Käffer finden! In Gegenden mit spärlicher Bevölkerung und ohne touristische Reize wildern!

**OLDTIMER
MARKT**
ABSTANDSRALLYE 2021
Wir machen mit!

Team/Teilnehmer: **RAIVER HÜBSCH**
Wohnort/Rallye-Startpunkt: **FLEXDORF** E-Mail-Adresse: **RAIVER@DRAHWEISSEHU.DE**
Unser Rallye-Fahrzeug: **STEYR-PUCH 650 TR** Baujahr: **1964**

Die einträglichen Lösungswörter der Rallye lauten:

DER WEG IST DAS ZIEL

DÖRFEL	THALHEIM
ERMSGADEN	DEHNBERG HÖPLAS
RITZ MAHNS HOF	AGELSBERG
WINDEN a. AIGN	STEINBACH
ERNHÜLL	ZWEIFELSHAIM
GUANTERSRIETH	ILMEUDORF
IRSCHING	ERKELSDORF
STÖFFEL	LANGENBRUCK

Bei unserer Online-Galerie brauchen wir ein bisschen Platz für Ihre Tour. Wenn Sie auch mehr als ein Bild haben, freuen wir uns natürlich auch auf die vollständige Lösung in der Kategorie 2. Bild.

Bitte nach Abgabetermin für alle Teilnehmer oder vorzeitig und zusammen mit dem Foto von allen 16 Buchstaben der Lösung ein Bild mit dem Titel "Abstandsrallye 2021" hochladen. Bitte beachten: Eintragende Teilnehmer sind für die Teilnahme an der Rallye selbstständig verantwortlich.

www.oldtimer-markt.de/abstandsrallye/

Ihr seid mit Abstand die Besten!

Hat Euch der Bericht über die Abstandsralley gefallen?

Habt Ihr selber Lust darauf? Kein Problem! Euch kann geholfen werden:

Der Steyr Puch-Freundeskreis Deutschland seit 1983 ruft seine eigene Abstandsralley aus!

Die Regeln orientieren sich an denen der Oldtimer-Markt-Veranstaltung:

Sucht mit Eurer Thondorfer Rakete (keine anderen Fabrikate erlaubt, so streng sind wir...) Orte, deren Anfangsbuchstaben – wie sollte es anders sein – THONDORF ergeben. Das „O“ müssen natürlich zwei verschiedene Orte sein. Weniger streng sind wir bei der Auswahl der acht Ortsschilder:

- Ihr dürft Länder mischen
- Es gelten die gelben und auch die grünen Schilder in Deutschland
- Die weißen Schilder in Österreich
- Die blauen und die weißen Schilder in der Schweiz
- Und alle anderen Ortsschilder sämtlicher Länder, welche ihr mit eurer Anwesenheit erfreut

Glückliche Besitzer mehrerer Puchs dürfen sogar das Gefährt wechseln.

Pro Ort gibt's 12 Punkte, also Maximalpunktzahl 12 x 8 Buchstaben = 96.

Wird ein Ort öfters angefahren, werden die Punkte geteilt.

Die Preise:

Hauptgewinn: Ein beiger 650 T mit Vespa in 1:43

Zweiter Preis: Ein roter Rallye-650 T (Rallye-Monte-Carlo) in 1:43

Dritter Preis: Eine Steyr-Puch-Freundeskreis Anstecknadel

Schickt bitte die Fotos eurer Ortsschilder per eMail an:

rainer@diehuebschen.de oder per Post an:

Rainer Hübsch
Flexdorfer Str. 30
90768 Fürth

Einsendeschluss ist der 15. Oktober 2022

Die Siegerehrung findet dann beim Jahresabschluss im Herbst statt.

Die Sieger und eure tollen Fotos werden in der THONDORF 2023 veröffentlicht.

Also:

Ab hinteres Lenkrad, Foto oder Smartphone nicht vergessen und dem Puchler eine Prise frische Luft gönnen.

Viel Spaß!



MIT ABSTAND AM SCHÖNSTEN

Abstandsralley 2021 – Die Bilder unserer Leser, Teil 18

11. Januar 2022 Red. OLDTIMER MARKT



Spätstarter Rainer Hübsch begann erst wenige Wochen vor Teilnahmeschluss mit seiner Tour. Ein unrund laufender Motor, ausbleibende Zufallstreffer und ein dramatischer Mangel an Orten mit "T" erschwerten die Teilnahme, doch zum Glück konnten alle Probleme rechtzeitig gelöst werden. Durch ein ausgedehntes Tour-Wochenende mitsamt Abstecher zur Inspektion beim Puch-Experten in Oberbayern





Monsieur Pascal Aimé aus Fox Amphoux (Provence / Südfrankreich), er ist Mitglied des Steyr Puch Club Salzburg, hat von 31.01.2008 bis 06.02.2008 mit seiner Gattin Stefanie am Beifahrersitz seines Steyr-Puch 650 TR2 den Hätetest „Rallye Monte Carlo Historique 2008“ auf sich genommen: Gestartet in Turin, in der Kategorie III₁ (Bj. 1966-1971, bis 1300ccm), waren in 7 Tagen eine Vielzahl von tief verschneiten Alpenpässen zu bewältigen. Von den insgesamt 324 gestarteten Fahrzeugen sah etwa nur die Hälfte die Zielflagge...

Joe Müller (Bosch-Service & Werkstätte in Dörfles, NÖ) leistete mit 2 Begleitfahrzeugen wertvolle technische Assistenz. Pascal's TR hatte die legendäre Zasada-Startnummer 29, der er schließlich alle Ehre machte – hier sein ins Deutsche übersetzte Bericht im Detail:

Ein abenteuerliches Erlebnis – Pascal's Protokoll der Tour: Die 11. histor. Rallye Monte Carlo im Steyr-Puch 650TR

Donnerstag, 31.01.:

09:00: Ich hole den Puch aus der Garage, am Vorabend habe ich beide Tanks gefüllt, die Spike-Reifen und die Schneeketten hergerichtet. Ob das nicht zuviel des Guten ist? Ich bemerke, dass die Blattfeder schadhaf ist!!

Sofort rufe ich Jean Ferry an, der mir gute Ratschläge gibt, dann telefoniere ich mit Joe Müller, der macht einen Umweg über Graz um eine Blattfeder mit „umgedrehten Augen“ für den TR zu besorgen.

10:30: Wir fahren (von Fox Amphoux, d.i. ca. 130km westl. von Cannes, Anm.) in Richtung Turin ab, über den Col de Montgenève, den der Puch ohne Schwierigkeiten bewältigt.

16:00: Ankunft im Hôtel Royal in Turin mit einem Superempfang. Wir parken den Puch in der Tiefgarage, bis Joe am nächsten Morgen die neue Blattfeder montieren wird.

19:00: Bruno Saby (Fiat 500-Fahrer, der 1988 die Rallye gewann, Anm.) kommt ins Hotel, wir diskutieren über die Autos und er gibt zu bedenken, dass der Weg nach Monaco lang sein wird...!!

Freitag, 01.02.:

09:00: Joe Müller ist nicht mehr zu halten, er will sich sofort um den Puch kümmern: Er geht hinunter um ein Service zu machen und um die Feder zu tauschen. Nach 2 Stunden ist alles erledigt: Vergaser, Zündung, Ventilspiel eingestellt, Keilriemen u. Blattfeder getauscht, Spur eingestellt und Wagen gewaschen!

11:30: Wir fahren zur Piazza Castello und stellen das Auto im Parc Fermé zur Fahrzeugabnahme ab.

20:59: In einer Minute wird Bruno Saby starten und sich in das große Abenteuer stürzen. 4 Minuten später sind wir dran...!

21:30: Passierkontrolle in Carmagnola, Ehrenspalier von einheimischen 500er-Clubfreunden zum Beglückwünschen.

22:00: Passierkontrolle in Cueno, gleiches Ambiente, man kündigt uns Schneefahrbahn bei der Überfahrt am Col de Larche an... 30km weiter ist dann das „weiße Gold“ da (heißt ersehnt) – gemeinsam mit Bruno fahren wir bis zur Kontrolle von Barcelonnette, der



Schnee wird immer mehr, ich fahre nur mehr mit einem Scheibenwischer und somit mit einem Gesichtsfeld von ca. 40cm². Der Schnee verfolgt uns bis Chambéry, wo wir von Mitgliedern des 500er-Clubs mit Croissants und Gebäck empfangen werden („Danke!“ noch dafür!), dann weiter bis St. Claude – immer auf weißen Straßen.

Samstag, 02.02.:

11:30: In Bourgoin werden wir namens des 500er-Clubs begeistert empfangen, der Präsident montiert von seinem eigenen 500er einen Scheibenwischer für mich ab, jetzt kann auch Beifahrerin Stéphanie endlich wieder die Landschaft sehen.

14:00: Kontrolle in Mauves, Jean Ferry ist da um „sein“ Auto zu sehen und um uns anzufeuern, eine gute Rallye-Etappe ist geschafft. Aber der schlimme Rest steht noch bevor!

15:00: Ankunft im Parc Fermé von Valence, Brunos Fiat 500 und mein Puch können sich nun etwas erholen bis morgen, wenn der eigentliche Bewerb beginnt.

Sonntag, 03.02.:

08:00: Die Nacht ist vorbei, der Fiat 500 und sein Cousin, der Puch, starten – die Sache wird ernst: Während der Besprechung und am Abend im Hotel habe ich Jean François Fauchille meine Meinung gesagt – ich denke er hat verstanden.

08:25: Abfahrt zur Ardèche-Etappe Antraigues, Burzet, St. Bonnet le froid, Lalouvesc – welche mystische Namen...

09:10: Es ist soweit, wir fahren von St. Pierreville/Antraigues ab. Der Puch zieht weg wie ein Kart, und zeigt dann trotz seiner 4 Trommelbremsen gute Bremskraft vom Fayollepass talwärts. Brunos Fiat 500 steht?! Er zeigt uns „Alles OK!“.

Einige Minuten später bemerke ich einen technischen Defekt – Sch...!! Bei der Abfahrt von Antraigues sind wir 46., der Weg ist noch weit! Zeitnehmung in Le Burzet, Bruno fährt die 20. Zeit, er begreift schnell und reagiert richtig. Und der Puch ist 29. nach Le Burzet. Bei St. Bonnet le froid ist die Straße trocken (das ist der Frühling), schade, aber wir fahren die 12. Zeit und rücken auf den 16. Platz vor.

Wir kommen nach Lalouvesc, die Ardèche ist schneefrei, aber Jean Ferry hat seine Passierkontrollen an schwierigen Stellen postiert. Bruno wird 27. auf der Spezial-etappe. Der Puch wird 17. in Valence, wir sind glücklich! Das Auto läuft sehr gut, wir haben nur 6 Keilriemen gewechselt. Und der Benzinverbrauch von 7,5l – das ist gar nichts...!





RALLYE MONTE CARLO 2008

AUF DEN SPUREN VON EUROPAMEISTER SOBIESLAW ZASADA...

Montag, 04.02.:

Starker Regen in Valence, die Wettervorhersage kündigt starke Schneefälle an!?!

09:00: St. Jean en Royans, die Spezialetappe ist verschneit von der Forststraße an (Echarasson-Pass). Wir fahren die 49. Zeit und sind wieder 28.

11:00: Wir sind am Col de la Menée l'Enfer! Wir fahren in 6. Position ab, denn wir konnten einige Fahrzeuge „abhängen“... Aber was für ein Fehler: Denn auf der 4km langen Spezialetappe gibt es nur mehr 2 Spuren im Schnee auf der Fahrbahn – leider viel zu breit für unseren Puch... Wir sitzen mit dem Carterschutz auf und bekommen so die Hinterräder in die Luft, damit sind wir ohne Bodenhaftung! Das Vorankommen ist äußerst schwierig... Schließlich erreichen wir mit großer Verspätung die Passhöhe, bergab liegt ebenfalls Schnee. Wir fahren die 226. Zeit, der Puch liegt an 82. Stelle, ein moralischer Tiefschlag. Nein, das ist die Monte Carlo mit ihren Überraschungen!

13:00: Mens, die Spezialetappe ist problemlos, wir folgen einem Schneeflug über 1km, die Kontrolle ist 400m weiter! Wir fahren die 110. Zeit, wir sind an 80. Stelle.

Die Spezialetappe der Alpe du Grand Serre wird abgesagt, die Konkurrenten müssen über Gap nach Briançon ausweichen, müssen sich zwischen anderen Autos und LKW durchschlängeln, es gibt Unfälle und Staus.

Gleich nach unserer Ankunft in Briançon fahren wir direkt auf den Eisrundkurs von Serre Chevalier: 4 Runden! Dann ein Foto- und lokaler Pressetermin mit unserem G.O. („freundlicher Organisator“) Jean Ferry sowie der Parc Fermé Direktion.

Dienstag, 05.02.:

07:30: -15°C beim Parc Fermé de Briançon: Die Autos haben Startschwierigkeiten, jedoch die Österreichischen Autos starten ohne Schwierigkeit!!

09:20: Am Col du Fanget ist die Spezialetappe tief verschneit, dazu kommen starke Unebenheiten beim Bergauf- und Bergabfahren. Wir fahren die 70. Zeit und sind damit an 76. Stelle.

12:00: Am Col St. Raphael wartet eine der längsten Etappen der Rallye mit vielen Rhythmus-Wechseln. Wir fahren die 83. Zeit, der Puch liegt weiter an 70. Stelle als wir am Hafen von Monaco ankommen.

Dort können wir einige Stunden ausruhen im prächtigen Hotel „L'Hermitage“. Unsere Strategie für die Nacht: Angriff bei Glatteis und Schnee - Variante „Bleifuß“...

20:00: Abfahrt vom Hafen von Monaco.

21:00: Etappe Col de Braus: Diese ist extrem kurvig mit xxx Haarnadelkurven bergab und bergauf, ein Traum mit PS und Bremsen! Wir fahren die 25. Zeit und landen an der 50. Stelle.

22:14: Tournefort („Starke Drehung“) heißt die nächste Spezialetappe, diese trägt ihren Namen zu Recht... Wir fahren die 9. Zeit hinter 2 Porsche, einer Lancia Fulvia 1600HF und einem Opel GTE. Wir sind an 45. Stelle!!!

23.15: Le Turini ist die letzte Etappe, jetzt nur keinen Fehler machen, wie gewöhnlich: Wir fahren die 19. Zeit, wir haben viel in den Steilstücken gewonnen...!!



RALLYE MONTE CARLO 2008

AUF DEN SPUREN VON EUROPAMEISTER SOBIESLAW ZASADA...

Wir werden schließlich 38. dieser Historischen Rallye Monte Carlo: Glücklich und voll schöner Erinnerungen... Begeistert von diesem Erlebnis ist auch Stéphanie, die als 2. Frau ihren Mann dabei beobachten und begleiten konnte, wie er am Steuer seines Autos vollends „aufblühte“. In der schönen Jahreszeit werden wir als Dank an Euch Helferlein eine Ausfahrt in die Schluchten von Verdon (= besonders schöne Landschaft!) organisieren. Nochmals „Danke“!!

Stéphanie & Pascal Aimé
übersetzt aus dem Französischen von Gerhard Reichl

Eine Leistung, die sich sehen lassen kann! Es lässt sich ahnen, welche Endplatzierung für Pascal und seinen TR möglich gewesen wäre, hätte er auf den verschneiten Pässen nicht „Schneeflug“ für die nachfolgenden Fahrzeuge spielen müssen...

Trotzdem: Platz 38 von 324 Startern! Hut ab!! Gerne wiederhole ich hier meine bereits privat ausgesprochenen Glückwünsche an Pascal und Stefanie, diesmal namens unseres Clubs, und drücke unsere Wertschätzung darüber aus, dass sein Steyr-Puch Qualität bewiesen hat:

Nos félicitations sincères à vous Pascal, et bien entendu à Stefanie, pour ce résultat remarquable. Notre respect à vous et la Steyr-Puch!
Vous avez fait preuve aussi de votre qualité de savoir conduire, que de la qualité de la voiture.

Cordialement,

Gerhard Reichl
du nom de notre
Steyr Puch Club Salzburg



49. AvD OLDTIMER GRAND PRIX
Automobilclub von Deutschland NÜRBURGRING 12.-14.08.2022



VETERAMA SEIT 1976



RETRO CLASSICS
MESSEN FÜR FAHRKULTUR

RETRO CLASSICS BAVARIA
1. - 4.12.2022 | NürnbergMesse
www.retro-classics-bavaria.de

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

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

Für Puch-Treter

Einen Steyr Puch zum Drauftreten stellt Catrin Grotz in Handarbeit her. Der getöpferte und glasierte Pflasterstein ist wetterfest und frostsicher, kann mit seinen rund 700 Gramm aber auch Indoor als Briefbeschwerer dienen. Da jeder Stein erst nach Bestellung gefertigt wird, können eure Farbwünsche im Rahmen der lieferbaren Glasuren berücksichtigt werden. Außerdem ist auch eine dünne Variante zur Verwendung als Kachel möglich. Es ist sowohl die Selbstmörder-Karosse 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





RALLYE MONTE CARLO 2008

AUF DEN SPUREN VON EUROPAMEISTER SOBIESLAW ZASADA...

Wir werden schließlich 38. dieser Historischen Rallye Monte Carlo: Glücklich und voll schöner Erinnerungen... Begeistert von diesem Erlebnis ist auch Stéphanie, die als 2. Frau ihren Mann dabei beobachten und begleiten konnte, wie er am Steuer seines Autos vollends „aufblühte“. In der schönen Jahreszeit werden wir als Dank an Euch Helferlein eine Ausfahrt in die Schluchten von Verdon (= besonders schöne Landschaft!) organisieren. Nochmals „Danke“!!

Stéphanie & Pascal Aimé
übersetzt aus dem Französischen von Gerhard Reichl

Eine Leistung, die sich sehen lassen kann! Es lässt sich ahnen, welche Endplatzierung für Pascal und seinen TR möglich gewesen wäre, hätte er auf den verschneiten Pässen nicht „Schneepflug“ für die nachfolgenden Fahrzeuge spielen müssen...

Trotzdem: Platz 38 von 324 Startern! Hut ab!! Gerne wiederhole ich hier meine bereits privat ausgesprochenen Glückwünsche an Pascal und Stefanie, diesmal namens unseres Clubs, und drücke unsere Wertschätzung darüber aus, dass sein Steyr-Puch Qualität bewiesen hat:

Nos félicitations sincères à vous Pascal, et bien entendu à Stefanie, pour ce résultat remarquable. Notre respect à vous et la Steyr-Puch!

Vous avez fait preuve aussi de votre qualité de savoir conduire, que de la qualité de la voiture.

Cordialement,

Gerhard Reichl
du nom de nôtre
Steyr Puch Club Salzburg

UNBEKANNTER STEYR PUCH TACHO PROTOTYP

Anfrage an die Steyr Puch 500
Gemeinde

Hat eventuell jemand Informationen zu dem abgebildeten Tacho?

- Dreht im Uhrzeigersinn wie im Steyr Puch 700 Combi
 - Kilometer-Anzeige oben
 - Keine Anzeigen für Öl-Benzin-Ladung
 - Gewölbtes Glas
 - Schräger Anschluss für die Tachowelle
 - Gehäuse nicht zylindrisch
- Beschriftung:
- VDO-Tacho Zsr A 100/Bü
 - 0-120 km, Nr.12.100.20/63/1
 - Drehrichtung mul
 - Schräganschluß (14.3.60)

Sachdienliche Hinweise bitte an
info@steyr-puch.de



RALLYE MONTE CARLO 2009

UNSER CLUBMITGLIED PASCAL AIMÉ IM WINTERLICHEN EINSATZ

Die 12. Rallye Monte Carlo Historique (29.01.-04.02.2009) war auch heuer wieder ein Fixpunkt im Kalender von Pascal Aimé und seiner Stéphanie, um seinen Steyr-Puch 650 TR 2 auf den legendären Spuren von Rallye-Sieger Sobieslaw Zasada über zum Teil tief verschneite französische Alpenpässe zu jagen. Als versierter Servicemann von Pascal fungierte auch 2009 wieder Joe Müller aus Gänserndorf, er erzählt:

„Meine Aufgabe war es, das Rennauto vor der Rallye noch einmal total durchzuchecken und etwaige Schwachstellen aufzuspüren, um diese nach Möglichkeit noch rechtzeitig auszumergen. Pascal schont sein Auto ja auch während des Jahres nicht! Aber die Rallye Monte Carlo ist ohnehin in jeder Hinsicht extrem: Die Belastungen der Rennwoche sind jedenfalls enorm: Bis zu 20 Stunden quasi nonstop Vollast, das macht sich auf jeden Fall bemerkbar – beim Auto und letztendlich natürlich auch beim Fahrer...“

Während des Rennens müssen wir Service-Leute dann entweder im Renntempo unseren Fahrern hinterher jagen, um im Falle eines Falles nicht allzu weit entfernt zu sein, oder wir müssen über Umwege Teiletappen umfahren, und an erlaubten Service-Punkten auf die Fahrer warten. Auch für uns ist diese Rallye also eine echte Herausforderung: Reparaturen im Schnee / in der Nacht / in der Kälte – am besten alles gleichzeitig – und dann noch mit seinem Alltagsauto im Renntempo die verschneiten Alpenpässe bezwingen... Womöglich mit einem Rallye-Champion im Rückspiegel! Wirklich nichts für schwache Nerven!“

Von insgesamt 329 (!) Startern ging Pascal mit der historischen Zasada-Nummer 29 ins Rennen, und legte gleich auf den ersten Etappen wahre Fabelzeiten hin: Nach den ersten Sonderprüfungen war der TR in den Top 10 klassiert! Joe Müller weiter:

„Die winterlichen Verhältnisse sind ein weiteres Kriterium bei dieser Rallye, führt sie doch über zu dieser Jahreszeit normalerweise gesperrte Passstraßen! Nur die Rallyepiloten müssen sich ihren Weg durch die Schneemassen pflügen. Bergauf wie bergab gilt für die Fahrer stets: Vollgas, und so spät wie möglich bremsen. Die Blechschaden-Quote bei der Rallye ist verständlicherweise hoch... Der TR von Pascal war unter diesen Umständen herausragend unterwegs: Zwischenzeitlich lag er sogar auf Platz 3! Leider sorgte ein Kupplungsdefekt kurz vor dem Ende der Rallye für das Aus – eine Reparatur hätte viel zu lange gedauert, und wir wollten (mit so einer sensationellen Platzierung vor Augen) dann nicht unter „ferner liefen“ ins Ziel kommen...“

Pascal ist ja als Renault-Testfahrer ein wahrer Profi hinter dem Lenkrad, noch dazu wo er die Bergstraßen rund um Monte Carlo wie seine Westentasche kennt – ist er doch unweit von hier zuhause. Und nachdem er hier auch regelmäßig trainiert... Die beiden zum Zeitpunkt des Ausfalls hinter ihm platzierten Porsche 911 wurden am Ende 3. und 4.! Und aufgrund seines Heimvorteils wäre er ihm auf den letzten Kilometern noch eine Sensation zuzutrauen gewesen... Wirklich schade für ihn und unser Team!“

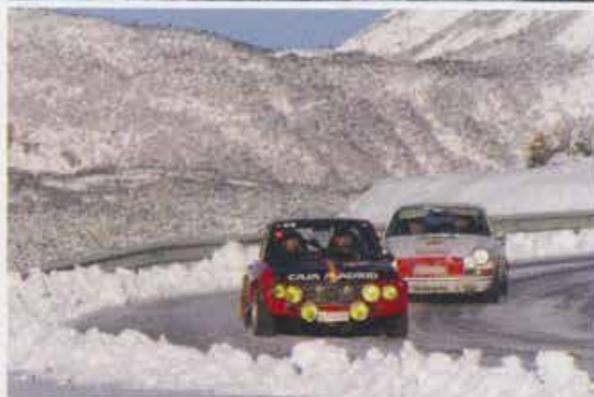
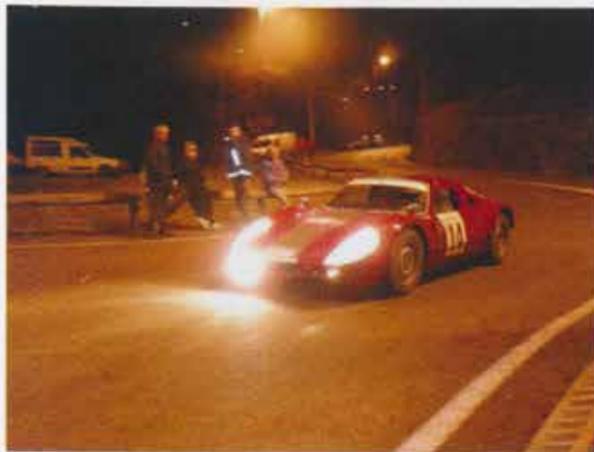
Von den 329 genannten Autos waren 327 am Start, davon sind 74 ausgeschieden. Gewonnen hat die harte Rallye Monte Carlo Historique 2009 Svein Lund auf Datsun 240 Z vor Henning Jorstad auf Renault Alpine A110 1600 SX und Alain Lopes auf Porsche 911 Carrera 2.7.

Bernhard Reichl



RALLYE MONTE CARLO 2009

UNSER CLUBMITGLIED PASCAL AIMÉ IM WINTERLICHEN EINSATZ



Fotos: Joe Müller

Bonjour Stéphanie, Salut Pascal !

Quand même la fortune s'est refusée cette fois – il faut estimer votre brillante performance ! Vous avez manqué tout près un resultat sensationnel, mais ce qui est certain, c'est que la fortune sera favorable, la prochaine fois. Croiez moi !

En tout cas, j'exprime sincèrement mon respect pour vous pour Stéphanie et naturellement pour votre voiture !

Cordialement, Gerhard
au nom du Steyr Puch Club Salzburg

Gerhard Reichl

PUZZLES

oder:
Wir sehen uns
in der Anstalt!



TEXT // FOTOS Michael Kuhn



Kann man auf ein Puzzle kommen?

Ich wollte meinen beiden Begleitern Anita & Charly auf der Reise zum Col de la Bonette & Mont Ventoux im September 2021 ein kleines Geschenk mit bleibendem Erinnerungswert machen.

Die Idee eines 1 000er Puzzle mit einem Foto ihres Puchschammerls auf dem Col de l'Iséran in den Savoyer Alpen schien mir keine allzu schlechte Idee.

Auf fotopuzzle.de wird man schnell fündig.

Ein 1000er Puzzle allerdings stellt bei einem nervösen Charakter schon eine echte Herausforderung dar. Es droht die Einweisung.

Prozedere:

- fotopuzzle.de aufrufen.
- Foto mit ca 10MB hochladen.
- Karton beschriften.
- PayPal oder alternatives Zahlungsmittel verwenden.
- Nach ca 4 Tagen liegt das Puzzle auf dem Tisch.
- 2 000er Puzzles sind die Obergrenze.

In der Ruhe liegt die Kraft. Anita & Charly meisterten diese Aufgabe souverän.

Im trüben Winter 2021/2022 schenkte ich Rita zwei 1 000er Puzzles von Aldi. Sind günstig und man



1000er Puzzle. Charly & Anita

kommt nicht auf schlechte Gedanken. Allerdings konnte Rita damit nicht mehr aufhören und kaufte Puzzles nach. Immer 1 000er. In manchen Nächten wurde es 2 Uhr. Jetzt musste was Reaches (Schwäbisch) her.

Es kam der Tag an dem ich ein Foto unserer beiden Puchs auf dem Col de la Bonette auf fotopuzzle.de hoch lud. Für Rita stellt ein 1 000er Puzzle mittlerweile keine Herausforderung mehr da. Sie hat sich eine Puzzle Werkbank eingerichtet.

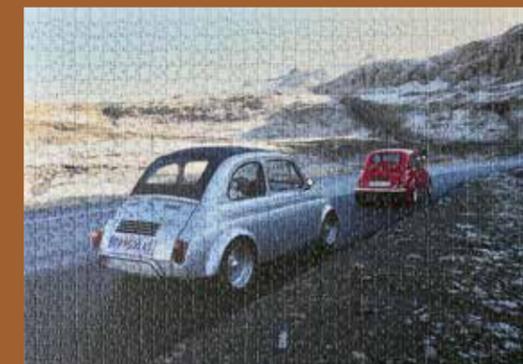


Puzzle Werkbank

Nun man wächst mit der Aufgabe. Zu meinem Erstaunen fand ich im Internet ein 50 000 Puzzle (Gesamt 52 110). Mit der Ausdehnung von 696x201,5 cm. Nichts für eine 2 Zimmerwohnung. Man ist gezwungen außer Haus zu übernachten.



Was wäre die Welt ohne wunderbare Dinge wie Vergaserpferdchen, Eule-Makramees oder Puzzles.



Col de la Bonette

Rita ist mittlerweile wieder in ihrem Garten unterwegs. Ich habe mir jetzt ein 1000er Puzzle gekauft.

