

Seit 1983

# THONDORF

STEYR PUCH FREUNDENKREIS DEUTSCHLAND







# INHALT

37/2023

## Neuigkeiten

Steyr Puch 650 TR  
Kolben 82,5mm



Art.Nr. MOP162

Sitzgestell für Sportsitze  
extra flach



Art. Nr. IRP118

Nadelkäfig einteilig  
40/35/19 bei ZF Getriebe



Art.Nr. GEP076

## Social Media

YouTube facebook  
Prokschi at @prokschi.puch

Instagram TikTok  
prokschi.at www.prokschi.at

Prokschi GmbH  
Blätterstraße 7  
2751 Wiener Neustadt -  
Heideansiedlung



# PETEC



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

### INTERNA FREUNDESKREIS

- 4 Editorial
- 5 Danksagung
- 5 Impressum
- 8 DIESundDAS...
- 16 Unsere Plakette
- 19 Nachruf Johann Häring



16

### TREFFEN

- 8 Erstes Steyr Puch Treffen 1983
- 12 Erster Liedl Teilemarkt 1989
- 75 Liedl Teilemarkt
- 79 Klein Marzehns

### TECHNIK

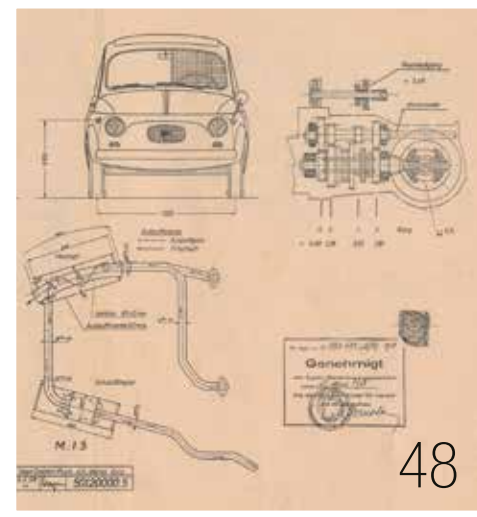
- 50 Peter Pohl Motortuning
- 60 Weg-gesperrt



60

### SONSTIGES

- 33 Buchtipps
- 48 Typenschein



48

- 49 Betriebsanleitungen
- 58 Buchtipp
- 74 Tacho Prototyp
- 59 Plakat

### BERICHTE

- 30 Prototypen
- 34 Jamos GT
- 42 Die Firma Moser
- 44 Das teuerste Prospekt
- 57 Steyr Puch Porsche 1.0
- 59 Lang lebe der König
- 96 Anstecknadeln



96

### REISEN

- 20 Die Reisen der Familie Holzmann
- 72 Unter Frühaufstehern
- 82 Die Reise nach Dorf Tirol
- 85 Zu Besuch in Sakusa 83

### SPORT

- 66 Würgauer Jörg
- 68 Allein, allein...
- 88 Spaß für vier Generationen



20





TEXTE Michael Kuhn



Wahrlich ein Grund zur Freude. 40 Jahre STEYR PUCH FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND seit 1983

**K**einer von uns hätte dies jemals für möglich gehalten. 1983 hatten wir natürlich nicht diese Erwartungshaltung. Wir wollten ein wenig „Spaß an de Freud“. Eine langfristige Perspektive gab es nicht. Wäre uns vermutlich auch geradezu lächerlich vorgekommen. In der Anfangszeit standen wir sogar kurz davor, uns mit den Salzburgern zusammen zu tun. Dies erwies sich allerdings als Gerücht. Nicht, dass dies eine schlechte Lösung gewesen wäre.

Peter Brysch fand sich damals in letzter Minute bereit, die THONDORF als Blattmacher weiterleben zu lassen. Unser THONDORF Magazin war ein Identitätsstifter für den Freundeskreis. Sie wurde von den Verantwortlichen über die 37 Jahre ihres Bestehens mit großem Engagement gestaltet. Die Mitarbeit der Mitglieder in der Organisation des Freundeskreises, auf Treffen und Ausfahrten und in der Betreuung der Messen in Essen und Stuttgart war wesentlich. Sie diente dem langjährigen Zusammenhalt. Heute stehen wir besser denn je da, was unseren Auftritt im Internet mit Homepage, facebook-Gruppe und THONDORF BOTEN betrifft. Ausfahrten und Teilnahmen an Gleichmäßigkeits-Bergprüfungen werden gerne von

unseren Mitgliedern angenommen. Unser traditionelles Treffen bei Heinz in Graßlfing, im Volksmund auch Liedlfing genannt, gibt uns die Möglichkeit zum gegenseitigen Kennenlernen und die Zeit, miteinander zu reden und zu blödeln. Dafür gilt unser Dank Heinz und seiner Familie, die in ihrem Engagement für den Steyr Puch 500 und den Freundeskreis nie nachgelassen haben. Unser THONDORF Heftla hat auch die mit dem Freundeskreis verbunden, die weder die Zeit hatten noch die Mobilität besaßen, quer durch Deutschland zu fahren.

Wir alle hoffen, dass wir zusammen noch ein paar Jahre auf die Reihe bekommen, bevor uns nur noch die Erinnerung an eine gute Zeit bleibt. Zu Ende hin wird es immer ein wenig melancholisch.

Grüße an alle

Mathias Duesterberg, Richard Tangermann, Hubert Nenninger und Michael Kuhn

#### Titelseite

September 2017

Das Foto wurde anlässlich der Feierlichkeiten zum 60. Geburtstag des Steyr Puch 500 im Werk in Graz-Thondorf aufgenommen. Alle Fotografen, einschließlich meiner Person, rannten in den 1. Stock hoch und drängten sich an das einzige Fenster. Es nahmen um die 90 Steyr Puch an dem Treffen teil. Die Teilnehmer fuhren unter Polizeischutz gemeinsam durch Graz. Es war eine einzige Gaudi.

#### Rückseite

Die Rückseite zeigt das Plakat der Afrikafahrt mit Motiven der beschwerlichen Fahrt durch verschiedene Länder des Kontinents. Die originale Größe des Plakats entspricht etwa DIN A1. Ich wusste nicht, dass so ein Plakat existiert. Das fehlt jetzt in meiner Sammlung



#### THONDORF IMPRESSUM

Thondorf ist das offizielle Organ des „STEYR PUCH FREUNDESKREIS 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  
macduesi@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



FREUNDESKREIS  
DEUTSCHLAND Seit 1983

**E**ine erstaunliche Entwicklung ist den letzten Jahren festzustellen. Gab es früher Anlass zu Klagen über mangelnde Bereitschaft, Beiträge, ob Texte oder historisches Material, für die THONDORF bereit zu stellen, so hat sich dies mittlerweile grundlegend geändert, auch wenn in manchen Fällen ein gewisse verbale Gewaltandrohung notwendig war. Jetzt habe ich mir einen Scherz erlaubt. Das stimmt so nicht ganz.

Ich habe zu danken in nicht alphabetischer Reihenfolge:

*Andreas Müller-Hauser*

Historisches Material zum ersten Liedl Teilemarkt

*Johannes Groß und Johannes Hiltrop*  
Infos und Fotos zum ersten Treffen in Oer-Erkenschwick

*Dr. Constantin Kiesling*  
Afrika-Reisebericht der Familie Holzmann 1958 mit dem Puch 500

*Claudia und Harald Peter*

Spaß über vier Generation mit dem Steyr Puch

*Micha Lanner*

Fotos und Expertise zur Firmengeschichte der SDP AG und Jamos GT

*Martin Krusche*

Textmaterial aus seinem Blog

*Peter Pohl*

Konstruktion eines Porsche-Steyr Puch Motors und Reisebericht mit dem selbigen im Fiat 500 nach Dorf Tirol

*Ulrich Schlör*

Sperrdifferential für Steyr Puch Getriebe

*Ing. Ludwig Hager*

(chem. Mitarbeiter der SDP AG in Graz): Bericht zu den Prototypen U1 - U3

*Erik Kobus*

Diverse Fotos

*Heinz Liedl*

Informationen, Fotos und Unterlagen

*Rainer Hübsch*

Texte und Fotos zu diversen Treffen

*Sönke Bier*

Text zum Treffen in Klein Marzehns

*Dr. Holger Zeidler*

Steyr Puch Anstecknadeln

*Vinzenz Pippan, Gerald Malat, Fredi Thaler und Michael Repka*

haben sich mit ihrem Wissen auf vielfältige Weise um die THONDORF verdient gemacht

*Didi Etzersdorfer*

Infos zu Steyr Puch Combi 500, Fotos und allgemeine Puch Historie

*Walter Leuber*

Typenschein Steyr Puch 500

*Peter Brysch*

Lektorat meiner mit Fehler behafteten Texte mit Schwerpunkt Interpunktion

Anregungen durch viele Gespräche und Emails, diverse Bücher und das allumfassende Internet

Ohne die gestalterische Beratung und Entwicklung des endgültigen Layouts durch *Matthias Kelber* und seiner sich um ihn sorgenden Ehefrau *Essange*, in und aus Bamberg, wäre die THONDORF, unser Heftla, nur eine Ansammlung von bedrucktem Papier.

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

Einen Herzlichen Dank an alle! 🚗

*Michael*



# DIESundDAS...



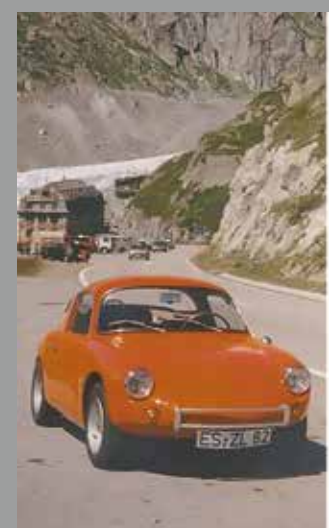
Einige Worte zu dem Artikel von Dr. Constantin Kiesling „Mit dem Puch 500 von Kairo nach Kapstadt und retour“ des Ehepaars Holzmann aus St. Veit an der Glan. Das Ehepaar Holzmann hat diese Reise mit einem Steyr Puch 500 aus der ersten Serie von 1957 unternommen. Leicht erkennbar an der Abwesenheit von Kurbelfenstern. In Afrika definitiv ein Nachteil.

Zehn Jahre Recherche bei Verwandten, in Archiven und anderen Quellen waren notwendig, um einen Artikel in dieser Ausführlichkeit schreiben zu können. Ganz zu schweigen vom Sichten der Dias aus einer ungeordneten Sammlung von tausenden von Dias. 50 Jahre alte Dias sind nicht für ihre hohe Qualität bekannt.

Sie mussten aufwendig gereinigt und anschließend zumindest mit einem semiprofessionellen Diascanner eingelezen werden. Ich freue mich ganz besonders, dass Constantin uns seinen zehneitigen Bericht exklusiv zu Verfügung gestellt hat.

Die Vollversion mit allen Fahrten, auch jene mit diversen Puch Motorrädern des Ehepaars Holzmann, ist in der neuen Ausgabe der AUSTRO CLASSIC 1/2023 zu finden. 33 Seiten einer spannenden Reportage mit allen Quellenangaben erwarten euch hier:

[www.austroclassic.net/alle-hefte/2023/01/die-sankt-veiter-holzmaenner-in-afrika](http://www.austroclassic.net/alle-hefte/2023/01/die-sankt-veiter-holzmaenner-in-afrika) 🚗



## Puch Welten

Hier findet der Steyr Puch Liebhaber Fotos zu den Reisen über die Alpen und in ferne Länder, Fotos zu Veranstaltungen, Automobilia, Technik, Messen und in Zukunft auch von Prospekten, Plakaten und anderen sammelwürdigen Dingen.

📷 FOTO ALBEN DES SPFD SEIT 1983



[www.flickr.com/photos/steyr-puch1/albums](http://www.flickr.com/photos/steyr-puch1/albums)

Ich möchte hier und jetzt eine der letzten Fragen der Menschheit beantworten:

Wie entsteht die THONDORF?

Das hat sich möglicherweise der eine oder andere schon mal gefragt. Es sind drei Standorte für die Erstellung notwendig: Bonlanden, Bamberg und der Druckereistandort. An Arbeitsaufwand sind sicherlich 250 bis 300 Stunden vor dem Computer zu kalkulieren. Eher mehr.

Michael sitzt mit seinen 75 Jahren in Bonlanden auf den Fildern vor seinem 27 Zoll Mac. Der Mac hat jetzt auch schon 14 Jahre auf dem Prozessor. Über das Jahr werden Themen und das dazugehörige Material gesucht und abgespeichert. Das meiste davon stammt aus dem eigenen Archiv, von Puch Freunden oder aus dem Internet. Michael sitzt zwar schon seit 40 Jahren gelegentlich vor einem Computer, hat aber nicht wirklich eine Ahnung, was hinter der Oberfläche der Glasplatte vorgeht. Ein typischer Nutzer.



Die eigentliche Arbeit beginnt in der Regel um die Jahreswende. Aber um die THONDORF gestalten zu können, braucht es allerdings zwei Profis. Die beiden, Matthias und seine Frau Essange, sitzen im schönen Bamberg. Die zwei habe ich zuletzt vor der Pandemie in der Walba zu Unterirading getroffen. Die Kommunikation zwischen uns erfolgt über Telefon, Email, WhatsApp und bei größeren Fotodateien via wetransfer.com. Mit wetransfer.com kann man bis zu zwei GB große Dateien kostenlos verschicken. Es wäre natürlich wesentlich einfacher, zusammen an einem Tisch zu sitzen und die unterschiedlichen Vorstellungen über Themen, Texte, Fotoauswahl und das Layout von Angesicht zu Angesicht zu besprechen. So wird es notwendig, alles haarklein schriftlich zu fixieren. Mühsam. Ehrlich. Aber es funktioniert. Matthias macht das Layout unseres „Heftla“ ja nicht erst seit 2018, sondern hat schon über viele Jahre mit Georg zusammengearbeitet. Das war sicherlich nicht immer einfach. Matthias kennt sich in der Puch Materie und im Layout aus. Ein großer Vorteil für uns.

Die Kommunikation mit den Autoren macht den geringeren Teil der täglichen Arbeit aus. Die Besprechung der Themen und der Umfänge der Artikel sind in der Regel schnell erledigt. Das Lektorat machen Peter Brysch in Hof und Rainer Hübsch in Fürth. Beide sind auch gelegentlich als Übersetzer aus dem Englischen und Französischen für den Freundeskreis

tätig. Den übertragenen Text setzt dann Matthias in das ursprüngliche Layout ein.

Was die Themenauswahl betrifft, möchten wir bevorzugt weniger Bekanntes vorstellen. Jetzt ist das Thema Steyr Puch 500 aber ein ziemliches enges Thema. Über die Firma Abarth und ihre 200 verschiedenen Modelle zu schreiben füllt ein jährlich erscheinendes Magazin für 100 Jahre ohne weiteres aus. Beim Puch Thema wiederholen wir uns gelegentlich, aber in besserer Druckqualität. In den Anfängen hat Peter Brysch die THONDORF in Hof auf einem Matrizendrucker seiner Schule hergestellt. Die Qualität des Druckes reichte sicherlich im Biologieunterricht aus, um das Fortpflanzungsverhalten des Stichlings schematisch darzustellen. Bei einem Foto war schon eine gewisse Phantasie notwendig, um das Objekt zu erraten.

Aber diese Phase haben wir schon lange überwunden. Heute steht die THONDORF ziemlich professionell da.

Geht es dem Ende des Produktionsprozesses entgegen, schickt Matthias eine PDF der THONDORF an Michael. Dann noch einmal gegenlesen und kleine Korrekturen vornehmen. Nach der Erstellung des Inhaltsverzeichnisses erfolgt die Verschickung des kompletten „Heftla“ als PDF-Datei an die Druckerei. Die arbeitet schnell.

Anschließend erfolgt der Versand der Hefte an unsere Mitglieder. Dazu benötigen wir Adressaufkleber, Umschläge, Briefmarken für In- und Ausland und den vorgedruckten Überweisungsbeleg. Gelegentlich legen wir auch einen Aufkleber bei. Das Ganze wird dann von Hubert, Rainer und Matthias oder wer gerade verfügbar ist eingetütet und der Post übergeben. Wir freuen uns dann immer ganz arg, wenn der Mitgliedsbeitrag zeitnah auf dem Konto einght. Erst dann ist alles zu einem guten Ende gekommen. 🚗

ZUM KONKRETEN: WIE JEDES JAHR BITTEN WIE EUCH NACH DEM ERHALT DER AKTUELLEN THONDORF UM DIE ÜBERWEISUNG DES MITGLIEDBEITRAGES IN HÖHE VON 35 € AUF FOLGENDES KONTO:

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





**1. STEYR-PUCH TREFFEN '83**

**HOHE MARK**

in Oer-Erkenschwick  
28. bis 29. Mai 1983

TEXT // FOTOS Michael Kuhn



Johannes Grohs & Johannes Hiltrop im Kampfstellung

**E**ines Tages vernahm Johannes Grohs eine innere Stimme, die zu ihm sprach, er solle ein Steyr Puch Treffen organisieren. Die Zeit sei gekommen. Irgendwo auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz, den er täglich mit seinem Steyr Puch 650 T ansteuerte, hatte er sein Erweckungserlebnis. Ein Ruf sollte an alle Steyr Puch 500 Besitzer im ganzen Land ergehen. Und so geschah es.

Da hatte Johannes allerdings noch keine Adressen von Puchbesitzern. Er kannte Peter Brysch recht gut. Der war schon ordentlich in der Szene vernetzt. Heinz Saam, damals der semiprofessionelle Schrauber von Michael Höbing, gab noch einige Adressen dazu. Johannes Hiltrop war auch nicht faul und da man sich gut kannte, kam Bewegung in die Sache.



bei „Mutter Wehner“

Es fanden sich am 28. Mai 1983 um die 15 Steyr Puch Fahrer aus Westdeutschland und Berlin auf der grünen Wiese hinter dem Gasthof „Mutter Wehner“ im Naturpark Hohe Mark ein. Eigentlich erwartet man eine solche Landschaft nicht im Ruhrgebiet, da bestehen auch heute noch immer Vorurteile nach der Art: „Hol die Wäsche rein bevor sie schwarz wird!“



Geselliges Herumstehen v.l. Horst Spengler, Düsi, Michael Höbing und Heinz Saam

Das Wetter – bewölkt und regnerisch – entsprach nicht der Stimmung der Angereisten, denn die erschienen innerlich erleuchtet. Alle waren froh, endlich Gleichgesinnte gefunden zu haben. Die schreckliche Zeit, sich mit dem eigenen Puch in einer Welt von gleichgültigen Mitmenschen zu bewegen, war vorüber. Mir erging es nicht anders. Ein gegenseitiges Kennen-

lernen und ein reger Austausch von Informationen kamen schnell zustande. Die Schrauber plauderten aus dem Nähkästchen ihrer Erfahrungen. Mit einigen Puchs hatten sich die Besitzer viel Mühe gegeben, bei anderen stand noch viel Arbeit ins Haus. Ich hatte den Eindruck, auf die Originalität der Steyr Puch 500 wurde damals noch weniger Wert gelegt als heute.

Für viele herausfordernden Aufgaben hatten wir nun den Steyr Puch Freundeskreis. Der würde dem Ratsuchenden helfen.

Die Gegend um den Gasthof Mutter Wehner ist landschaftlich sehr reizvoll. Eine Gegend zum Wiederkommen. Falls wir einmal nicht hätten wissen sollen, wohin wir hätten gehen können – jetzt wussten wir es!



So machte ich mich mit meinem Steyr Puch 650 T Europa von Frankfurt-Höchst auf den 280 km langen Weg nach Oer-Erkenschwick im Ruhrgebiet, standesgemäß auf eigener Achse.



Was sprach für das Ruhrgebiet?

- Industriekultur trifft Natur
- Der Pott und die freie Schnauze
- Preiswertes Leben
- Gastronomiebetriebe en masse
- und der Humor der Einheimischen, der Menschen aus dem Süden der Republik manchmal ratlos zurücklässt.



Meinen weißen 650T hatte ich 1983 von Horst Fessl aus St. Peter ob Radenthein gekauft. Der Wagen wurde von seiner Frau Gunda für ihre täglichen Fahrten zu ihrem Arbeitsplatz bei der Magnesitbergbau- und Werk in Radenthein genutzt. Horst Fessl

war ein sehr lieber und ehrlicher Mensch, wie er in der Oldtimer Szene selten zu finden ist. Der 650T befand sich in einem neuwertigen und originalen Zustand – wie aus dem Laden... Horst Fessl war bereits in den Sechzigern mit einem Puch 500 und 650 auf Rallyes eine bekannte Größe in der österreichischen Szene. Mein Vater und ich blieben über Nacht. So lernten wir die herzliche österreichische Gastfreundschaft kennen. Zum Abendessen gab es Kukuruz. Für die Preißn unter uns: Kukuruz ist ein Maisgericht. „Kukuruz“ ist das Korn der Kuruzzen, das in Teilen Österreichs auch „Türkenkorn“ genannt wird. Dort gibt es auch den „Türkensterz“, eine



Speise aus Maisgrieß, ähnlich der Polenta. Die Familie Fessl hatte in ihrer unendlichen Güte ihr Ehebett für uns geräumt. Mein Vater konnte sich über den Namen Kukuruz nicht einkriegen. Wir haben die halbe Nacht über den ungewöhnlichen Namen gelacht. Das sollte sich zumindest für meinen Vater noch rächen. Auf der Rückfahrt über den Drackensteiner Hang hinab in die Ebene um Stuttgart kam es zu einem nicht geplanten Halt. Ich fuhr mit dem 650er mit Kärntner Kennzeichen im Windschatten meines Firmenwagens. Mein Vater steuerte den Wagen. Urplötzlich bog mein Vater in einen provisorischen Parkplatz ab, die Tür flog auf und mein Vater verschwand blitzartig hinter einem Gebüsch. Was lernen wir daraus? Lache nicht über dir fremde Gerichte die im Öl schwimmen! – Ende dieser Geschichte.

Um ehrlich zu sein: An den Ablauf der zwei Tag bei der Mutter Wehner habe ich kaum noch eine Erinnerung, bis auf den Moment, als die Tür aufging und Jutta Spengler mit Mathias eintrat. Ich kannte Jutta seit der Zeit zu der wir beide Gymnasien in Höchst besuchten. Jutta das Helene Lange Lyzeum und ich das Leibnitz Gymnasium. Beide waren wir den Lehrern in der Quarta ausgeliefert.

Das Treffen bei der Mutter Wehner war noch mehr oder weniger improvisiert worden.





Optimiertes Armaturenbrett



Puchs aus allen Bundesländern



Schöner Fiat 500 mit Puch Technik von Johannes Hilltop



Tiefkühl Puch aus Braunshausen



1984 trafen wir uns dann alle wieder, als um die 40 Puchs im Rahmen des Jan-Wellem-Pokals auf der neuen GP Strecke des Nürburgrings antraten



Im Winter 1983/84 sind Toni Wildenauer, mein Freund Dieter und ich die halbfertige Strecke abgelaufen. Ein Puch hätte von dieser Strecke geträumt, wenn er sie gekannt hätte.

Da ich 1983 bei der Gründungsversammlung des Steyr Puch Club Salzburg im Hirschen zu Salzburg anwesend war, kannte ich einige österreichischen Puchfahrer. Die kamen fast alle zum Nürburgring. Walter Niessner reiste von Wien mit zwei Mitarbeitern und zwei Puchs im Möbelwagen an. Der Enthusiasmus war groß. Aber mehr dazu in der nächsten THONDORF 2024.

Hätte ich fast vergessen:

1993 gab es nach 10 Jahren ein Wiedersehen bei der Mutter Wehner in der Hohen Mark. Man kann sagen, alle haben sich gefreut und waren guter Dinge für die Zukunft. Sie sollten Recht behalten. 🚗



Mutter Wehner 1993



9. bis 10. Juni 1984 Jan-Wellem-Pokal Nürburgring



# DER ERSTE LIEDL TEILEMARKT

## JUNI 1989

### WIE ES BEGANN 1988–1989

Es begann in Paulushofen nicht weit von Beilngrieß im schönen Altmühltal. Peter Losskarn, seines Zeichens Reifenhändler in Beilngrieß, hatte in relativ kurzer Zeit Berge von Steyr Puch Teilen zusammen getragen. Ich war mit ihm und seinem Range Rover einige Tage in Österreich unterwegs gewesen, um ihn bei Steyr Puch Händlern und Sammlern vorzustellen. Er ging es professionell an. Bei den damaligen Preisen sammelte sich schnell mehr Alt-eisen an, als ein Mensch zu Lebzeiten benötigt. So entstand die Idee über einen Steyr Puch Flohmarkt Materialüberhang an den Mann zu bringen. Denen, die Teile im Keller gehortet hatten, sollte Gelegenheit gegeben werden, ihr Blech loszuwerden. Oder anders ausgedrückt: Angebot und Nachfrage sollten in ein vernünftiges Verhältnis gebracht werden.

Peter Brysch und Johannes Groß räumten ihre Garagen aus und machten sich auf den Weg. Peters Sohn Christian schaute dem Treiben seines Vaters mit Verwunderung zu.



So liefen damals am 15. Oktober 1988 Verkäufer von Eisen und Alu aus Steyr Puch Produktion, kaufwil-

lige Steyr Puch 500 Besitzer aber auch Menschen, die Ahnung von der Materie hatten, in Paulushofen ein. Heinz Liedl konnte mit seinem Wissen die Dinge einordnen und Sigi Sengl wunderte sich über die Preise... Er kommentierte das Treiben natürlich auch in seiner unnachahmlichen Art wie folgt: „Gell Heinz, die spinn-a, die nehma's vo die Lebendichn“. So sprach er auch zu seinen Tauben – eben ein fränkisches Original.

Falls es für euch von Belang sein sollte: den Bericht von Peter Brysch über den Flohmarkt zu Paulushofen könnt ihr in der THONDORF 03 auf unserer Homepage nachlesen.

Nachdem die Idee eines Steyr Puch Flohmarktes nun mal geboren war, konnte man damit nicht einfach aufhören. Ein Anlass für 1989 ergab sich bald.

Ein guter Bekannter von Peter Brysch und Andreas Müller-Hausser hatte die für damalige Verhältnisse ungewöhnliche Absicht geäußert nach Paraguay auszuwandern. Heute würde ich ihm sofort folgen.

Peter Peschka hatte in Weihenstephan Agrarökonomie studiert und der Gedanke an „Liebe vergeht, Hektar besteht“ machte ihm eine Einheirat in ein bestehendes Hofgut unmöglich. Der Gedanke, möglicherweise als Mitgiftjäger gesehen zu werden, war ihm schlicht unerträglich. Zu der Zeit lag ihm ein Pachtangebot für einen Betrieb mit mehr als 10.000 Hektar in Paraguay vor. Diese Farmen halten keinem Vergleich mit den Bilderbuchbetrieben aus dem bayrischen Voralpenland stand. Die Wohnhütten sind primitiv und im grünen Tann sind Tiere zuhause, die ein Europäer nicht kennenlernen möchte. Einem Studienkollegen von mir ist im kolumbianischen Busch auf dem Häußel sitzend ein 1 KG schwerer Ochsenfrosch (es können auch 100 Gramm weniger gewesen sein) auf seinen nackten Rücken gesprungen. Der Name „Ochsenfrosch“ bezieht sich auf das dumpfe Brüllen, das an den Ruf

TEXT // FOTOS Michael Kuhn



Gehen. Zurück blieb ein großes Lager an Steyr Puch Metall an seinem Wohnort Hammelburg. In der Eile bat er Peter Brysch und Andreas M.-H. sich um den Verkauf der Teile in Deutschland zu kümmern. Ein Einzelverkauf wäre zu aufwendig geworden. Da erinnerten sich die beiden des Losskarn'schen Flohmarktes in Paulushofen. Peter und Andreas wurden bei Heinz in Graßlfing vorstellig. Heinz zögerte nicht lange und stellte sein Betriebsgelände für das Treiben zur Verfügung. Mittlerweile hatte Andreas mit seinem VW LT – hoch und lang – das ganze Zeug von Hammelburg in seine Garage in Alsbach bei München gebracht.

Somit fand am 3. Juni 1989 der 1. Liedl Teilemarkt zu Graßlfing statt. Laut dem Bericht von Peter Brysch in der THONDORF 04 mit verhaltenem Andrang. Die Logistik mit Bratwurststand nebst örtlicher Brauerei war ohne Tadel. Das Ganze bei Spitzenwetter wie wir es in Graßlfing erwarten dürfen.

Das Angebot war wie Peter in seinem Bericht schrieb allerdings gigantisch:

- Eine Rohkarosse, verkauft für DM 5.000.-
- Ein Rennwagen für Slalom aufgebaut brachte DM 11.500.-
- Ein Puch in weiß für DM 800.-
- Zwei Anhänger
- Diverse Motoren und Getriebe
- Auch ein Motor mit langer Kurbelwelle und Unmengen von gebrauchten Puch Teilen

Ulli, die Frau von Andreas, verwaltete den Klingelbeutel. Der Beutel hatte Mühe, den ganzen Erlös der Veranstaltung in Höhe von DM 26.310.- zu fassen. Der Batzen fand dann bald seinen Weg nach Paraguay.



eines Ochsen erinnert. Der Sprung des verschreckten Europäers nach vorne riss die Tür aus den Angeln. Er hat es überlebt und wurde Zahnarzt in Stuttgart.

Martin Peschka war ein Mann der schnellen Entschlüsse. Die Entscheidung – Gehen oder Bleiben – musste hurtig getroffen werden. Er entschloss sich für das

Am Abend saßen wir noch bis spät in die Nacht im Gewölbe der Walba zusammen. Wir hatten uns so viel zu erzählen. Die Zeit der einsamen Nächte in kalten Garagen hatte ein Ende gefunden. Jetzt waren Puch Liebhaber unter Leidensgenossen. Jetzt hatten wir endlich einen Ort an dem wir uns jedes Jahr treffen konnten.

Das wichtigste war allerdings, dass die richtigen Leute zusammenkamen, die nun schon seit 40 Jahren miteinander können. Das heißt nicht, dass wir alle Freunde geworden sind – wie das manche möglicherweise aus dem Begriff „Freundeskreis“ herauslesen. Dazu sind Gruppen, die sich über ein gemeinsames Interesse oder ein Objekt wie den Steyr Puch 500 definieren, nicht gemacht. Aber es sind Freundschaften entstanden, die Jahre überstanden haben. Man muss ja trotzdem nicht immer einer Meinung sein. Aber Achtung und Ehrlichkeit dem Anderen gegenüber ist eine gute Voraussetzung für eine Freundschaft, die über die Jahre Bestand haben soll.

So treffen wir uns nun wieder im Wonnemonat Mai 2023 beim Heinz in Graßlfing und in der Walba an der schönen Blauen Donau und feiern das vierzigjährige Bestehen unseres

STEYR PUCH  
FREUNDESKREIS  
DEUTSCHLAND seit 1983



P.S.:

Der Martin Peschka hat mit seiner einheimischen Frau vier Kinder großgezogen, die alle ihren Weg gemacht haben. Mittlerweile hat er die Farm verkauft und wohnt in der Deutschen Colonie Independencia. Sein Interesse an Boxermotoren besteht weiterhin, diesmal allerdings mit Fokus auf den Käfermotor. Er fährt manchmal auf Käfertreffen in Paraguay, wo es eine große Gemeinde von Käferenthusiasten gibt. Martin hatte 2013 Andreas geschrieben und ihm in einer Kurzfassung seinen weiteren Werdegang seit 1989 in Paraguay mitgeteilt. 🚗



Martin Peschka mit zwei seiner Kinder in Paraguay





Peter, Sigi, auf der Ecke Heinz und Franz



Johannes, Michael, Andreas Fuhrmann und Andreas M.-H. (AMH)



Ludwig Liedl, Hannes Häring, mit dem Rücken AMH



Martin Peschka, Johannes Grohs, Peter Brysch, Sigi Sengl



V.l. Michael, Heinz



Vorne links Horst Morocutti und Ulli M.-H



Vorne rechts Peter, hinten rechts Peter Kroeber



Peter Brysch, Peter Kroeber, Unbekannt



Lothar Kahl, Johannes Grohs, Günter Glombeck aus Heilbronn



Unbekannt, Peter Losskarn, Andreas M.-H. und Peter Brysch



Besichtigung des restaurierten Puchs



Peter Brysch



Lothar Kahl



Rechts Sigi Sengel



# Die Plakette



TEXT // FOTOS Michael Kuhn



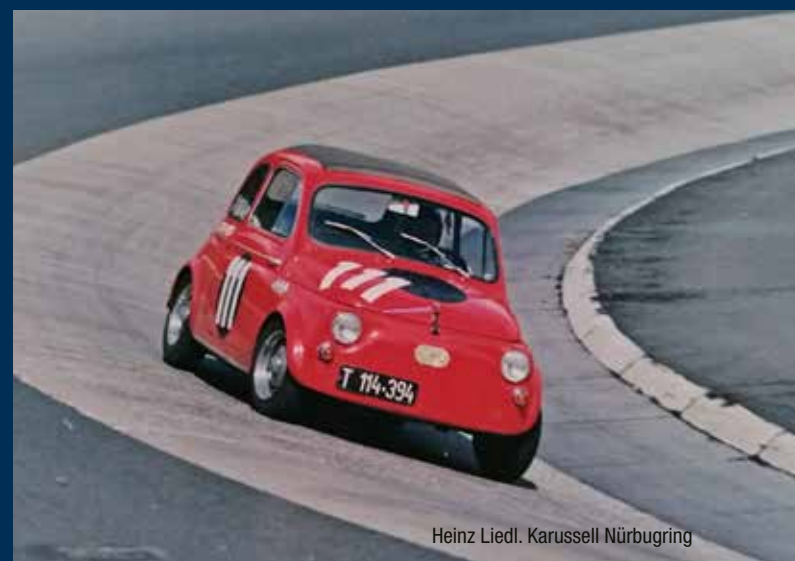
Nach 40 Jahren STEYR PUCH FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND seit 1983 haben wir uns eine Plakette verdient.

Die Plakette sollte ikonisch sein. Jeder sollte sofort an einen Steyr Puch 650 TR und seine Sportlerfolge denken. Nichts erschien da passender als die Werbung der STEYR-DAIMLER-PUCH AG mit dem 650TR von Walter Roser im Jahre 1964.

XXXIV. Rallye Monte Carlo, 7. Skidjöring in Tamsveg, 1. Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft in Wittlich, Internationale Hessen-Rallye, 7. Eisenstädter Bergwertungsfahrt, 2. Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft in Heidelberg, 5. Erlanger ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt, Weerbergrennen in Tirol, 3. Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft in Kreberg/Odenwald, Internationales Bergrennen Castello-Monte, Tulpenrallye in Holland, Josef-Attila-Cup in Ungarn, 4. Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft in Palsenberg, 10. Adria-Automobil-Rallye in Jugoslawien, „Martha“ Goldpokal-Testwertungsfahrt, Sompert-Rallye, ALPL-Bergrennen, 5. Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft in Eberach, Akropolis-Rallye in Griechenland, Silesia-Rallye in Polen, Internationale Alpenfahrt 1965, ADAC-Sudenfeld-Bergrennen, Rundstreckenrennen Zandvoort-Holland, Internationales Slettern Mannheim, III. Korallen-Bergrennen.

STEYR-DAIMLER-PUCH A.G.

Peter Brysch schrieb dazu in der THONDORF AUSGABE Nr. 6:  
 „Das Bild kennt jeder, wurde es doch vom Werk genügend publizistisch ‚ausgeschlachtet‘. Heinz Liedl und Walter Roser haben beide etwas Wichtiges gemeinsam: Sie schufen die Steyr Puch Legende durch ihre sportlichen Erfolge.“



Walter Roser mit Gerhard Tusch. Monte 1964

Walter Roser dazu in eigenen Worten aus seinem Buch „...3-2-1-go!“:

„Bis 1964 fuhr ich mit einem kleinen Puch. Und schon bald gab es Erfolge. Auch in internationalen Konkurrenzen. Ich wurde Gesamtsieger bei der Sardinien-Rallye und bei der 1. Donau-Castrol-Rallye 1964. Bei der Rallye Monte Carlo fuhr ich 1964 den Klassensieg heraus; es war in dieser Konkurrenz der erste für österreichische Farben.“

**1. Internationale Donau Castrol Rallye Sieger und Placierte**

**Klasse Tourenwagen:**

1. Christl Staffner / Walter Roser (Österreich) Steyr Puch 650 TR ▶
2. Walter Pöttinger / Ernst Merinsky (Österreich) Morris Cooper 5
3. Alfred Burkhardt / Heinrich Hubert (Deutschland) Ford 12 M TS
4. Otto Karger / Gerhard Mörth (Österreich) Volvo 122 S

**Klasse Grand Tourisme-Wagen:**

1. Friedel Herbort / Rolf Altmann (Deutschland) Porsche Carrera
2. Fritz Kuchler / Fritz Schmidt (Österreich) Porsche 356 B

1. Int. Donau Castrol Rallye 1964

21. 8. - 25. 8. 1964, start: Donauwörth/Regen, Ziele: Wien - Budapest - Maramaros - Wien

**Endergebnisse**  
 in Zeh. 1/10 (1 auf der Liste)

Platz	Team	Wagen	Zeit	Diff.
1.	Christl Staffner - Walter Roser	Steyr Puch 650 TR	12:49:40	+0:00
2.	Walter Pöttinger - Ernst Merinsky	Morris Cooper 5	13:05:32	+15:52
3.	Alfred Burkhardt - Heinrich Hubert	Ford 12 M TS	13:07:28	+17:48
4.	Otto Karger - Gerhard Mörth	Volvo 122 S	13:14:33	+14:53
5.	Karl-Josef Hubert - Alfred Burkhardt	Ford 12 M TS	13:15:31	+15:51
6.	Otto Karger - Gerhard Mörth	Volvo 122 S	13:22:54	+14:58
7.	Springer Joachim - Brandel Günther	Ford 12 M TS	13:23:11	+15:25
8.	Schönbauer Günther - Fial Hans	Steyr Puch 650 TR	13:23:11	+15:25
9.	Karl-Josef Hubert - Alfred Burkhardt	Morris Cooper 5	13:25:26	+15:46
10.	Karl-Josef Hubert - Alfred Burkhardt	Morris Cooper 5	13:25:52	+15:52
11.	Gabernick Alfred - Gabernick Günther	Saab 96 Sport	14:00:00	+1:10:20
12.	Stigl Thomas - Heindl G.	Opel Kadett	14:00:00	+1:10:20

Das oben erwähnte Bild vom 650TR für die Werbung als auch für unsere Plakette stammt von der Donau-Castrol-Rallye 1964 mit den Gesamtsiegern Christl Staffner und Walter Roser auf Steyr Puch 650TR.

Christl Staffner war zu der Zeit eine bekannte Skirennfahrerin die schon im zarten Alter von 17 Jahren dreifache österreichische Meisterin wurde. Sie hat am letzten Frauenrennen 1964 auf der legendären Streif teilgenommen und stellte 1964 im Alter von 24 Jahren mit 143 km/h im italienischen Cervinia einen Weltrekord für Frauen auf Skiern auf. Der Rekord hielt 17 Jahre lang. Da wird es ihr auf dem Beifahrersitz im 650TR nicht ge graust haben. Nach einigen Jahren in den USA u. a. als Skilehrerin für Robert und John F. Kennedy lebt sie heute mit ihrem Mann wieder in Kitzbühel in der Gasse in der sie auch geboren wurde. Ski fährt sie noch immer – halt etwas langsamer.



Der beherzte Lenker des Steyr Puch 650 TR war Walter Roser. Er begann seine Karriere Anfang 1960 mit Steyr Puch-Fahrzeugen bei Rallyes, Bergrennen und Tourenwagenrennen. Im Jahr 1963 gewann er mit Peter Lederer als Beifahrer seine Klasse bei der Rallye Sardinien. Im darauf folgenden Jahr fuhr er weiterhin auf Steyr Puch 650TR und holte als erster Österreicher einen Klassensieg bei der Rallye Monte-Carlo. Mit Beifahrer Gerhard Tusch gewann Roser 1964 die Klasse bis 1000 ccm. Im selben Jahr belegte er den 3. Platz bei der 1000 Minuten Rallye. Er fuhr später erfolgreich auf Renault Gordini und Renault Alpine. 1998 verstarb er im Alter von 66 Jahren.





Walter Roser mit Gerhard Tusch, Monte 1964

Was ist denn nun mit dem berühmten ikonischen Foto? Es wurde während der Castrol-Donau-Rallye 1964 auf der Wiener Höhenstrasse aufgenommen. Straßenbelag: Kopfsteinpflaster. Die Zuschauer scheinen an einer Bushaltestelle zu stehen.



Walter Roser auf der Wiener Höhenstrasse. 1964 Int. Donau Castrol Rallye



Ein Foto von dem noch sehr jungen Jochen Rindt neben Walter Roser, Anfang der Sechziger

Weil wir auch in Österreich gelesen werden: Autor Erich Glavitza im SPIEGEL, Jochen Rindt zitierend. Jochen Rindt äußerte sich seine Nationalität betreffend folgendermaßen: „Was sind Sie nun, Herr Rindt, ein Deutscher oder ein Österreicher?“

Das fragte der Journalist und Porsche-Amateurrennfahrer Richard von Frankenberg 1964 den Rennfahrer Jochen Rindt, der im Ferrari 250LM gerade die „Grüne Hölle“ Nürburgring überstanden hatte. Nach ein paar Nachdenksekunden grummelte der 22-Jährige nasal: „Des is ma wurscht – i siech mi ois Euopäa“ Für die „Preißn“ unter uns: „Das ist mir egal – ich sehe mich als Europäer.“

Noch ein Spruch zu den „Preißn“, der ist so schön, den musste ich einfach abgedruckt sehen. „Woafst, Bua, d’Franzosen san schlimm, aber no schlimmer san d’Preißn.“

- Großvater von Franz Josef Strauß, mütterlichseits, Bauer in Niederbayern, 1922. 🍷



Schöne „Shell“-Jacken Verabschiedung zur Rally Monte Carlo 1965 Werksteam Steyr-Daimler-Puch Janger-Ortner-Roser-Schorn

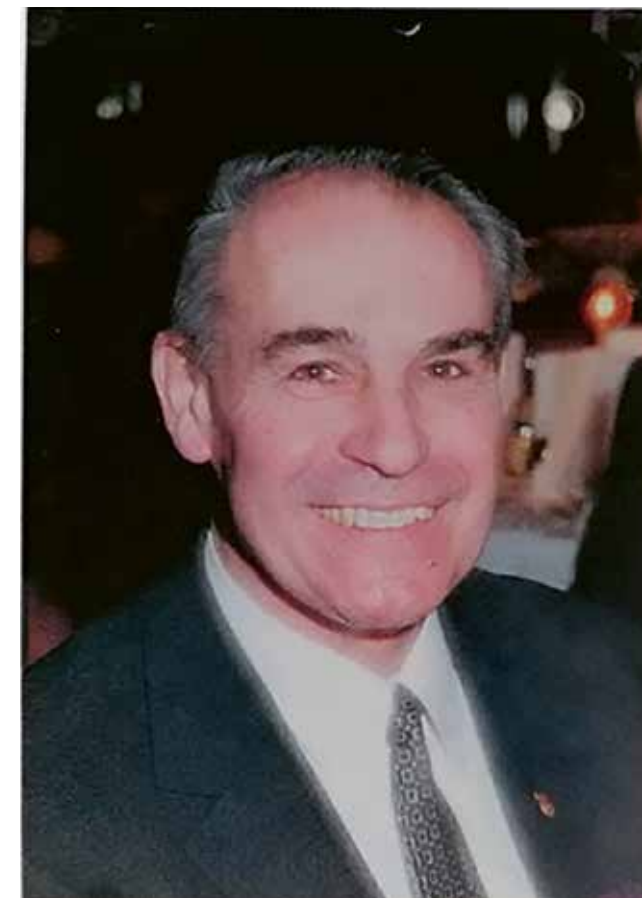


Wie schon mehrmals in der Vergangenheit erwies sich die Firma Rettenmaier aus Schwäbisch Gmünd als ein sehr kompetenter Partner für die Herstellung der Plakette, sowohl in künstlerischer, als auch in produktions-technischer Hinsicht.

Ein Danke nach Schwäbisch Gmünd.

# Johann Häring

\* 31. Juli 1930  
† 17. März 2023



Ich kannte Hannes Häring von einigen wenigen Gesprächen im Rahmen von Puch Treffen und natürlich von gemeinsamen Stunden bei Heinz Liedl in Graßlfing.

Er war für mich ein Mensch, der auf eine angenehme Art und Weise einem technischen Laien Wissen vermitteln konnte. Als studierter Maschinenbauer war er doch mehr Handwerker als Geschäftsmann. Hannes baute erfolgreich einen (auf einer Donauinsel gelegenen) Betrieb in Regensburg auf. Schon Anfang der Sechziger des letzten Jahrhunderts beschäftigte er sich mit der Entwicklung von Nockenwellen und dem Aufbau von kompletten Steyr Puch Motoren. Gemeinsam mit Heinz Liedl und Franz Eichhammer war er in Deutschland und dem nahen Ausland bei Berg- und Flugplatzrennen unterwegs. Dadurch ergaben sich sehr kurze Wege für technische Problemlösungen. Hannes fuhr anfänglich selbst Rennen und besaß damit die Möglichkeit, Verbesserungen eins zu eins mit seinen

Freunden abzustimmen. Wie mir Heinz Liedl versicherte, beruhten seine eigenen sportlichen Erfolge auf den Entwicklungen und dem technischen Wissen von Hannes Häring. Die Leitathletik und im Winter das Skifahren waren ihm ein wichtiger Ausgleich für die Arbeit im Betrieb. Für viele Jahre trafen sich die Freunde im Alten Tor in Pentling zu ihrem Stammtisch. Da sie nie ihre Heimatregion verlassen haben, waren langjährige Freundschaften möglich, wie sie heute nur noch selten bestehen. Schmerzhaft wird der Verlust für die Zurückgebliebenen empfunden, wenn einer von ihnen für immer geht. Hannes Häring verstarb im Alter von 93 Jahren nach einem arbeitsreichen Leben.

Erinnern wir uns an einen Menschen, dem man gerne zuhörte. 🍷

Michael



# MIT DEM PUCH 500 VON KAIRO NACH KAPSTADT UND RETOUR



TEXT Constantin Kiesling

Erwin und Margarethe Holzmann

Blick auf Kapstadt und den Tafelberg, vom südlichen Fuße des Tygerbergs aus aufgenommen

Afficionados der inländischen Motorrad- und Automobilgeschichte und insbesondere Liebhabern von Nachkriegsfahrzeugen der Marke Puch ist das Ehepaar Erwin und Margarethe Holzmann möglicherweise bereits ein Begriff. Mit seinen Afrikafahrten war es in den 1950er und 1960er Jahren in der heimischen Presse präsent und lieferte der Steyr-Daimler-Puch AG wiederholt hervorragende Gelegenheiten zur Bewerbung ihrer Produkte aus Grazer Fertigung. Den Höhepunkt stellte die Durchquerung Afrikas mit einem Puch 500 im Jahre 1958 dar, womit die „Holzmänner“, wie sie von der Presse liebevoll genannt wurden, dem damals noch recht frisch gebackenen Kleinwagen eine gelungene Bewährungsprobe und eine höchst positive mediale Resonanz bescherten.

Erwin Holzmann wird 1916 als Erwin Kaban in St. Veit an der Glan geboren. Seine Mutter Ottilie Kaban heiratet später Herrn Josef Holzmann, der mit ihr 1929 die gleichnamige Konditorei am St. Veiter Hauptplatz gründet. Erwin nimmt ebenfalls den Namen Holzmann an und tritt nach seiner Schulzeit und einer Lehre zum Konditor in das Familienunternehmen ein, an dem er etwa nach Kriegsende auch Teilhaber wird. Seine spätere Frau Margarethe (geb. Wallner) kommt 1919 in der Wiener Neustadt zur Welt. Nach der Schulzeit absolviert sie eine Lehre zur Floristin in St. Veit an der Glan, wo sie Erwin kennen und lieben lernt und die beiden im Jahr 1946 oder -47 heiraten. Gemeinsam übernehmen sie in Folge die Führung der

Konditorei. Erwin und Margarethe (genannt „Grete“ oder auch „Gretl“) sind begeistert vom Reisen und dem damit verbundenen Kennenlernen anderer Kulturen. Der Familienbetrieb ermöglicht es ihnen, dieser Beschäftigung oftmals und ergiebig nachzugehen und sich auf ausgedehnte Motorrad- und Automobiltouren in Europa und insbesondere in Afrika zu geben.

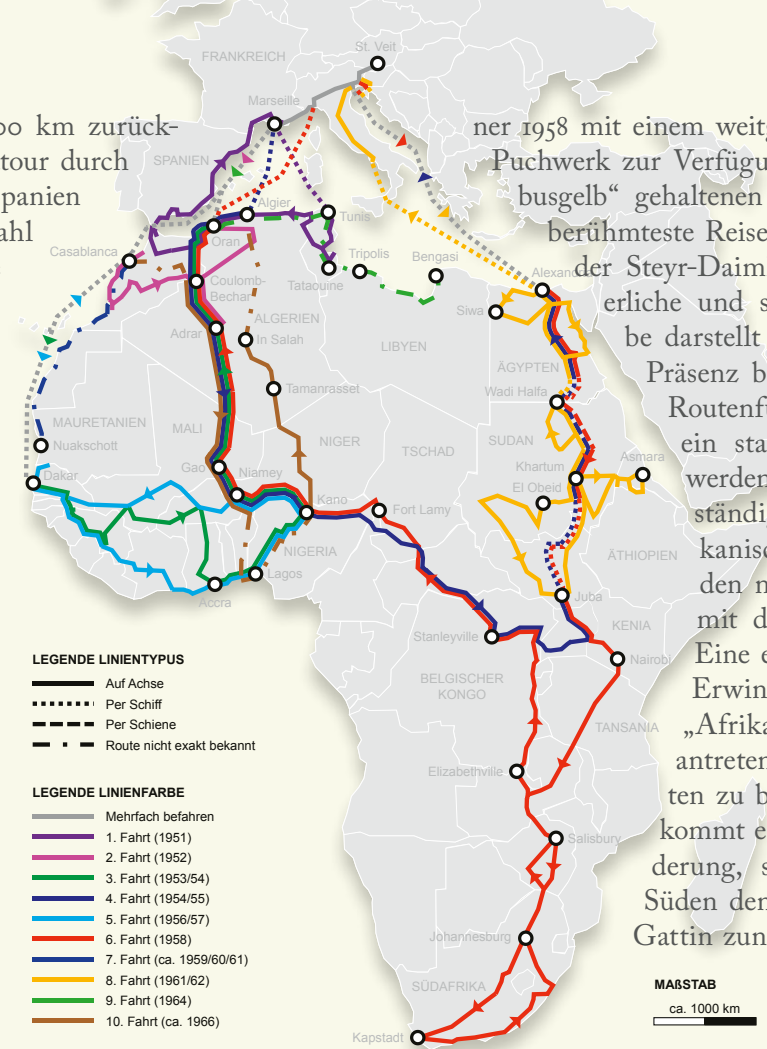
Auch wenn bereits in den 1950ern gewisse Sicherheitsmechanismen entlang gefährlicher Wegstrecken existieren, so dürfen die Reisen des Ehepaars, die völlig ohne heutzutage gängige Hilfsmittel wie GPS-Navigation, Mobilfunk und Satellitentelefonie auskommen und auf wenig fahrzeugtechnischen Komfort setzen, durchaus als gewagt und abenteuerlich bezeichnet werden. Im Vergleich zu heute unkritischer ist zu jener Zeit hingegen wohl die Sicherheitslage entlang der gewählten Reiserouten. Insbesondere bevor sich die Dekolonisation in Afrika Ende der 1950er Jahre intensiviert und 1960 im „Afrika-Jahr“ gipfelt, in dem sich nicht weniger als siebzehn neue souveräne Staaten formieren, existiert in vielen afrikanischen Ländern unter der Führung der Kolonialherren noch weitgehend Stabilität und Sicherheit, was dem Ehepaar bei seinen Reisen entgegengekommen sein dürfte.

Bereits vor den gemeinsamen Reisen mit seiner Frau bestreitet Erwin Holzmann als Zwanzigjähriger 1936 zusammen mit Hugo Taubennestler eine Motorrad-Durchquerung von Island, bei der die Herren auf einem Puch Motorrad in zweieinhalb Monaten eine

Wegstrecke von etwa 5000 km zurücklegen. Auch eine Fahrradtour durch Italien, Frankreich und Spanien beschert ihm eine Vielzahl an Reiseindrücken. Die Idee, über das Mittelmeer nach Afrika überzusetzen, um den „seltsam geheimnisvollen dunklen Erdteil“ zu erkunden, entwickeln Erwin und Grete Holzmann während ihrer ersten größeren gemeinsamen Motorradreise nach Süditalien und Sizilien im Jahr 1950. In Folge bestreitet das Ehepaar mit Puch Motorrädern der Typen 250 TF, 250 SG und 250 SGA in den Jahren 1951 bis 1957 fünf Afrikafahrten, bei denen sie zunächst Nordafrika bereisen, später aber auch West-, Zentral- und Ostafrika erkunden und dabei zweimal die Sahara durchqueren. Die Steyr-Daimler-Puch AG unterstützt die Holzmänner dabei vermutlich schon ab der zweiten Afrikafahrt und nutzt im Gegenzug die erbrachten Fahrleistungen medial zur Bewerbung ihrer Maschinen.

## Durchquerung Afrikas „von Kairo nach Kapstadt“ und retour mit dem Kleinwagen Steyr-Puch 500 „Modell Fiat“

Nach mehrjähriger Entwicklungszeit wird im September 1957 der Kleinwagen Steyr Puch 500 „Modell Fiat“ durch Richard Ryznar, Generaldirektor der Steyr-Daimler-Puch AG, und Werksdirektor Dr. Wilhelm Rösche bei einer Pressekonferenz in Graz vorgestellt. Mit der Einführung dieses neuen Produkts der Grazer Werke eröffnet sich für Erwin und Grete Holzmann sehr rasch die Möglichkeit einer weiteren Afrikafahrt bisher ungeahnten Ausmaßes. Nur gut drei Monate nach der offiziellen Präsentation des Kleinwagens begibt sich das Ehepaar im Jän-

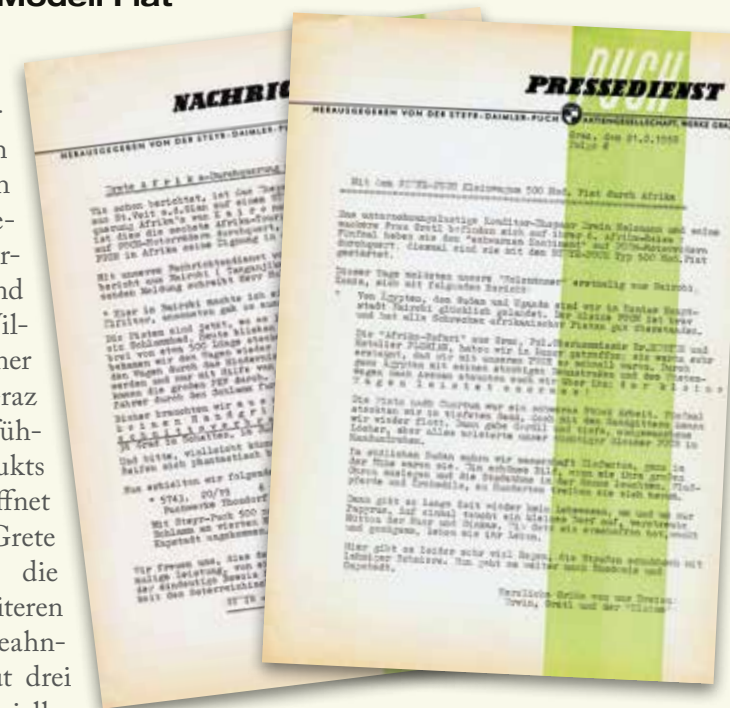


Reiserouten der ersten zehn Afrikafahrten von Erwin und Grete Holzmann (eigenes Werk des Autors)

ner 1958 mit einem weitgehend serienmäßigen, vom Puchwerk zur Verfügung gestellten und in „bambusgelb“ gehaltenen Puch 500, auf seine wohl berühmteste Reise, die für das „jüngste Kind“ der Steyr-Daimler-Puch AG eine abenteuerliche und strapaziöse Bewährungsprobe darstellt und ihm eine rege mediale Präsenz beschert. Mit der gewählten Routenführung soll augenscheinlich ein starkes Ausrufzeichen gesetzt werden: Nicht weniger als eine vollständige Durchquerung des afrikanischen Kontinents von Norden nach Süden und retour wird mit dem Kleinwagen angestrebt. Eine erste Planung sieht vor, dass Erwin und Grete Holzmann ihre „Afrika Safari“ von Casablanca aus antreten, um diese später in Ägypten zu beenden. Kurz vor der Reise kommt es jedoch zu einer Routenänderung, sodass die Fahrt Richtung Süden den Konditormeister und seine Gattin zunächst „von Kairo nach Kapstadt“ führt. Von Anfang an bleiben die Holzmänner in regelmäßigem postalischen Kontakt mit dem Werk in

Graz, welches die Presse mit „Puch Pressedienst“ und „Puch Nachrichtendienst“-Mitteilungen über die Reiserfortschritte des Ehepaars informiert und somit zu laufender Berichterstattung anregt.

Das Ehepaar überquert das Mittelmeer per Schiff von Triest nach Alexandria, wo der neue österreichische Kleinwagen erstmals afrikanischen Boden befährt. Die Holzmänner nennen ihn auch liebevoll „Sputnik“, wohl in Anlehnung an den zu dieser Zeit weltbekanntesten sowjetischen Erdsatelliten. Von Kairo aus führt die Reise zunächst flussaufwärts dem Nil entlang Richtung Assuan. In Luxor treffen Erwin und Grete Holzmann dabei auf eine weitere „Afrika-Safari“, eine Grazer Gruppe bestehend aus dem Polizeirat Dr. Rudolf Merten, dem Hotelier Herbert Florian sowie deren Gattinnen. Die Steirer hatten ihre Fahrt mit zwei VW-Bussen bereits eine Woche vor den Kärntnern gestartet und staunen nicht schlecht, als Erwin und Grete Holzmann sie mit ihrem kleinen Puch 500 im Niltal mühelos einholen.



Puch „Pressedienst“ und „Nachrichtendienst“ Mitteilungen zur Reise des Ehepaars Holzmann Steyr-Daimler-Puch AG, Technik-historisches Archiv/Motorrad-Sammlung Prof. Friedrich Ehn, Sigmundshergberg



An einem Kanal am Ostufer des Nils, nördlich von Awlad El-Shaikh in Ägypten.



Verladung des Puch 500 in Wadi Halfa vom Nilschiff auf die Bahn Richtung Khartum



Ähnlich wie bei der vierten Afrikafahrt, diesmal jedoch in entgegengesetzter Richtung, kommt es in Folge zu einigen frustrierenden Kontakten mit den

nen Erwin und Grete Holzmann trotz starker Bemühungen wiederum keine Weiterreise per Automobil erreichen. Für die Fahrt durch Äthiopien würde an der

Grete Holzmann auch auf kleine Dörfer mit verstreuten Hütten der bereits von der vierten Afrikafahrt bekannten Stämme der Nuer und Dinkas. Nach der Durch-

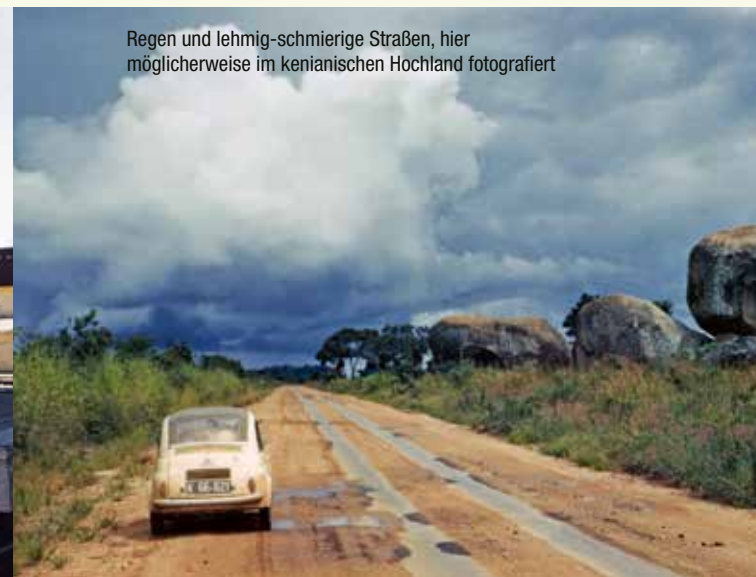
verwandeln sich zum Teil in „Schlambäder“, die ein Weiterkommen schier unmöglich machen. Beispielsweise bleiben Erwin und Grete Holzmann in einem



Treffen mit Grazer Afrikareisenden in Luxor (v.l.n.r.: Liesl Florian, unbekannt, Dr. Rudolf Merten, Fritz Merten)



Der Puch 500 Kleinwagen bereit für die Weiterreise per Schiene Richtung Khartum



Regen und lehmig-schmierige Straßen, hier möglicherweise im kenianischen Hochland fotografiert



Auf dem Weg Richtung Süden, aufgenommen vermutlich in Tansania oder in Nordrhodesien

Behörden: Zunächst erhalten Erwin und Grete Holzmann kein Permit für die Fahrt durch die Nubische Wüste. Von Assuan bis Wadi Halfa reist das Ehepaar daher per Schiff. Dort wird es angewiesen, die Reise bis Khartum per Bahn fortzusetzen. Einige hundert Kilometer vor der sudanesischen Hauptstadt, wieder entlang des Nils, verlassen die Holzmanns jedoch auf eigene Faust den Zug und setzen die Fahrt mit dem Puch 500 Richtung Süden fort. Auf den schlechten, von Geröll und tiefen Löchern geprägten Pisten bleibt der Wagen mehrmals im tiefen Sand stecken, das Ehepaar kann sich aber mit Hilfe von mitgeführten Sandgittern wiederholt selbst befreien. In Khartum angelangt, kön-

Grenze ein enormer Betrag als Kautions gefordert, den die Holzmanns nicht aufbringen können. Als einziger Ausweg bleibt die Weiterreise in den südlichen Sudan, die ihnen jedoch nur per Schiff genehmigt wird. Erwin und Grete Holzmann müssen daher die Flussfahrt am Weißen Nil antreten, die stromaufwärts von Kusti bis Juba zehn Tage dauert.

Wieder frei in seiner Routenwahl und auf eigener Achse unterwegs, schlägt das Ehepaar in Folge einen Kurs Richtung Südosten ein. Im Südsudan genießt es die afrikanische Landschaft, in der sich massenhaft Elefanten, Flusspferde und Krokodile tummeln. Inmitten riesiger Papyrusfelder stoßen Erwin und

querung Ugandas führt die Reise sie in das kenianische Hochland, wo die Regenzeit einsetzt und „die Straßen schuhhoch mit lehmiger Schmiere“ belegt sind – für Fahrzeug und Fahrer eine enorme Herausforderung. In Nairobi angekommen führt Erwin Holzmann kleinere Wartungsarbeiten durch, der Wagen hat die bisherigen Strapazen jedoch ohne Beeinträchtigungen überstanden und zeigt sich allgemein in bester Ordnung. Begeistert ist Erwin Holzmann auch über die gewählte „M&S“ Bereifung von Semperit, die sich bisher bei schwierigen Straßenverhältnissen verschiedenster Art gut bewährt. Die Regenzeit begleitet die Holzmanns auch auf ihrer weiteren Fahrt nach Süden. Die Pisten

zäh Lehm von etwa 500 m Länge und 25 cm Tiefe stecken, können den Kleinwagen aber mit Hilfe der mitgeführten Drahtgitter wieder befreien und das restliche Hindernis in einem Zug durchfahren. Andere PKW müssen ausgeschaufelt und von zu Hilfe eilenden Schwarzen aus dem Morast gezogen werden, während die Holzmanns mit dem Puch 500 wie Slalomfahrer durch den Schlamm furchen.

Durch Tansania und Nordrhodesien (heute Sambia) führt die Fahrt durch endlose Buschlandschaften mit einer Vielzahl an Wildtieren nach Salisbury in Südrhodesien (heute Simbabwe), wo das Ehepaar bei der ihm bekannten Familie Knapp einkehrt. Auf der weiteren



Strecke Richtung Süden bleiben bewölckter Himmel und wiederholte Regenschauer dem Konditormeister und seiner Gattin abermals treu, sodass Kilometer um Kilometer hart erkämpft und bei Zwischenstopps etliche Kilo Lehm vom Fahrzeug „abgetragen“ werden müssen. In Johannesburg sind Erwin und Grete Holzmänn für drei Tage Gäste der lokalen Puch-Vertretung. Bei einem Auto- und Motorradrennen führen sie mit ihrem „Sputnik“ vor tausenden Zuschauern und unter frenetischem Beifall eine dem Rennen vorausgehende Parade auf dem Rundkurs an. Auch die lokale Presse berichtet über die Reise des Ehepaares und der österreichische Kleinwagen findet allseits freundliche Beurteilung. Wenige Tage später treffen Erwin und Grete Holzmänn am 4. März 1958 in Kapstadt ein. Nach knapp zwei Monaten und etwa 10.000 km Fahrtstrecke



Ausstellung des Kleinwagens auf der Messe in Kapstadt.  
Erwin Holzmänn, Archiv Michael Kuhn

wagen auf seinem Kofferraumdeckel als Verzierung die Routenführung durch Afrika sowie den markanten Schriftzug „Austria via Cairo to Cape Town to Austria“ aufgemalt bekommt.



Querung des Flusses Uele im Belgischen Kongo mittels Fährüberfahrt.  
Erwin Holzmänn, Archiv Michael Kuhn

Straßenwärterhaus im Osten des Belgischen Kongo am Weg zum Kivusee



Auf kongolesischer Straße nördlich von Goma mit Blick auf den Mont Mikeno im Virunga-Bergmassiv

ist der südlichste Punkt der Reise erreicht, an dem das Ehepaar auch dem Kap der Guten Hoffnung einen Besuch abstattet. Auf einer Messe wird der Puch 500 ausgestellt und findet bei den Besuchern reges Interesse. Vermutlich in Kapstadt ist es auch, dass der Klein-

Nach den regen Aktivitäten in Südafrika gilt es für Erwin und Grete Holzmänn, die Rückreise Richtung Norden anzutreten. Zunächst entlang der Süd- und der Ostküste Südafrikas unterwegs, schwenkt das Ehepaar ab Johannesburg wieder auf die bereits von

der Hinfahrt bekannte Route ein. In Südrhodesien fährt es teilweise auf bisher unbekanntem Straßen nach Salisbury und setzt von dort die Reise über Nordrhodesien nach Elizabethville im Belgischen Kongo fort. Von der Durchquerung des Kongo sind Erwin und Grete Holzmänn begeistert: Mit seiner „herrlichen Landschaft, seinen hohen Bergen, den richtig tropischen Wäldern, Vulkanen und eisgekrönten Gipfeln des Ruwenzori“ sowie mit seiner lebendigen Fauna zählt der Abschnitt für sie zu den schönsten Teilen der Tour. Im Gebiet der großen Seen bewährt sich der

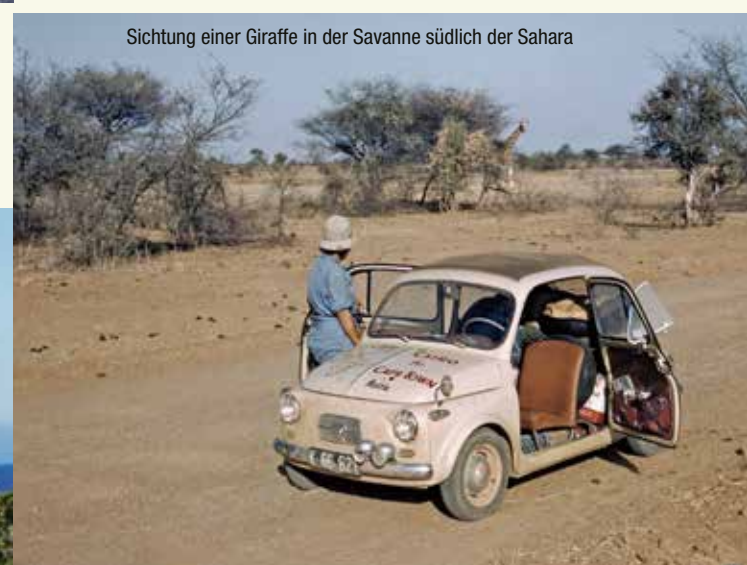
auch der Besuch Fort Lamys und des Tschadsees. Da es zu schwierig und riskant ist, die von Schlamm, tiefen Fahrinnen, Ondulationen und Schlaglöchern geprägten Pisten bei Nacht zu befahren, sammeln der Konditormeister und seine Gattin die Reisekilometer untertags bei Temperaturen von bis zu 50°C im Schatten, was der luftgekühlte Zweizylinder Boxermotor des Kleinwagens ohne Probleme mitmacht.

Auf bekannter Strecke passieren die Holzmänner die nordnigerianische Metropole Kano sowie Niamey, die Hauptstadt Nigers, um ab Gao in Mali die letzte große

In der Nähe des Kaps der Guten Hoffnung mit Blick auf die Steilküste der Kap-Halbinsel



Sichtung einer Giraffe in der Savanne südlich der Sahara



Entlang der Tanesruftpiste setzt ein Sandsturm dem Puch 500 merklich zu, Benzinfässer markieren den Weg  
Erwin Holzmänn, Archiv Michael Kuhn



Kleinwagen auf zahlreichen kurvigen Bergstraßen, auf denen es etliche Höhenmeter zu bewältigen gilt. Ab dem nördlichen Teil des Kongos schlägt das Ehepaar eine ähnliche Route wie bei der 4. Afrikafahrt ein und reist von Stanleyville Richtung Norden nach Französisch-Äquatorialafrika und von dort aus weiter in den Tschad. Erstmals gelingt Erwin und Grete Holzmänn

Etappe durch die Sahara anzutreten. Auch bei dieser ersten Afrikareise mit einem Automobil werden Erwin und Grete Holzmänn von der Wüste Tanesruft gehörig herausgefordert: Ähnlich wie bei den vorangegangenen Motorradfahrten kämpfen sie auch diesmal wieder mit Passagen mit bis zu 40 cm tiefem, lockerem Sand. Überdies muss das Ehepaar etwa 300 km während





Begegnung des „Sputnik“ mit einem Willeme LD4x2T LKW der „Compagnie de Transport Algérois“ (CTA) in der Wüste  
Erwin Holzmann, Archiv Michael Kuhn

eines wütenden Sandsturms zurücklegen. Nur notdürftig kann es sich bei langsamer Fahrt entlang der etwa alle fünf Kilometer als Markierung aufgestellten Benzinfässer orientieren. Die Scheiben, der Lack und sogar verchromte Teile des Kleinwagens werden durch den Flugsand beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen. An der Grenze zwischen Mali und Algerien finden sich die Holzmanns in einen Konvoi ein – aufgrund der Unabhängigkeitsbestrebungen in Algerien und damit verbundener Überfälle durch „Aufständische“ wäre eine individuelle Weiterfahrt zu gefährlich. Zerschossene Fahrzeuge am Pistenrand und gefangene Aufständische an einem Militärstützpunkt legen Zeugnis von vorangegangenen Kampfhandlungen ab. Die Volkszeitung vom 7. 5. 1958 berichtet sogar davon, dass Erwin und Grete Holzmann es vorziehen „das ‚dickste‘ Aufstandsgebiet samt ‚Sputnik‘ lieber mit einem Transporter zu überfliegen“, nähere Details zu dieser Überführung des Kleinwagens innerhalb Algeriens sind jedoch nicht bekannt. Über Colomb-Bechar, in dessen Umgebung es „von Militär nur so ‚wimmelt‘“ erreicht das Ehepaar die Mittelmeerküste in Oran und nimmt dort Abschied von Afrika. Nach der Überfahrt per Schiff nach Genua kehrt es Anfang Mai 1958 wohlbehalten nach St. Veit an der Glan zurück, wobei es den letzten Teil der Strecke unter der Ehrengarde des Kärntner Automobil- und Touringclubs zurücklegt.

In Summe waren Erwin und Grete Holzmann 107 Tage unterwegs, davon 73 Tage am afrikanischen Kontinent, wo sie eine Wegstrecke von rund 25.000 km zurücklegten – davon nicht weniger als 15.400 km schlechteste Pisten. Die Herausforderungen der Reise haben für sie „den eindeutigen Beweis erbracht, dass der kleine STEYR PUCH Wagen weit mehr hält als er verspricht und viel mehr leistet, als man ihm auf Grund seiner Abmessungen zutrauen möchte. Er ist ein richtiges Automobil, einfach in seiner Bauart, robust und wie unsere Fahrt beweist, fast unverwundlich und dabei doch so unerhört sparsam.“ Bei einer Belastung von rund 300 kg (zwei Personen und 150 kg Gepäck) ergab sich für die gesamte Reise ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 Liter auf 100 km. Auf Straßen und straßenähnlichen Wegen lag der Verbrauch bei 5 Liter oder sogar darunter, die vielen miserablen Pisten und Bergstraßen trieben den Reisemittelwert aber entsprechend in die Höhe. Abgesehen vom Verlust eines Auspufftopfes, eines Risses des Kupplungsseilzuges, eines durch Steinschlag hervorgerufenen Defektes an der Karosserieaufhängung und einer zerschlagenen Windschutzscheibe konnte der Kleinwagen die Strapazen der Afrikafahrt reibungslos meistern. Bereits am 14. Mai 1958 machen sich Erwin und Grete Holzmann mit dem Puch 500 auf nach Wien, wo sie zunächst am Wienerberg in der Nähe der Spinnerin am Kreuz von Verkaufsdirektor Karl Hladik herzlich begrüßt werden und der Österreichische Rundfunk die Ankunft der Afrikafahrer filmt. Danach geht es weiter in die Zentrale der Steyr-Daimler-Puch AG am Kärntner Ring, wo die Generaldirektion dem Kärntner Ehepaar einen gebührenden Empfang bereitet und mit ihm gemeinsam den Erfolg der Reise zelebriert.

Neben der umfassenden Berichterstattung durch die Presse und das Fernsehen nutzt die Steyr-Daimler-Puch AG die Afrikafahrt der Holzmanns auch zur eigenen Bewerbung des Puch 500. In einem zwölfseitigen Prospekt mit dem Titel „Afrika hat es bewiesen...“, das sich inhaltlich an den Reisebericht von Erwin und-

Grete Holzmann anlehnt, werden Reise und Fahrzeug reich illustriert präsentiert und der Puch 500 als „der Wagen für alle“ angepriesen.



Prospekt „Afrika hat es bewiesen...“ (exemplarische Seiten) mit einem Reisebericht von Erwin und Grete Holzmann  
Steyr-Daimler-Puch AG, Archiv Michael Kuhn



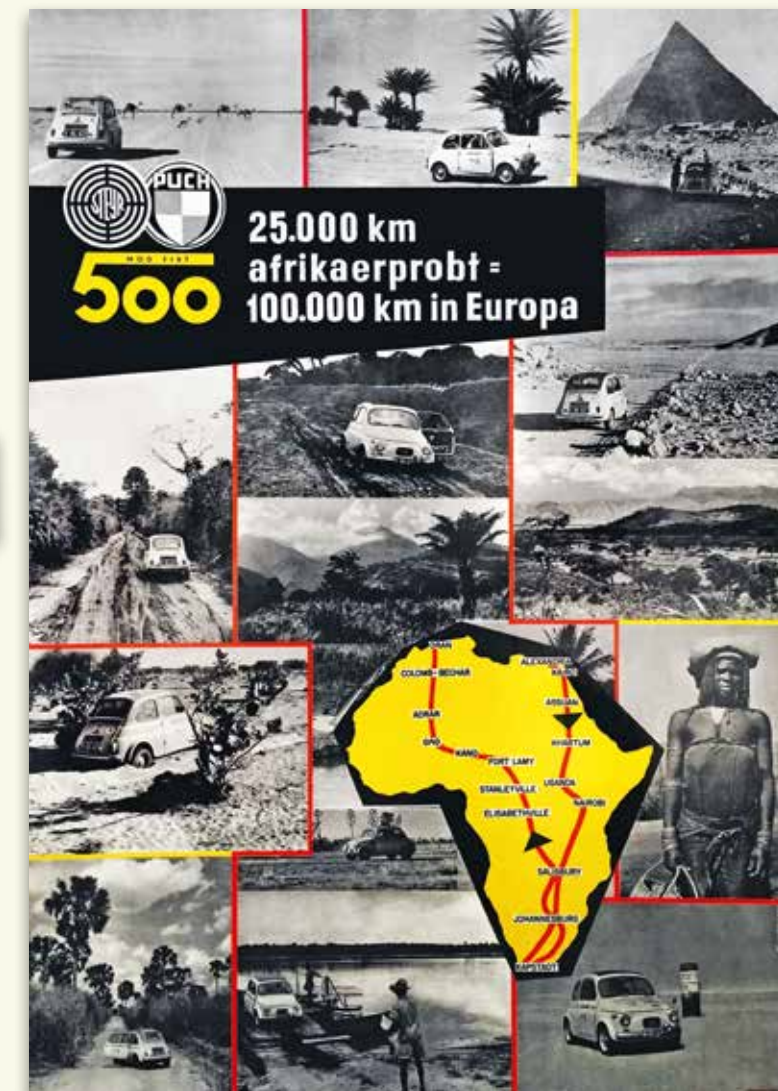
Plakat „25.000 km afrikaerprobt = 100.000 km in Europa“ mit Bildern und der Reiseroute der Fahrt.  
Steyr-Daimler-Puch AG, Archiv Ing. Josef Kaban



Aufkleber „Steyr-Puch 500 Modell Fiat – Afrikaerprobt“ mit einem schematischen Verlauf der Reiseroute  
Steyr-Daimler-Puch AG, Archiv Michael Kuhn

Ein Werbeplakat mit dem Titel „25.000 km afrikaerprobt = 100.000 km in Europa“ zeigt ebenfalls Bilder der Fahrt sowie eine Skizze der Reiseroute.

Und auch ein Aufkleber, der offenbar eine Zeit lang ab Werk an den Heckscheiben von frisch erzeugten Kleinwagen angebracht wird, weist prominent auf die bestandene Bewährungsprobe des Puch 500 am afrikanischen Kontinent hin.



Ankunft von Erwin und Grete Holzmann in Wien und Begrüßung durch Verkaufsdirektor Karl Hladik (links, im dunklen Anzug) am Wienerberg  
Archiv Steyr-Daimler-Puch AG



Empfang der „Holzmänner“ in der Zentrale der Steyr-Daimler-Puch AG am Kärntner Ring in Wien  
Archiv Steyr-Daimler-Puch AG





Im Hafen von Ajaccio, wo gerade die „Commandant Quéré“ liegt

### Marokko und Mauretanien mit dem Puch Kleinwagen

Nach der fast viermonatigen Fahrt durch Afrika beschaffen sich Erwin und Grete Holzmann 1958 offensichtlich einen Puch 500 für ihren persönlichen, alltäglichen Gebrauch. Im Frühjahr 1959 macht Erwin Holzmann mit diesem Wagen erstmals von sich hören, als er im Rahmen einer Reise nach Nizza die Rückfahrt nach St. Veit an der Glan binnen eines Tages quasi nonstop bewältigt. Die Wegstrecke von 902 km legt er dabei in 14 Stunden mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter auf 100 km zurück. Vermutlich 1959 ist es auch, dass die Holzleute mit ihrem Kleinwagen eine Urlaubsreise nach Korsika bestreiten. Der „Bilderdienst“ der Steyr-Daimler-Puch AG, der darüber berichtet, verkündet überdies, dass sich Erwin und Grete Holzmann bereits auf ihre 7. Afrika-Safari vorbereiten, die sie ebenfalls mit dem Puch 500 bewältigen möchten. Wann genau das Ehepaar sich auf seine 7. Afrikafahrt begibt ist nicht dokumentiert, vermut-



Grete und Erwin Holzmann mit ihrem Puch 500 beim Campieren auf Korsika

lich findet die Reise jedoch rund um den Jahreswechsel 1959/60 oder 1960/61 statt. Das Bildmaterial von Erwin Holzmann lässt den Schluss zu, dass die Route zumindest Marokko und Mauretanien umfasst und sich daher möglicherweise etwa von Casablanca nach Nuakchott erstreckt. Nähere Details zu dieser Reise sind nicht bekannt.

### Weitere Afrikareisen und Ableben der Holzleute

Bis zur Mitte der 1960er Jahre bestreitet Erwin Holzmann noch drei weitere Afrikafahrten: Mit einem Steyr Puch Haflinger mit Polyesterfahrerhaus bereist er 1961/62 im Alleingang Ostafrika. Mit einem Triumph Herald 1200 erkundet er 1964, vermutlich gemeinsam mit seiner Frau, Algerien, Tunesien und Libyen. Und wiederum mit einem Haflinger durchquert der Konditormeister etwa 1966 Westafrika von Norden nach Süden und retour. Nach der zehnten Afrikareise verliert sich die Spur von Erwin und Grete Holzmann am schwarzen Kontinent. Obwohl das Ehepaar vermutlich noch mehrere Male Afrika (sowie auch das südliche Europa und die Türkei) bereist, stehen dazu heute nur noch spärliche Informationen zur Verfügung. 1981 geht das Ehepaar in den Ruhestand. Erwin und Margarethe Holzmann scheiden 2001 respektive 2003 aus



Unterwegs auf unbefestigten Pisten, vermutlich in Marokko

dem Leben, ihre Grabstätte befindet sich am St. Veiter Stadtfriedhof. Mit Hilfe des vorliegenden Artikels werden die Fahrleistungen der „Holzleute“ – und insbesondere deren beeindruckende Durchquerung des afrikanischen Kontinents mit dem Puch 500 – hoffentlich auch in Zukunft nicht in Vergessenheit geraten.

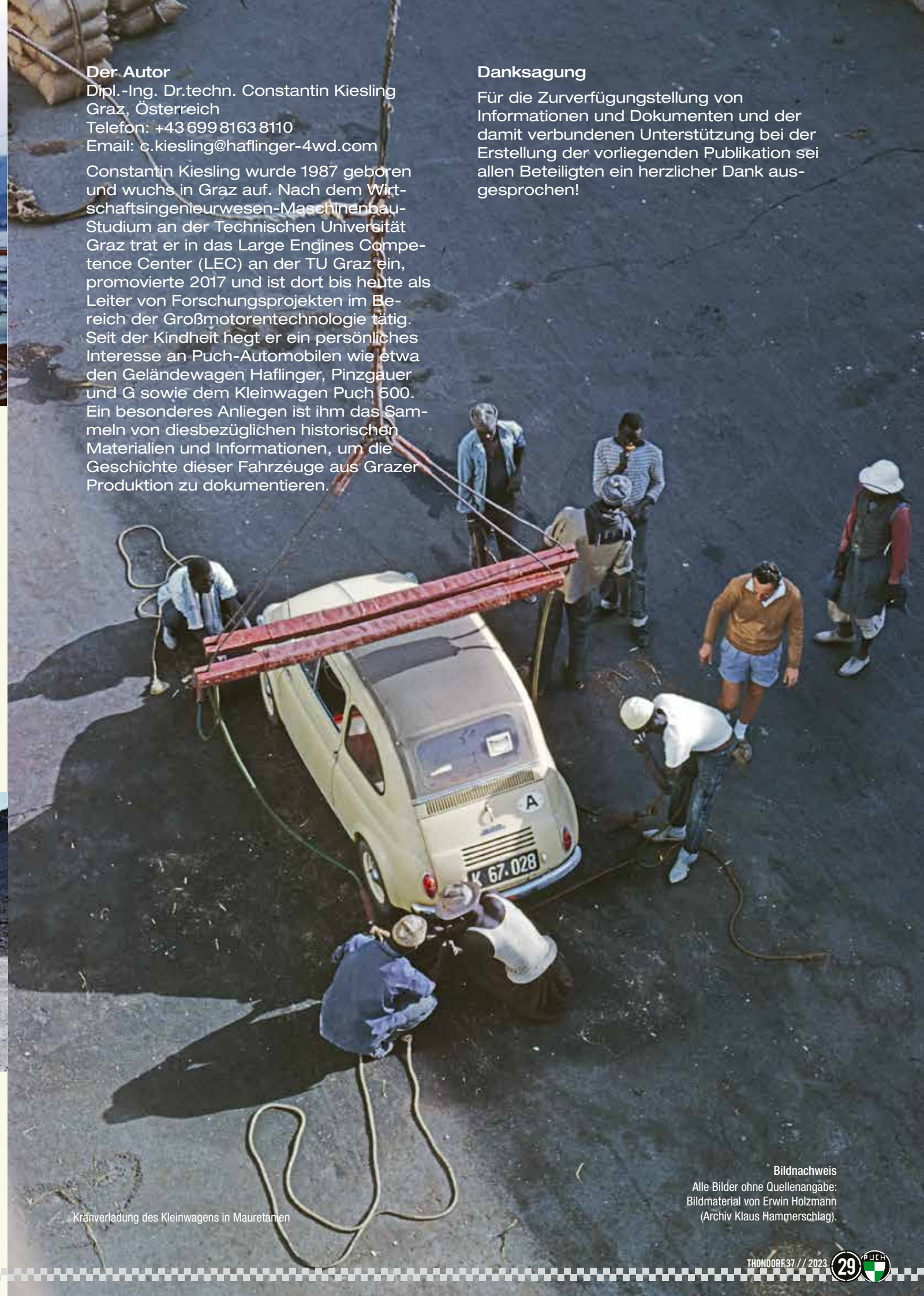
### Der Autor

Dipl.-Ing. Dr.techn. Constantin Kiesling  
Graz, Österreich  
Telefon: +43 699 8163 8110  
Email: c.kiesling@haflinger-4wd.com

Constantin Kiesling wurde 1987 geboren und wuchs in Graz auf. Nach dem Wirtschaftsingenieurwesen-Maschinenbau-Studium an der Technischen Universität Graz trat er in das Large Engines Competence Center (LEC) an der TU Graz ein, promovierte 2017 und ist dort bis heute als Leiter von Forschungsprojekten im Bereich der Großmotorentechnologie tätig. Seit der Kindheit hegt er ein persönliches Interesse an Puch-Automobilen wie etwa den Geländewagen Haflinger, Pinzgauer und G sowie dem Kleinwagen Puch 500. Ein besonderes Anliegen ist ihm das Sammeln von diesbezüglichen historischen Materialien und Informationen, um die Geschichte dieser Fahrzeuge aus Grazer Produktion zu dokumentieren.

### Danksagung

Für die Zurverfügungstellung von Informationen und Dokumenten und der damit verbundenen Unterstützung bei der Erstellung der vorliegenden Publikation sei allen Beteiligten ein herzlicher Dank ausgesprochen!



Kranverladung des Kleinwagens in Mauretanien

Bildnachweis  
Alle Bilder ohne Quellenangabe:  
Bildmaterial von Erwin Holzmann  
(Archiv Klaus Hammerschlag).



# DIE STEYR PUCH 500 PROTOTYPEN 1953-1957



TEXT // FOTOS Michael Kuhn

Ich weiß heute nicht mehr, wie ich 1985 auf die Idee kam, nach Graz zu schreiben und um Informationen über die frühe Entwicklungsphase des Steyr Puch 500 zu bitten. Ich erhielt eine detaillierte Antwort und durfte die Originalfotos der Puch 500 Prototypen aus dem Besitz von Ing. Ludwig Hager behalten.

## TYP U1

Der erste Prototyp aus dem Jahre 1953 mit der Bezeichnung „U1“. Karossiert von Ing. Hörl, Fahreinstieg

durch Kippdach, Antriebsaggregat PUCH 2-Takt-Versuchsmotor, Fahrgestell ähnlich wie Serie 500.



Der zweite Prototyp aus dem Jahre 1954 mit der Bezeichnung „U2“

Karossiert von Ing. Hagen, Antriebsaggregat STEYR 4-Takt Boxermotor, Schaltgetriebe mit Schwing-Hinterachsen sowie Fahrgestell weitgehend mit Serienausführung identisch.



Der dritte Prototyp U3 aus dem Jahre 1956 mit optimiertem Fahrgastraum und optisch überarbeiteter Karosserie.

Hergestellt in Graz, Karosserie von Ing. Hagen







Testfahrt auf dem Großglockner vor dem Serienanlauf im Jahre 1957. Endgültige Ausführung aufgrund des FIAT-Assembling-Vertrages mit Fiat Karosserie.



V. l. n. r.: Technischer Vorstandsleiter Dipl. Ing. Wilhelm Rösche und Dipl. Ing. Erich Ledwinka

Aus: „Das PUCH Automobil Buch“  
von Friedrich F. Ehn

Kapitel Teil II.  
PUCH-AUTOMOBILE ab 1957 Steyr Puch  
Kleinwagen Männer, Ideen, Prototypen  
Der Weg zum Steyr-Puch Kleinwagen  
ab Seite 144

#### Ledwinka übernimmt

In Steyr arbeitete seit Ende der 1940er-Jahre Dipl.-Ing. Erich Ledwinka, der Sohn des berühmten österreichischen Automobilpioniers Prof. Hans Ledwinka. Dieser hatte bereits zu Ende des Ersten Weltkrieges in Steyr die Typen Steyr II und Steyr IV geschaffen, ehe er wieder (so wie zu Beginn dieses Jahrhunderts) nach Nesselsdorf zu den Tatra-Automobilwerken ging. Erich Ledwinka hatte ursprünglich seinen Arbeitsplatz in Steyr. Mit der Konzernentscheidung für den Kleinwagen ging er nach Graz und wurde Leiter des Kleinwagen-Projektes.

Schon der erste Prototyp U1, der im Jahre 1954 von der Konstruktionsgruppe Steyr Puch gebaut wurde, zeigte die Kostengrenzen des Projektes auf. Die Einrichtung einer eigenen Karosseriefertigung würde die Finanzierung des gesamten Projektes in Frage stellen. Und so schien nichts logischer, als die Verbindung des Konzerns zu Fiat auszunutzen. Obendrein gab es da den Assemblingvertrag, der die Abnahme von Fiatteilen verbindlich vorschrieb.

In der Werkszeitung für die Mitarbeiter der Steyr-Daimler-Puch AG, aktuell im Betrieb, erschien in Heft 4/1985 der Leserbrief von Ing. Hager, eines Mitarbeiters der Konstruktionsgruppe. Für diesen Zeitzeugen stellte sich die damalige Situation wie folgt dar: Bekanntlich konnte damals aus Gründen fehlen-

der Fertigungskapazität dieses Projekt im Werk Steyr nicht realisiert werden und so wurde das Steyr-Konstruktionssteam, Dipl.-Ing. Ledwinka, Ing. Wagner, Ing. Krousky, Ing. Hagen, Ing. Springer und ich, im Juni 1955 vom Vorstand zur Übergabe der Konstruktionsunterlagen und des Prototyps zeitweise in das Werk Graz beordert.

Anlässlich des seinerzeit mit Fiat abgeschlossenen Assemblingvertrages war jedoch bei Fertigung eines eigenen PKW die Steyr-Daimler-Puch AG gezwungen, einen bestimmten Fahrzeuganteil (Karosserie-Rohteile und einige Teile des Fahrwerks) von Fiat zu übernehmen, wobei es aber erwähnenswert ist, dass aufgrund der in härtesten Versuchen bewährten Steyr-Konstruktionen (Motor, Schaltgetriebe, Pendel hinterachse) des Steyr Puch 500 Modell Fiat mit diesen in ungeändertem Konzept komplettiert und 1957 zur Serienfertigung freigegeben wurde.

In diesem Zusammenhang sei noch eines Mannes gedacht, der leitender Konstrukteur des Zweizylinder-Boxermotors war: Ing. Nowak. Er schuf die eigentlichen Grundlagen für das kerngesunde Innenleben des Motors.

Was das Design der Karosserie des Steyr Puch 500 betrifft, können wir froh sein, dass Fiat mit dem 500er den Entwurf favorisierte, der noch heute Rufe des Entzückens bei Jung und Alt beiderlei Geschlechts auslöst.

Im Übrigen verweise ich auf den Beitrag in der THONDORF 33/2019, Seite 35  
„ÜBER DIE SCHÖNHEIT DES FIAT 500“

Ein beiger Fiat 500 F war 2019 im New Yorker Museum of Modern Art Teil der Ausstellung „The value of good Design“ zu sehen. 🚗

## Literatur für den nächsten Sommer und den kommenden Winter zum Thema



**Friedrich F. Ehn**  
„Das Puch Automobil Buch“  
Weishaupt Verlag  
ISBN: 978-3705905245  
448 Seiten  
2,2kg



**Dante Giacosa**  
„Vierzig Jahre als Konstrukteur bei Fiat“  
Automobilia, Milan  
UNSPSC-Code : 55101500  
360 Seiten  
1,6kg  
Nur noch antiquarisch erhältlich



**Enzo Altory**  
„Fiat Nuova 500 reference“  
Edizioni Legenda, Milan  
ISBN: 978-8888165066  
287 Seiten Englisch  
1,9kg  
Alles und noch mehr über die Entwicklung des Fiat 500



**Marco Annau**  
„Historische Spielzeugautos aus Österreich“  
„Toy cars made in Austria“  
Verlag Brüder Hollinek 2022, Purkersdorf  
ISBN: 978-3-85119-389-3  
204 Seiten  
0,859kg



**Matthew B. Crawford**  
„Philosophie des Fahrens  
Warum wir gern am Steuer sitzen und was das mit Freiheit zu tun hat“  
Verlag Ullstein, Berlin  
ISBN: 978-3-550-05054-1  
467 Seiten  
0,697kg



**Martin Pfundner**  
„Die Auto-Österreicher  
Wegbereiter der Mobilität“  
Verlag A & W, Klosterneuburg  
ISBN: 3-200-00517-3  
125 Seiten  
0,714kg  
Nur noch antiquarisch erhältlich



# Der Jamos GT by Moser und Jauernig



autocult

TEXT // FOTOS Michael Kuhn

Der Moser Katalog war ab Mitte der Sechziger des letzten Jahrhunderts ein ganz besonders Stück bedrucktes Papier, erdacht und umgesetzt von Peter Moser, dem älteren der beiden Moser-Brüder. Man blätterte ehrfurchtsvoll durch die Seiten mit den Puch Tuning Teilen. Ein Kauf der FUSINA Lederlenkräder oder Schalsensitze blieb wohl eher ein Wunschtraum. Auch wenn heute die Preise geradezu lächerlich niedrig wirken. Man sollte sie aber an den damaligen Löhnen und Gehältern in Österreich und Deutschland messen. Die waren niedrig – besonders in Österreich.



Peter Moser, Jackie Stewart, Michael Moser, Klaus Moser und Nina Rindt, Jochen Rindt Show 1969 in Wien



Messestand Firma Moser



Jochen Rindt Show

Um 1961/1962 muss in der Firma Moser der Gedanke gereift sein: „Lasst uns etwas Ungewöhnliches tun! Wir bauen ein kleines Coupe auf Basis eines Steyr Puch 500, so wie es uns die Italiener mit dem Fiat 500 vormachen! Wir haben eine Werkstatt für den Steyr Puch 500 und kennen die Firma Jauernig in Wien. Die besitzt die notwendigen Kenntnisse für den Bau einer Karosserie auf Puch 500 Basis.“

Nebenbei sollte wohl so ein kleines Coupe auch für die Kompetenz der beiden beteiligten Firmen stehen. Möglicherweise war auch eine kleine Serie angedacht.

Im April 1968 wurde dieser TR2 über die Firma Moser an den damaligen Erstbesitzer ausgeliefert. An den Räumlichkeiten hat sich in den letzten 50 Jahren auf den ersten Blick nichts geändert. Man schätzt im heutigen Wien immer noch die hier vorherrschende entspannte und professionelle Art zu arbeiten. Viele

Werkstätten in Deutschland mussten ihre Autohäuser zu Palästen umbauen und wären heute froh, hätten sie sich damals verweigert. Allerdings ging in der Regel der Verlust der Markenrechte damit einher. Die Firma Moser ist gut damit gefahren sich in einigen Dingen anzupassen und ihre Kernkompetenz zu bewahren.

2016 verstarb Peter Moser. Sein Sohn Michael Moser leitet heute den Betrieb und stellt sich mit neuen Ideen den Herausforderungen.

Der damalige Partnerbetrieb Jauernig im Projekt JAMOS GT wurde nach 107 Jahren des Bestehens 2019 an die Firmengruppe Pappas Auto verkauft. Der Betrieb wurde 1911 an diesem Standort vom Großvater von Fritz Jauernig jun., Hugo Jauernig, gegründet. Sein Vater KR Friedrich Jauernig baute den Betrieb zur heutigen Größe aus. 🚗



Klaus und Peter Moser 1965



Michael Moser



Mit Klaus Moser konnte ich ein angenehmes und informatives Gespräch über die alten Zeiten führen



Im April 2018 besuchte ich mit meinem Steyr Puch 650 TR2 die Werkstatt in der Jörgerstrasse 22 im 17. Gemeindebezirk

Die Aktivitäten der Firma Moser waren vielfältig. In den einschlägigen Fachzeitschriften und auf den Messen war man mit Werbung und Produkten präsent. Die Moser Kataloge, sieben an der Zahl, findet ihr auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt PUCH WELTEN

Seite 42: 1965 war die Firma Moser der AUSTRO-MOTOR in ihrer Ausgabe 10/1965 ein wohlwollender Bericht wert

Seite 36: Die Geschichte des Jamos GT findet ihr in dem Artikel der autorevue 8/2009

Seite 40: Jamos GT Bilder von Michael Lannert



# Fingerübung

LESERAUTO JAMOS GT. Als vom G noch keine Rede war, sorgte Puch für ein leistbares Auto aus Österreich für Österreich. Ein einziges Coupé auf Puch-500-Basis entstand dort, wo sonst Kombis und Lastwagen gefertigt wurden, und es parkt seit zwei Autoleben wieder im Familienbesitz.

VON MARTIN STRUBREITER FOTOS: ANDREAS RIEDMANN



Wien 18, Schumanngasse, 1962: Peter Moser (links) und Fritz Jauernig mit ihrem sehr niedrigen Eigenbau-Coupé.



**Unsere 79. Gäste.**  
Fritz Jauernig jun. und sen.  
und ihr Jamos GT, Baujahr 1962

Freilich erregt der Jamos GT im Straßenverkehr Aufsehen, obwohl er zwischen den üppigen Autos unserer Tage ziemlich untergeht. Besonders aber erregen die anderen Autos viel Aufsehen, wenn man im Jamos drinsitzt und durchs Seitenfenster in fremde Radkästen starrt. Man weiß dann, dass Autos früher WINZIG waren, und die Coupéversion eines winzigen Autos ist winzig UND flach. Schaut man nach vorn, dann findet man allerlei Hebel wie zufällig verstreut, aber zwecks Orientierung mit Beschriftungen versehen, über die sich noch nie ein Autowerk drübergetraut hat: „MIXER“ steht am Schalthebel, und der Ventilator wird über ein Hebelchen bedient, über dem „LÜÜÜFTER“ zu lesen ist, fein in Plastik gestanzt. Die Schilder hat Fritz Jauernig jun. im Auto drapiert, damals, mit ganz frischem Führerschein – sein Beitrag zur Vollendung eines Autos, das sein Vater mehr als 20 Jahre davor gebaut hat.

Noch mehr Aufsehen als der Jamos aber erregte gewiss die Krönungskutsche des Schahs von Persien. Die hat nämlich Fritz Jauernig sen. auch mitgebaut, 1978, wobei: Die Kutsche entstand dienstlich. Der Jamos allerdings war 1962 eine Fingerübung. Hobby nach dem Dienst, man darf sich das ungefähr so vorstellen, als ob ein Koch nach Dienstschluss noch am Herd stehen bleibt, um sich an Petit Fours zu versuchen.

Karosseriebau Jauernig wurde 1911 gegründet, tief in jener Zeit, in der Autohersteller motorisierte Chassis zu den Kunden rollten, und diese suchten sich dann einen Karosseriebauer, der einen Karosserieentwurf in Blech dangelte. Die Firma Jauernig war damals schon am heutigen Standort im 18. Wiener Gemeindebezirk, und viele Aufbauten ent-





## Nach alter Karosseriebauer Sitte wurden ein Holzmodell und ein Gipsabdruck gefertigt, darin die Karosserie laminiert.

standen im Dienst banaler Werkstätigkeit: Das Burgtheater, beispielsweise, ließ seine Kulissenwagen bei Jauernig einkleiden, ein Sattelzug des Eich- und Vermessungsamtes brachte eine staatliche Auszeichnung, gefertigt wurden auch Geldtransporter und Leichenwagen in jeder Größe: „Für ein Modell für zehn Särge haben wir sogar ein Patent gehabt.“

Wobei besonders in der unmittelbaren Nachkriegszeit die Beschaffung von LKW-Chassis schwierig war, Geld als Zahlungsmittel war eher unüblich. So



**Alles fließt**  
So hatte Sportliches Anfang der 60er Jahre auszusehen: fließend und rot. Zierstreifen und Aufschrift sind später dazugekommen.

gab's Mercedes-Chassis beispielsweise gegen Schilf. Fritz Jauernig sen.: „Also hab ich mit dem Mercedes-Importeur am Neusiedler See Schilf geschnitten.“

Die Verbindung zu Mercedes war da schon tragfest, so wurden in den 60er Jahren in Wien auch Limousinen zu Kombis umgebaut – in jener Zeit schmeckten Kombis noch nach Schweinehälften und Tapezierertischen, die großen Firmen selbst wollten da nicht am eigenen Image kratzen. Bei Jauernig aber wurden einige Dutzend Heckflossen-

und /8-Mercedes als Kombi geordert, 1972 wurde die nächste Stufe der Zusammenarbeit gezündet: Jauernig übernahm eine Servicevertretung für Mercedes, ein feines, bis heute gut trainiertes Standbein nach Wegfall des Karosseriebaues 1985. Die Fertigung von Karosserien war in Wien nicht mehr rentabel, der Mercedes-Servicebetrieb ist es aber bis heute.

Der Jamos war das kleinste Auto, das bei Jauernig entstand, und er hatte zwei Erbauer: Auftritt Peter Moser, schon

## Sportfamilie

Schon mit Serienkarosserie (650 TR/TR II) wurde der Puch eine fixe Größe im Motorsport, u. a. wurde Sobieslav Zasada damit Rallye-Europameister. Daneben gab's (im Uhrzeigersinn) Sportliches mit dem kantigen Adria TS des Wiener Designers Werner Hölbl, der Imp wurde in Italien mit Puch-Technik gefertigt, vom Neckar-Puch hat ein Exemplar überlebt, und der Südtiroler Ernesto Prinoth adaptierte Puch-Technik für die Formula Baby.



**Sport und Spaß** Auch die Schalensitze sind eine Eigenkonstruktion, die Instrumente stammen von verschiedenen Herstellern, wie man vermuten darf. Damit jedes Hebelchen korrekt bedient wird, ist es unmissverständlich beschriftet.

Ende der 50er Jahre Fiat-Händler in Wien, das Reparieren von Puch 500 war da unumgänglich. Gemeinsam mit Fritz Jauernig wollte er ein kleines Coupé auf Puch-Basis auflegen, das Material der Karosserie sollte aus der Zukunft kommen: Polyester. Also wurde nach alter Karosseriebauer Sitte ein Holzmodell und davon ein Gipsabdruck gefertigt, darin die Karosserie laminiert.

Den Unterbau des Jamos spülte dann ein Unfall in Peter Mosers Betrieb: Ein Puch 500 von 1959 mit kaltverformter Karosserie wurde filetiert, die neue Karosserie montiert, und was hier nach einfachem Baukastensystem klingt, war ein Puzzle mit sehr vielen selbst gefertigten Teilen. Fritz Jauernig sen.: „Wir haben die Sitzgestelle aus Rohren gebogen und geschweißt, unser Sattler hat sie dann bezogen. Und die Scheiben wurden nach einer Holzform in Brunn am Gebirge hergestellt.“

Was heute am Drama der Typisierung zerschellen würde, war 1962 ein Routinefall: „Es war ja jedes unserer Fahrzeuge einzelgenehmigt.“

Der Name ergab sich aus den Familiennamen der Erbauer, dann kam die Jamos-Serienfertigung ins Stocken: Es blieb bei einem einzigen Exemplar, auch wenn die Gips-Negativform der Karosserie noch Jahrzehnte im Betrieb aufgehoben wurde: „Vor 20 Jahren haben wir sie weggeschmissen, es hätte sicher nie wieder jemand ein Auto damit gebaut.“

Die frühen Jahre des Jamos waren dann tatsächlich so sportlich, wie seine Karosserie vermuten lässt, Peter Moser fuhr damit Bergrennen, das Auto war dabei im absoluten Originalzustand. Dann

wurde das rote Coupé ohne Trennungsschmerz an eine Boutiquenbesitzerin im ersten Bezirk verkauft, die fuhr damit weniger sportlich zur Arbeit. Fritz Jauernig sen.: „Früher bin ich gern jeden Samstag durch die Stadt spaziert, da konnte ich das Auto vor der Boutique sehen.“

Als die Besitzerin in Pension ging, bot sie den Jamos der Familie Jauernig an, er wurde zurückgekauft, garagiert und ein wenig auch vergessen. Fritz Jauernig jun.: „Ich hab das Auto nicht gemocht, damals.“

Das änderte sich in den frühen 80er Jahren, als er den Führerschein hatte, aber plötzlich kein Auto mehr. Sein Mini wurde nämlich ebenso getunt wie vom Fahrer eines Puch G übersehen, danach war er verdammt klein und rasches Handeln angesagt: „Es war Winter und ich war beim Bundesheer, daher musste ein

### JAMOS GT

**PREIS** Der 1959er Puch, auf dem der Jamos basiert, war als Unfallauto günstig zu haben, der Umbau zum Coupé kostete vor allem viel Zeit.

**MOTOR, ANTRIEB** 2-Zyl.-Viertakt-Boxermotor im Heck, luftgekühlt, 643 ccm, 33 PS (24 kW) bei 5200/min, 5,0 mkg bei 3700/min. Viergang-Getriebe, 1. Gang unsynchronisiert, Heckantrieb.

**FAHRWERK** Vorne Einzelradaufhängung, eine Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer. Hinten Pendelachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer. Schneckenlenkung. 4 Trommelbremsen. Reifen 4,80-12.

**ECKDATEN** L/B/H 3350/1400/1200 mm, Radstand 1850 mm, Gewicht 500 kg, Zuladung 280 kg, Kofferraum na ja, Wendekreisdurchmesser 8,6 m.

**KAROSSERIE** Zweitüriges Coupé, 2+2 Sitze, Karosserie aus glasfaserverstärktem Polyester.

**FAHRLEISTUNGEN** Höchstgeschwindigkeit ca. 110 km/h, Verbrauch ca. 5,0 l/100 km.

Auto her.“ Also wurde der Jamos reaktiviert, die väterliche Gegenwehr war gering, „aber gezittert hab ich schon“.

Und das zu Recht, wie sich wenige Wochen später herausstellte: „Plötzlich sind die Bremsen ausgefallen, vor einer Ampel, und die war gerade rot. Zum Glück ist niemand gekommen.“

Daheim war der Bremsausfall offensichtlich kein großes Thema (Fritz Jauernig sen.: „Das höre ich heute zum ersten Mal!“), danach aber wurde in aller Stille ein soliderer Gebrauchtwagen angeschafft. Der Jamos kam wieder zurück in den Keller des Mercedes-Servicebetriebes, wo er seither steht.

Sonst aber ist bei Mercedes Jauernig wenig übrig geblieben aus den Zeiten, in denen Karosserien gefertigt wurden, es gibt keinen Mercedes-Kombi mehr, LKW sowieso nicht. „Einen Heckflossen-Kombi hatten wir bis 1978 als Firmenwagen in Verwendung, knapp bevor eine Million Kilometer am Tacho stand, haben wir ihn an einen Taxiunternehmer verkauft.“

Bleibt als einziger Pfand einer berühmten Vergangenheit der Jamos GT, um den sich die Mechaniker des Betriebes liebevoll kümmern, die Reifen aufpumpen, wenn sie flach werden, und ein Service einhauchen, wenn doch einmal eine Ausfahrt ansteht.

Und es bliebe auch noch Potenzial für winzige Finalisierungsarbeiten. Das Befestigen der Motorhaube, beispielsweise. Als Fritz Jauernig jun. sie öffnen will, fällt sie zu Boden.

„Das ist nicht gut, Friedrich!“, wirft sein Vater ein, und man ahnt, dass man beim Jamos GT schon ganz tief drin ist in einer Familiengeschichte.





J A M O S 650 GT

**Motordaten:**

2 Zylinder, 4 Takt, Boxermotor, luftgekühlt, im Heck des Fahrzeuges, Hubraum 643 ccm, Hub 64 Bohrung 80 mm, Verdichtungsverhältnis 1:8.5 Leistung 27 Din PS, Hängende Ventile in V, Fallstromdoppelvergaser Pallas-Zenith 32 NDIX, mit Feinluftfilter, Drucklaufschmierung mit Ölfeinfilter, Ölinhalt 1.75 l. Mechanische Kraftstoffpumpe.

**Kupplung:** F & S Einscheibentrockenkupplung, Verstärkt.

**Getriebe:** Wechselgetriebe mit vier Vorwärts, und einem Retourgang. II., III., und IV. Gang synchronisiert.

**Übersetzungsverhältnisse:**

1. Gang	3.73	auf Wunsch	1. Gang	3.08
2. Gang	2.18		2. Gang	4.79
3. Gang	1.30		3. Gang	11.48
4. Gang	0.89		4. Gang	1.06
Retourgang	5.48			

**Hinterachsübersetzungen:**

i = 5.15      i = 4.88      i = 4.22

Für Rennen nur Getriebeabstufungen laut Homologierungsblatt.

**Aufhängung:**

**Federung vorne:** querliegende Blattfeder und Querlenker.  
**hinten:** Pendelachsen mit Schrauben und progressiv wirkenden Gummihohlfedern. Vorne und hinten Konistofedämpfer.

**Bremsen:**

Hydraulische Vierradbackenbremse, 180 mm Trommeldurchmesser. Gesamtbelagfläche 452 cm<sup>2</sup> Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

**Lenkung:**

Schneckenlenkung mit geteilten Spurstangen, Wendekreis 9 m.

**Räder:**

Scheibenräder mit Tiefbettfelgen 3.50 x 12, Reifen 1.35 x 12.

**Elektrische Anlage:**

Bosch Lichtanlassmaschine 12 V 240 W, Anlassleistung 1 PS. Batterie 12 V/32 Ah. Batteriezündung. Bosch Hochleistungszündspule, Zündverteiler mit Fliehkraftverstellung. Zündkerzen Bosch W 240 T 1.

**Karosserie:**

Stromlinienförmig geformte glasverstärkte Kunststoffkarosserie als 2 plätziges Coupe gebaut auf dem Originalfahrgestell des Steyr-Puch 650 TR aufgeschraubt.

**Maße und Gewichte:**

Länge über alles	3.350 mm	Spurweite vorne	1.120 mm
Breite über alles	1.360 mm	- " - hinten	1.140 mm
Höhe unbelastet	1.140 mm	Radstand	1840 mm
Leergewicht	460 Kg.		



**Ausrüstungen:**

Kurbel Fenster, Heizung, Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Ölthermometer, Kunststoffschalensitze, Zündschloß, Lichthupe, Scheibenwaschanlage, Überlandfanfaren, und asymmetrische Scheinwerfer.

**Fahrleistungen:**

Bei normaler Achsübersetzung über 140 Km/h, Steigfähigkeit über 35 %  
0 - 100 Km/h 13 Sek. Benzinverbrauch 6 - 8 l. auf 100 Km.

**J A M O S 650 GTS**

**Unterschiedliche Daten:**

Hubraum 660 ccm, Hub 64 mm Bohrung 81 mm.  
Verdichtungsverhältnis: 1:10.5 Leistung 45 Din PS.  
Fahrwerk: Vorne und rückwärts tiefer gesetzt. Motor und Getriebestabilisator, Bremsen verstärkt mit Rennbelag ausgestattet. Reifen 1.35 x 12 Michelin X  
Höhe : 1100 mm, Leergewicht 420 Kg.  
Fahrleistungen: von 0 - 100 Km/h 8 Sek. Spitzengeschwindigkeit 172 Km/h.

Die Fotos zum Jamos GT wurden mir freundlicherweise von Michael Lanner, Stuttgart zur Verfügung gestellt.

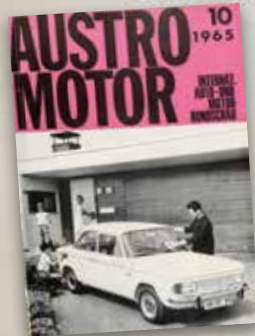
Die Familie von Michael Lanner in Villach ist eng mit der Geschichte der Firma Steyr Daimler Puch verwoben.

Dazu mehr in dem Artikel:

„Der teuerste Steyr Puch 500 Prospekt der Welt“.



Qualität groß geschrieben:



## Besuch bei Firma Moser



Das Geschäftsportal der Fa. Moser in Wien-Jörgerstraße



Auch die Einsatzfahrzeuge des ÖAMTC sind bei Moser zum Service. Modernste technische Geräte erleichtern die Arbeit des Fachpersonals

In Wien gibt es viele mechanische Werkstätten, die sich der Kfz-Reparatur und dem Kundendienst verschrieben haben. Heute haben wir eine davon herausgegriffen, die für viele als Vorbild dienen kann: die Wiener Werkstätte der Firma Moser in der Jörgerstraße 22. Moser ist Spezialist für Steyr-Puch- und Steyr-Fiat-Fahrzeuge, was den Verkauf und das Service anlangt.

Das breite Geschäftslokal wirkt einladend und sauber. In der großen Werkshalle sowie im Verkauf arbeiten etwa 30 Arbeitskräfte. An der Spitze stehen Seniorchef „Papa“ Moser und seine beiden Söhne Peter und Klaus. Ersterer, der Ältere von beiden, ist den „Austro-Motor“-Lesern ja noch von seinem Jamos-GT her bekannt, jener bildhübschen Spezialkarosserie aus glasfaserarmiertem Kunststoff, die 1962/63 entstand und auf das Fahrgestell eines Steyr-Puch-Wagens aufgesetzt wurde. Seit 1954 verkauft man bei Moser Fahrzeuge. 1956 kam noch der Service-dienst hinzu und 1957 das Steyr-Puch-Auto. Das Ersatzteillager wuchs mit dem Betrieb, heute kann man bei Moser praktisch alle Ersatzteile für Steyr-Puch und Steyr-Fiat haben.

In einer besonderen Ecke der Werkstätte werden die schnellen Moser-Auspuffanlagen gebaut und hier sind auch die Friseurkünstler am Werk, die aus serienmäßigen Steyr-Puch-Fahrzeuge rallyegetunte Einsatzautos machen. So mancher heißgekämpfte Rallyesieg auf Steyr-Puch hatte seinen Ursprung in dieser Werkstätte in der Jörgerstraße.

Klaus Moser fährt zur Zeit einen selbstgetunten Steyr-Fiat 850 bei Wertungsfahrten und hat damit schon schöne Erfolge errungen. Auch Manfred Falusy ist bei Moser; sein GT-Puch hat schon viele Erfolge im Wertungssport errungen.



Erinnern Sie sich noch? Der Jamos-GT, eine Spezial-Puch-Version mit Jauernigg-Karosserie auf Puch-Fahrgestell mit Puch-Spezialmotor 645 ccm. „Austro-Motor“ berichtete ausführlich darüber

Auf den hydraulischen Hebebühnen stehen auch die Einsatzfahrzeuge des ÖAMTC, jene Wagen, die normalerweise als „Gelbe Engel“ im Straßenverkehr agieren, hier jedoch beim Service sind, denn ein „Gelber Engel“ darf doch nie ausfallen und muß stets tip top in Schuß sein. Viele technische Hilfsmittel erleichtern die Arbeit des Fachpersonals. Ein eigener Vergaserprüfstand, der Sun-Motor-Tester, Drehbänke und ähnliche Dinge füllen den Raum aus, immer wird emsig gearbeitet. Fast scheint es, als würde der zur Verfügung stehende Raum schon zu klein werden, denn Qualitätsarbeit braucht keine Reklame, sie wird in unserer übertechnisierten Zeit immer seltener.

Man trägt sich bei Moser auch schon mit dem Gedanken einer Vergrößerung, aber Konkretes will man noch nicht sagen. Das nötige Gelände wäre bereits vorhanden, man muß nur noch die restlichen Schwierigkeiten überwinden und dann steht einem Ausbau nichts mehr im Wege. Aber das hat noch Zeit — derzeit arbeitet man unter den gegebenen Umständen fleißig weiter. Vom Puch-Moped bis zum Steyr-Fiat 2300 Coupé findet man alles in dieser Werkstätte, die sich in den letzten Jahren einen sehr guten Namen gemacht hat und mit der die Moser-Familie bewiesen hat, daß echte österreichische Qualitätsarbeit auch heute noch wirklich gesucht wird.

P. N.



(Sämtl. Fotos: Nidetzky)

Ein Blick in die „schnelle Ecke“. Hier entstehen die Spezial-Auspuffanlagen made by Moser



Die beiden Moser-Junioren: Klaus und Peter Moser

**REGALE**

SPELLEND LEICHT  
SELBST GEBAUT  
ROHRE U. VERBINDUNGEN  
BEI  
**ROHR-MERTL**  
TEL. 65 17 21  
WIEN 5, LAURENZGASSE 9

besonders für Autoreifen  
und Ersatzteilregale geeignet



Senior-Chef Rudolf Moser bei der Arbeit mit dem Motor-Tester

**MAN FÄHRT NICHT OHNE RESERVE-KEILRIEMEN**





# Der teuerste Steyr Puch 500 Prospekt...

einst ein erfolgreicher Rennfahrer. Puch nutzte Sportserfolge konsequent für die Werbung. Das war also damals wie heute ein wichtiger Zusammenhang, der Innovationspotential hatte und Umsatz bringen konnte, manchmal aber auch einen Betrieb versenkt hat. Lanners Vater (genau: Ferdinand Lanner, also Lanner II) war ein Geschäftspartner von Giovanni Marcellino. Die beiden Männer hatten in Kärnten eine Generalvertretung für Fiat und Steyr Puch etabliert. In der dazugehörigen Werkstatt war übrigens der junge Johannes Ortner tätig, dem die Puchwerke einen Monte Carlo-Klassensieg verdankten. (Ortner's Monte-Wagen können Sie im Museum besichtigen.)

Lanner III, Micha, war in verschiedenen Positionen für

der österreichischen TT. Torricelli konnte noch im selben Jahr am Nürburgring die 250ccm-Klasse vor den Engländern Ted Mellors (New Imperial) und Ernie Nott (Rudge) gewinnen. Diese Erfolge festigten den Ruf der Marke, die in den Zwischenkriegsjahren die Motorisierung des Landes trug, als das Motorrad in Österreich die erste Geige spielte. Das letzte unter seiner Leitung entwickelte Puch-Modell war die 1938 vorgestellte 350GS (Zweitakter mit versetzter Kurbelwelle). Nach dem Anschluss 1938 schied Marcellino bei Steyr-Daimler-Puch aus, zog nach Villach, wo er mit Ferdinand Lanner jun. die Firma Marcellino & Lanner als Puch-Vertretung betrieb.

Warum diese Ausführlichkeit?

2022 rief mich Micha an und sagte mir am Telefon, er hätte jetzt eine hochwertige Kopie des Combi 500 Prospektes machen lassen. Ich könnte das Original haben. Bei Gelegenheit könnten wir einen Übergabetermin vereinbaren. Ich hatte drei Jahre nichts von ihm gehört. In verschiedenen Publikationen hatte ich Suchanzeigen aufgegeben. Null Resonanz.

Ich dachte: jetzt oder nie. Packte die vier letzten THONDORF AUSGABEN und zwei Flaschen vom feinwürzigen Grünen Veltliner aus dem Hause MALAT mit Puch-Motiven auf den Etiketten ein und schon war ich unterwegs zu Micha. Nach einer beeindruckenden Hausführung habe ich dann ganz glücklich im Hier und Jetzt den Prospekt nebst drei weiteren mir unbekanntem Steyr Puch Broschüren in die Hand gedrückt bekommen. Die Suche hatte nach 40 Jahren ein gutes Ende gefunden.

Kurz nach diesem für mich erfreulichen Tag traute ich meinen Augen nicht: Auf ebay.de wurde genau dieser Prospekt von einem Holländer angeboten. Ein wenig habe ich mitgeboten. Der Jagdinstinkt lässt sich nicht so einfach abschalten. Das ist wie bei einem alten Jagdhund. Nase am Boden und auf geht es durch das Gebüsch. Bei 200€ bin ich ausgestiegen und dachte, da wollen es zwei Bieter jetzt aber genau wissen. Der Auktionspreis stieg und stieg. Die beste aller Situationen für den Verkäufer.

Endergebnis: beachtliche 570€ plus Versand. Die Prospekte, die ich kenne, haben alle den gleichen Stempel: Marcellino & Lanner in Villach. Auch der auf ebay.



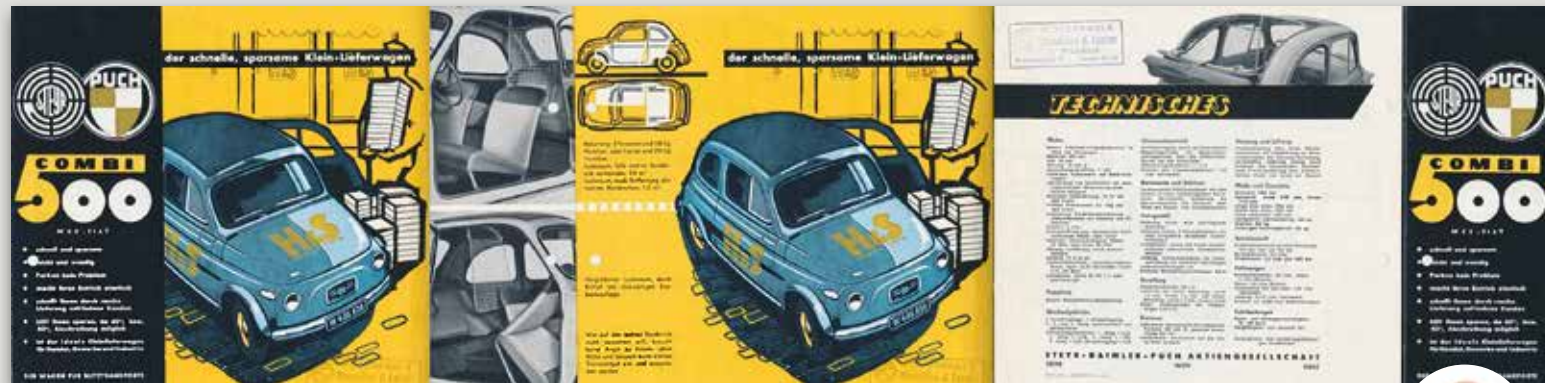
Johannes Ortner v.r. bei Marcellino & Lanner in Villach

Daimler tätig und pflegt heute von Stuttgart aus sein fulminantes Online-Archiv. All das gibt Benzingesprächen mit ihm eine Tiefe und einen erfreulichen Detailreichtum.

Zum besseren Verständnis noch einige Worte zu dem oben genannten Giovanni Marcellino aus „DIE AUTO-ÖSTERREICHER. WEGBEREITER DER MOBILITÄT“ von Martin Pfundner.

„Der blonde Italiener“ Ing. Giovanni Marcellino (1883-1956) wurde 1908 mit 25 Jahren von Fiat nach Wien zur Fiat-Werke AG versetzt, wo er 1912 als Mitglied des siegreichen Fiat-Teams bei der Alpenfahrt von sich reden machte. Nach dem ersten Weltkrieg verkaufte Turin das Aktienpaket der Österreichischen Fiat-Werke AG an ein von Castiglioni dominiertes Konsortium, unter dessen Ägide sich eine Arbeitsgemeinschaft von Austro-Daimler, Austro-Fiat und Puch bildete. 1922 wurde Marcellino nach Graz mit dem Auftrag beordert, Puch zu liquidieren.

Gegen starken Widerstand setzte er die Fortführung der Puch-Motorradfertigung durch und konstruierte auch das 1923 erfolgreich auf den Markt gekommene erste Puch Nachkriegsmotorrad LM mit 122ccm Doppelkolben-Zweitaktmotorrad. Auf dieser Basis entwickelte er auch ein 250ccm Rennmotorrad, das beim Großen Preis von Europa 1924 in Monza mit den Fahrern Hugo Höbel und Rupert Karner die Plätze 2 und 3 belegte. Giovanni Marcellino, der als Retter des Puch-Motorradbaues gilt, wurde zum technischen Direktor bestellt. 1931 wurden 250ccm Puch-Werkmaschinen mit einer Kolbenladepumpe versehen und landeten mit dem Schweizer Elvetio Torricelli, gefolgt von Siegfried Cmyral und Rudi Hunger, einen Dreifachsieg in



TEXT // FOTOS Michael Kuhn

## Der Steyr Puch Combi 500

Ein Prospekt oder eine Broschüre ist ein Stück bedrucktes Papier: „Kleinere, meist bebilderte Schrift in Form eines Faltblattes oder Ähnliches, die der Information und Werbung dient“.

In Österreich heißt es – das Prospekt. Der Prospektsammler deutscher Herkunft sagt – der Prospekt. Wir reden über den Steyr Puch Combi 500 Prospekt.

Dieser Prospekt war lange Zeit für mich ein Objekt der Begierde. Eine schmerzhaft Lücke in meiner Sammlung von Steyr Puch Prospekten. Das kann nur der verstehen, der selbst ein leidenschaftlicher Sammler ist. Dieser Zustand kann auf Dauer ziemlich quälend sein. Ich kannte niemanden, der den Prospekt besaß. Das stimmt allerdings so nicht ganz. Schon vor vierzig Jahren hatte ein Steyr Puch Freund aus Villach diesen Prospekt in seinem Besitz. War aber nur bereit sich davon zu trennen, wenn ich ihm einen Prospekt von einem Steyr XII (1925 bis 1929) im Tausch besorgen könnte. Also – das wurde so nichts. Aber Villach sollte noch eine Rolle bei der Suche spielen.

gebaut. Die Räumlichkeiten und die Fülle des vorhandenen Materials sind beeindruckend.

<http://www.zuckerfabrik24.de/>

Ein Jahrhundert Automobilgeschichte im Ärmel: Ferdinand Micha Lanner.

Micha zeigte mir im Laufe unseres Gespräches seine Sammlung von Steyr Puch Prospekten. Hosianna! Der Combi 500 Prospekt war auch dabei. Er versprach, nachdem er sich eine hochwertige Kopie gemacht hätte, könnte ich den Prospekt haben. Das klang zu schön, um wahr zu sein. Ich dachte, das wird nie was.

Lassen wir Martin Krusche (Verfasser von profunden Artikeln für unser Heftla THONDORF) aus Gleisdorf in der Südsteiermark in seinem Blog für das Johann Puch Museum in Graz zu Wort kommen.

Ferdinand Michael Lanner, kurz Micha Lanner, hat im August 2019 das Puch-Museum besucht. Ein Stück Spurensuche. Sein Großvater Ferdinand Lanner ist hier wohl seinerzeit manchmal zugange gewesen, um an einigen Puchwagen Verbesserungen vorzunehmen. Und zwar damals, in den Tagen von Altmeister Johann Puch. Lanner war



Micha Lanner im Johann Puch Museum zu Graz



Bibliothek von Michael Lanner in Stuttgart

2019 lernte ich Michael Lanner, in Stuttgart lebend und aus Villach stammend, kennen. Micha genannt, hat sich über die Jahre ein beachtenswertes Archiv auf-



Was gibt es noch zu dieser Rarität zu sagen?



Postler Combi 500 im Schnee



Erich Mayer. Buch PUCH Werk II

Puch 500-Flottenauslieferung an die Post

Rechts: Puch 500-Produktion



Messe Tulln 2018. 2. v.l. Wolfgang Brandstetter ehem. österreich. Justizminister



Messe Tulln 2018



Puch Combi 700



Steyr Puch Combi 500. Unfallfahrzeug. Foto hängt im Verkaufsraum Autoquariat



Prokschi. Puch Combi 500



Prokschi. Puch Combi 500

Ich mache es mir jetzt einfach und zitiere aus dem Autoquariat Newsletter vom Februar 2022. Verfasser und Tippgeber Didi Etzersdorfer – Ein Dank nach Wien!

Schon Anfang 1958 finden sich die ersten Spuren dieses Fahrzeuges. Die Steyr-Daimler-Puch AG, und deren Vorgängerfirmen waren immer „Haus- und Hoflieferanten“ für den öffentlichen Dienst, Behörden usw. So konnte man die österreichische Post vom neuen 500er überzeugen und eine spezielle Ausstattungsvariante schaffen: den Puch 500 Combi. Der wurde zur wahlweisen Verwendung als 4-Sitzer oder 2-Sitzer ohne hintere Sitzbank zugelassen, die Nutzlast betrug 180kg. Bei letzterer Variante gab es ein Trenngitter hinter dem Fahrersitz.

Ende 1958 gab es sogar einen Prospekt, um das Fahrzeug auch zivilen Kunden anzubieten. Der Erfolg war sehr bescheiden, denn von 364 1957 bis 1966 erstzugelassenen Puch 500 Nutzfahrzeugen – später als LKW bezeichnet – fanden 17 (also keine 5%) einen zivilen Käufer. Die große Mehrheit kauften Post und Bahn. Typische Post Merkmale waren: schwarze Felgen, Lackierung in postcreme oder postgelb, fehlende Sitzbank, kein Beifahrersitz, vergitterte hintere Seitenfenster. Die Post beschaffte diese Fahrzeuge von 1958 bis 1972, ab 1970 gab es sogar eine eigene Typi-

sierung als 500P (wie Post), da betrug die Nutzlast 330kg, und 1 Person „maximal“.

Die 500er Combi wurden für leichte Transportaufgaben herangezogen, hauptsächlich zur Entleerung der Briefkästen.

Wiener Amtsschimmel: In der Nähe unseres ersten Firmensitzes in Wien 9 gab es die Filiale eines Unternehmens. Jahrzehntlang fuhr die Frau des Eigentümers mit einem Puch 500 dorthin in die Arbeit. 1995 wurde in diesem Bezirk die Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Die Frau versuchte ein Parkpickerl\* zu bekommen, was abgelehnt wurde, da nur Combis oder LKWs als Firmenfahrzeuge akzeptiert wurden. Es gelang, dieses Fahrzeug als 500 Combi zu typisieren. Problemlos konnte das Parkpickerl\* dann erworben werden. Für dasselbe Fahrzeug...

Sehr ausführliche Informationen von Erik Teichmann zum Steyr Puch Combi 500 gibt es unter dem Suchbegriff „Combi 500“ unter dieser Adresse:

<https://puch500.eokc.at/>

Mehr Steyr Puch Prospekte findet ihr auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ 🚗

**AvD** 49. AvD OLDTIMER GRAND PRIX  
Automobilclub von Deutschland NÜRBURGRING 11.-13.08. 2023

**VETERAMA**® DAS ORIGINAL SEIT 1976

**RETRO CLASSICS**  
MESSEN FÜR FAHRKULTUR  
RETRO CLASSICS BAVARIA 8. - 10.12.2023 | NürnbergMesse  
RETRO CLASSICS STUTTGART 23. - 26.2.2023 | Messe Stuttgart  
www.retro-classics-bavaria.de 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-Karosserie als auch die Europa-Version machbar, ferner gibt es den VW Käfer, den Bulli T1 und die Vespa als weitere Motive.  
Steyr Puch: ca. 12 x 9 cm, Preis 30€+ Versand  
andere Motive: ca. 8 x 8 cm, Preis ab 16€+ Versand  
Kontakt:  
Catrin Grotz  
Lerchenstraße 3  
90562 Heroldsberg  
Tel.: 0911 5698804  
eMail: catrin.grotz@die-tongrube.de  
Amazon: Rubrik Handmade - die Tongrube







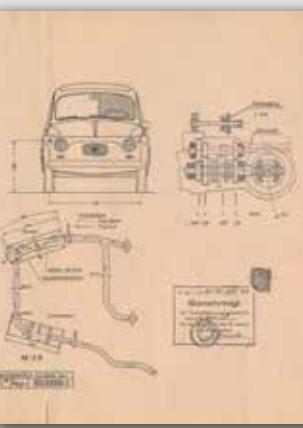
Ein wichtiger Hinweis: Die Typenschein für die Fahrzeuge des Herstellers STEYR-DAIMLER-PUCH...  
Die Typenschein für die Fahrzeuge des Herstellers STEYR-DAIMLER-PUCH...  
Die Typenschein für die Fahrzeuge des Herstellers STEYR-DAIMLER-PUCH...



Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien  
24. März 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien

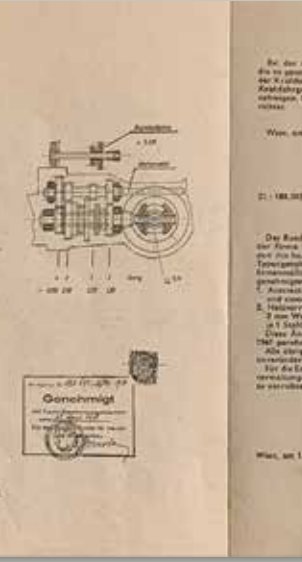
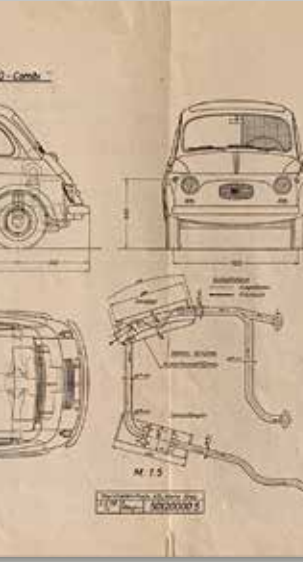
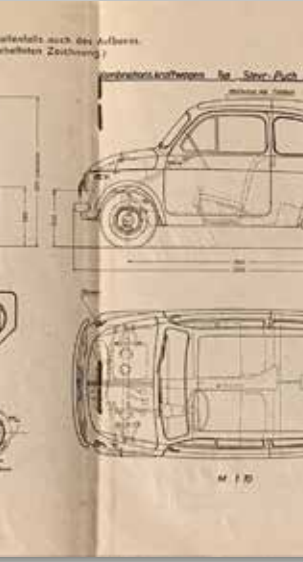
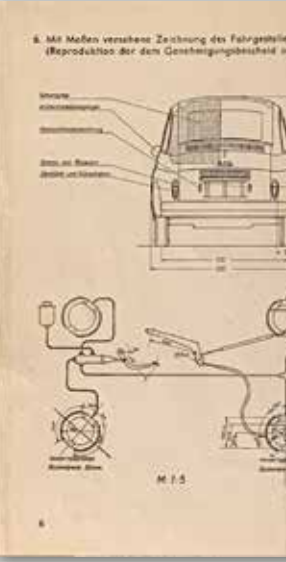
Typengenehmigungs-Bescheid  
STEYR-DAIMLER-PUCH A.G., Werke Graz  
Wien, am 24. März 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien

Technische Beschreibung des Fahrzeuges  
1. Allgemeine Angaben  
2. Technische Daten  
3. Leistungsdaten  
4. Verbrauch  
5. Höchstgeschwindigkeit  
6. Beschleunigung  
7. Bremsleistung  
8. Federung  
9. Lenkung  
10. Beleuchtung  
11. Elektrische Ausrüstung  
12. Sonstige Angaben

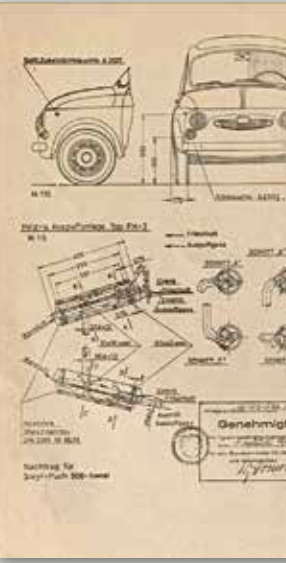


Bezeichnung  
Wien, am 10. April 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien

Typengenehmigungs-Bescheid  
STEYR-DAIMLER-PUCH A.G., Werke Graz  
Wien, am 10. April 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien



Bezeichnung  
Wien, am 10. April 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien

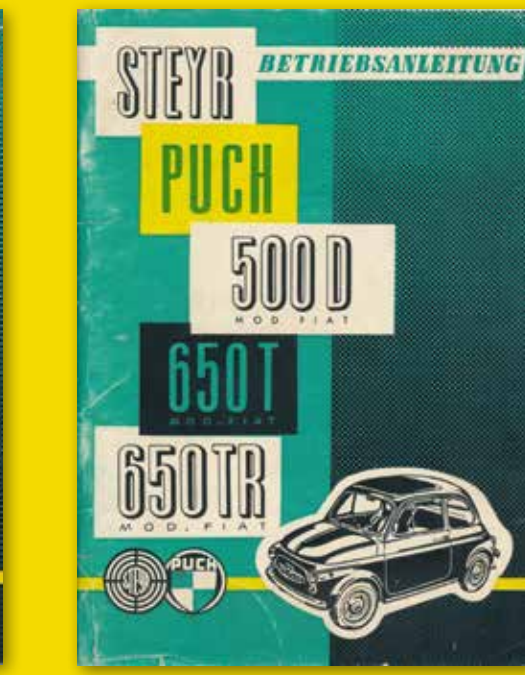
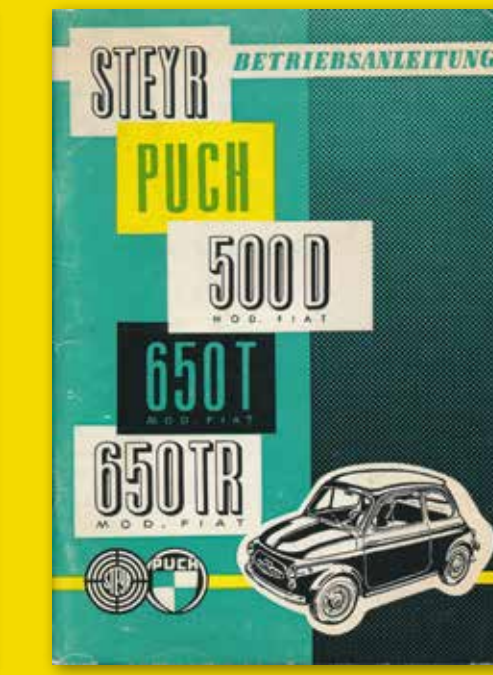
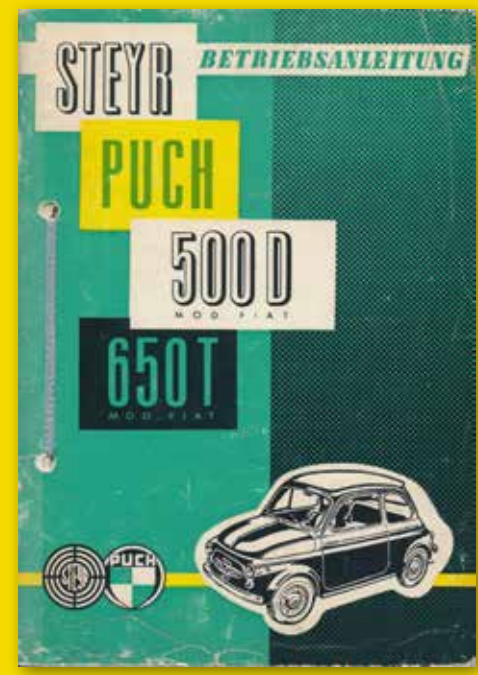
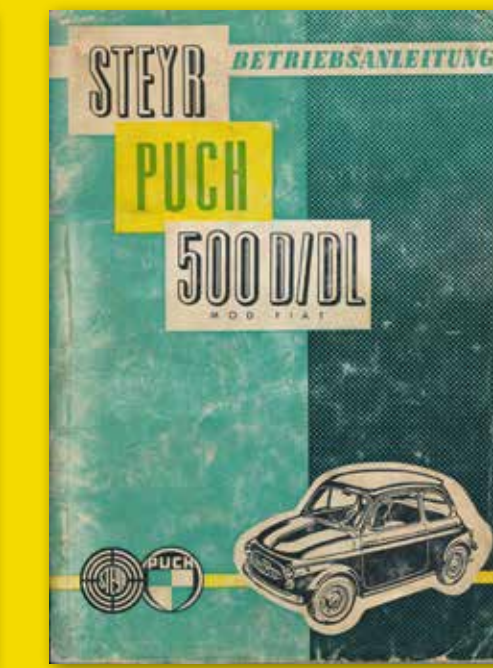
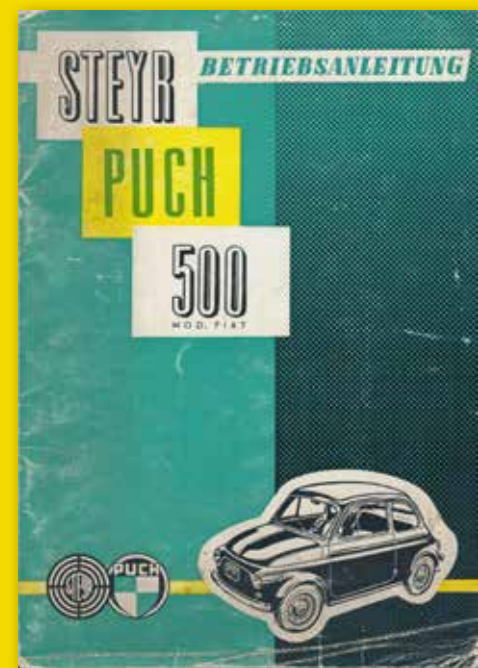


BUNDEMINISTERIUM FÜR HANDEL UND WIEDERKAUF  
Wien, am 7. September 1955  
Zustimmung für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Wien

Nur für Eintragung der Behörden gemäß § 34 Abs. 1, 37 Abs. 1 und § 38 Abs. 2 und 3 KFG. 1955.  
Generaldirektion für die Post- u. Telegraphenverwaltung  
Wien, am 21. April 1955

Nur für Eintragung der Behörden gemäß § 34 Abs. 1, 37 Abs. 1 und § 38 Abs. 2 und 3 KFG. 1955.  
Generaldirektion für die Post- u. Telegraphenverwaltung  
Wien, am 21. April 1955

Nur für Eintragung der Behörden gemäß § 34 Abs. 1, 37 Abs. 1 und § 38 Abs. 2 und 3 KFG. 1955.  
Generaldirektion für die Post- u. Telegraphenverwaltung  
Wien, am 21. April 1955



Der Typenschein, Aufdruck: Steyr Puch-500-Combi Freundlicherweise von Walter Leuber zur Verfügung gestellt





TEXT // FOTOS Peter Pohl

# Peter Pohl

## Steyr Puch Motorblockbearbeitung



Die 55jährige Geschichte eines Fiat 500 F, aus dem im Laufe der Jahre ein halber Steyr Puch wurde  
Dieses Auto (siehe Bilder, jetziger Zustand), gekauft von mir im Jahre 1968, wurde nicht restauriert, weil

wurde dann jedes Jahr wiederholt, zumal es damals noch nicht so wirksame Antirostmittel gab wie heute. Es hat sich also gelohnt, diese Arbeiten zu vollziehen, denn nach den nunmehr gefahrenen 100 000 Kilome-



keine Notwendigkeit hierfür bestand. Der rote Lack ist weitgehend original, bis auf die anlackierten Karoserierteile wie hintere Kotflügel und untere Schweller. Der geneigte Leser fragt sich, wie es wohl sein kann, zumal damals im Winter die Straßen mit Salz gestreut wurden und die Fahrzeuge, angefangen bei Herstellern wie Fiat bis zu Porsche, bereits erhebliche Durchrostungen nach zwei Jahren zeigten. Dem Verfasser war dieses Übel schon seinerzeit bekannt, so dass bereits nach dem Kauf des Fahrzeuges dieses einer intensiven Hohlraumversiegelung von Türen, doppelwandigen Kotflügeln, Schwellern und dem Unterboden mit Radaufhängungen unterzogen wurde. Diese Prozedur

tern sieht das Fahrzeug noch recht ansehnlich aus.  
Dieser Fiat 500 wurde seinerzeit überwiegend als Zweitwagen genutzt und stand deshalb zeitweise als „Bastelobjekt“ zur Verfügung. Damit begann die schrittweise Aufrüstung, die nunmehr als endgültig betrachtet werden sollte.  
Zunächst wurde dem Motor, der zunächst nur 18 PS aufwies, eine Leistungssteigerung auf ca. 30 PS unterzogen, durch Verwendung einer Abarth-Nockenwelle, einem Abarth-Auspuff und einer Abarth-Ölwanne, sowie Feinarbeiten am Zylinderkopf. Leider muss erwähnt werden, dass die Folge der beschriebenen Maßnahmen ständiges Abreißen des Auspuffs an der

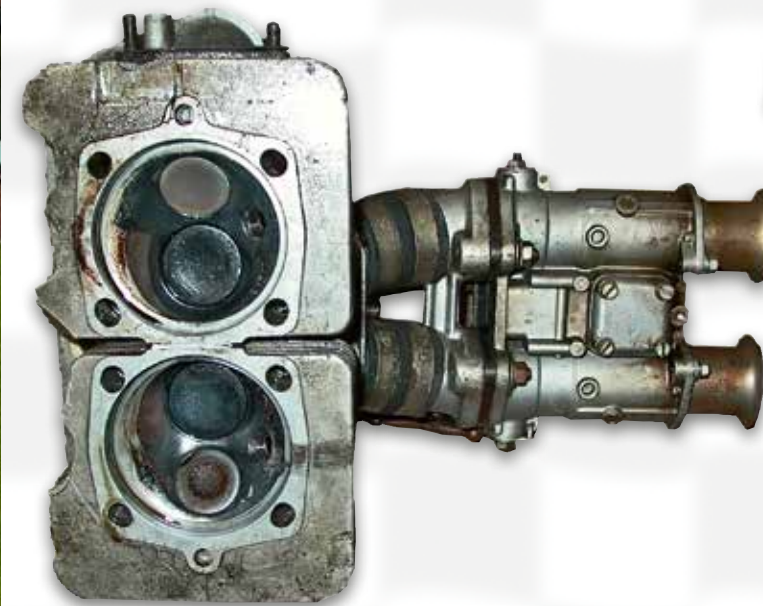
Aufhängung sowie der Verblechungsteile waren. Die folgende Motorvariante dieses Twins war die Hubraumvergrößerung auf 850 ccm durch Verwendung von Porsche-911-Zylindern und -Kolben, verstärkten Pleuelstangen, einem Zylinderkopf vom 356er Porsche-Motor S 90 und einem 40er Weber Flachstromvergaser.



Aussehen ähnlichen Steyr Puch Zwerg inspiriert, und der Tatsache, dass Ende der 1960er Jahre in die Fiats Steyr Puch Aggregate eingebaut wurden, musste ein Steyr Puch Motor angeschafft werden. Dieser wurde 1978 überwiegend aus Neuteilen vom Lagerrestbestand aus Graz bezogen.

Es entstand ein 700er Motor, ein Boxermotor, ausgerüstet mit zwei 38er Dellorto-Vergasern aus der BMW-Motorradserie stammend und einer Slalomnockenwelle aus dem Hause Haering.

Die Folge dieser Umrüstungsmaßnahmen, wie das nun mal bei uns notwendig ist, war die Dokumentation im Fahrzeugbrief. Ein sehr netter TÜV-Beamter aus Hannover hatte sich dieser Aufgabe angenommen.



Dieser Motor wies etwa 45 PS auf und man hatte in der Tat für damalige Verhältnisse rechte Fahrfreude, die dann doch wieder aufgrund der Motorkonstruktion starke Vibrationen mit anschließenden äußeren Motorschäden zur Folge hatte.

Parallel zur Motoraufrüstung erfolgten die notwendigen Fahrwerksänderungen wie Tieferlegen, zwecks Versteifung der Karosserie wurden rechts und links ein weiterer Schweller eingesetzt, Kotflügelverbreiterungen hinten und Nacharbeit dergleichen vorne. Ferner Verwendung von 4,5-Zoll-Felgen von Borrani, mit größeren Reifen bestückt.

Infolge der damaligen sportlichen Erfolge der vom



Das Problem Schallemission wurde schließlich durch Verwendung von zwei Schalldämpfern aus einem Sechszylinder-Ford-Motor gelöst. Nunmehr verfügte ich über ein Auto, das mit allen Änderungen und einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h dokumentiert war. Allerdings war der Betrieb aufgrund der Fahrwerksänderungen nur noch mit zwei Personen



möglich. Das war damals ein recht erfolgreiches Slalomfahrzeug. Fast jeder Puch-Besitzer war natürlich seinerzeit mit 30 PS dann nicht zufrieden. Es wurde weiter „aufgerüstet“, folglich entstanden Temperaturprobleme beim nicht synchronisierten Fiat-500-Getrie-



Letzte Ausführung mit BMW Motorraderschalldämpfern. Montiert am Fiat 500 siehe Bild erste Seite

be, das sich bei längerer schneller Gangart aufheizte, mit der Folge der Entstehung einer Getriebeöbrauchwolke. Damit war die nächste Baustelle eröffnet, eben das Getriebe. Durch Verwendung der synchronisierten Rädersatzes aus dem fast baugleichen Getriebe des Fiat 126 wurde das beschriebene Problem zunächst gelöst. Mit ergeben hat sich eine etwas längere Gesamtübersetzung, was sehr zweckmäßig war.

In den 1980er Jahren hatte ich mich intensiv mit den Königswellenmotoren der Fa. Porsche beschäftigt, so dass für den Steyr Puch-Motor die Frage lautete, ob es möglich sei, unter Verwendung diverser Königswellenteile sowie Neukonstruktion von Pleuelgehäuse und Zylinderköpfen einen Zweizylinder-Königswellenmotor entstehen zu lassen. Nach genauer Überprüfung war die Antwort: theoretisch ja, jedoch praktisch umzusetzen nein. Und zwar wäre nur unter Verlängerung des Pleuelgehäuses ein solcher Schritt möglich gewesen. Von den Zylinderköpfen her gesehen wäre die Unterbringung von Rädersatzes mitsamt Nockenwellen kein Problem gewesen. Somit wurde diese Variante einer weiteren Leistungssteigerung verwor-



fen und der konventionelle Weg der Ventilsteuerung beibehalten. Zur Unterbringung von Porsche-Carrera-Zylindern mit 92er Bohrung und einer Pleuelwelle mit 74 mm Hub mussten viele Auftragsschweißvorgänge durchgeführt werden. Diese Teile waren dieser Leistungssteigerung nach mäßiger Belastung nicht mehr gewachsen. Das Pleuelgehäuse zeigte an zahlreichen Stellen Risse, schließlich noch am Hauptölkanal, die Köpfe verzogen sich derart, dass die Ventile nicht mehr dichteten. Dazu kamen noch weitere Probleme mit dem Getriebe. Damit war der Entschluss gefallen, neue Motorteile herzustellen. Denn die Aufgabe lautete nunmehr einen standfesten Motor und ein hierzu passendes Getriebe für eine Leistung von max. 100 PS und einem Hubraum von 1000 ccm (also einem halben Carrera-Motor) zu entwickeln.

Welche Maßnahmen waren hierzu notwendig?

1) Erstellung einer Modelleinrichtung mit allen notwendigen Verstärkungen – und zwar dort, wo die Schwachstellen auftraten



2) Neue Zylinderkopfkonstruktion. Hierzu dienten zunächst noch vorhandene unbearbeitete Rohab-



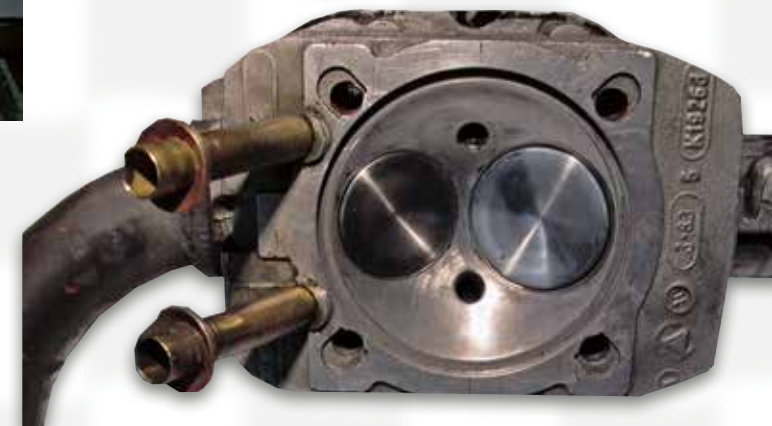
güsse aus der Porsche-911-Serie. Später wurde eine Modelleinrichtung zum Nachguss dieser Teile angefertigt



Pleuelstangen aus der BMW-Motorradserie mit Auswuchtgewichten



Leistungsentfaltung für den Straßenverkehr war ein max. Ventilhub von 12mm, eine Ventilüberschneidung bei OT von vier bzw. drei Millimetern ausgewählt worden. Unter Verwendung von zwei Schalldämpfern aus dem BMW-Motorradbau ergab sich ein maximales Drehmoment von 9,5 mkg und eine Spitzenleistung von 85 PS. Die zulässige Drehzahl unter Ver-



Die Zylinderkopfmutter wurden nach unten verlegt unter Verwendung von M-10-Stehbolzen, um Spannungen im Kopf oben mitsamt Deckel zu vermeiden. Weitere Motorbauteile mussten aufgrund mangelnder Zuverlässigkeit neu angefertigt werden. Die Pleuelwellen mit 74 mm Hub wurden seinerzeit von der Fa. Höckle in Mössingen geliefert und sorgfältig unter Verwendung neuer Pleuelstangen ausgewuchtet. Des weiteren geänderte al-nicasil beschichtete Porsche-Zylinder. Die geschmiedeten Pleuelstangen fertigte die Fa. Wahl an. Aufgrund der Verwendung von Ventilen mit größerem Teller (E = 48 und A = 42 mm) mussten neue Nockenwellen konstruiert werden. Für eine sportliche



wendung verstärkter Titan-Stößelstangen war 6500 U/min. Stärkere Ventildfedern waren nicht ratsam, da die zu erwartenden Schwachpunkte die relativ schmalen Nocken und die Winkelhebel waren.



Die beschriebenen Änderungen hatten einen wesentlich breiteren Motor zur Folge, das eine Überarbeitung der Ventilbetätigungsgeometrie zur Folge haben musste. Der Zylinderstehbolzenabstand musste auf 80 x 80 mm vergrößert werden, damit die Unterbringung der großen Zylinder möglich war. Aufgrund des auf 40 mm vergrößerten Auslasskanals ragten die Stößelschutzrohre ein wenig in den Kanal hinein.

Nun noch ein paar Anmerkungen zum Thema Zündung (Doppelzündung): Wie beim Carrera-Motor wird auch beim Steyr Puch-Motor hierdurch eine höhere Leistungsentwicklung verzeichnet. Messungen haben wesentlich bessere Abgaswerte gezeigt (ohne Katalysator). Die Verwendung von zwei Verteilern wie beim Carrera-Motor war hier nicht möglich. Stattdessen wurde ein größeres Verteilergehäuse wie aus der BMW 5er-Reihe verwendet. Ein zweiter Unterbrecher musste eingebaut werden sowie ein weiterer Kondensator, ein Verteilerfinger (Sonderanfertigung) mit zwei Ein- und zwei Ausgängen. Die Verteilerkappe (vier



Ausgänge und zwei Eingänge) wurde vom NSU RO 80 (Wankel) verwendet. Schließlich mussten noch zwei 12-Volt-Zündspulen eingesetzt werden.



Nun war noch das Problem der Motorentlüftung zu lösen, da ja nun nicht wie beim 500 ccm Motor je Kurbelwellenumdrehung 500 ccm Luft-Ölgemisch, sondern nunmehr 1000 ccm im Gehäuse verdrängt werden musste. Sehr unangenehm wäre ein zu hoher Überdruck im Gehäuse mit der Folge, dass an vielen Stellen des Motors das Öl austräte. Wie bereits beschrieben, wurde das verstärkte Gehäuse nach untenhin verlängert, um den Abstand von Kurbelwellenmitte zur Nockenwelle zu vergrößern, was das oben beschriebene Problem nicht löste. Schließlich war die Konzeption einer Trockensumpfschmierung (wie beim Carrera-Motor) die richtige Entscheidung. Hierfür wurde eine Zweikammer-Ölpumpe angefertigt, die allerdings nach hinten so weit herausreichte, dass die große Keilriemenscheibe nicht mehr verwendet werden konnte. Ein Öltank mit ca. vier Litern Inhalt konnte an der Spitzwand rechts angebracht werden.

Die Motorentlüftung fand wie beim TR über den Öleinfüllstutzen und die Kopfdeckel mit vergrößerten Querschnitten nunmehr in den Öltank statt. Von dort dann in einen Carrera Ölabscheider, sodann ins Freie. Es funktioniert!

Zur Kraftstoff-Luftgemisch-Versorgung wurden entweder 38er Dellorto oder 40er Bing Vergaser aus dem BMW-Motorradbau übernommen, allerdings mit wesentlich längerem Ansaugweg, zwecks Verbesserung des Drehmomentes. Als Filter dienten zwei Nassluftgewebefilter.

Nun zum Thema Motorkühlung: Die Originalabmessungen der Zylinder und Zylinderköpfe, bis auf die Längen, sind aufgrund der Verblechung etwa gleich geblieben. Die Drehzahl und somit die Kühlleistung des Ventilators konnte aufgrund der verlängerten Ölpumpe nicht auf dem ursprünglichen Niveau gehalten werden (kleine Keilriemenscheibe oben und unten). Bekanntlich führen zu hohe Öltemperaturen zu Leistungsverlusten und schließlich zu Motorschäden. Aus dem Bereich Porsche-Carrera Rennbetrieb konnte festgestellt werden, dass Öltemperaturen bereits über 80° C zur Leistungsminderung führte. Diese Erkenntnis war Anlass, in diesem Fall zwei Ölkühler einzusetzen und zwar einen am Bug des Fahrzeugs zur Kühlung der Zylinderköpfe und den zweiten hinter dem Ventilator zur Kühlung der anderen Motorteile. Dieser Ölkühler ist nicht optimal installiert, da anderweitig sich kaum Platz anbot. Unter Verwendung eines Thermostaten aus der Porschserie wurden auch bei sommerlicher Hitze 85° C Öltemperatur kaum überschritten.

Liebe Steyr Puch-Liebhaber: Sie wissen, dass grundsätzlich überhöhte Leistungssteigerungen nicht ohne Folgen für Getriebe und Fahrwerk sind. Mit der anfänglichen Leistungssteigerung auf TR-Niveau begann das Original Fiat 500-Getriebe seine Funktionsgrenze aufzuzeigen. Bei Autobahnfahrten wurde die Überhitzung des Getriebeöls durch Austritt aus der Entlüftung festgestellt, verbunden mit unange-

nehmer Rauchentwicklung. Abhilfe brachte zunächst die Verwendung der Radsätze aus dem 126er Getriebe, das eine Synchronisierung von drei Gängen aufweist. Schließlich reichte auch diese Maßnahme nicht, außerdem war die Übersetzung zu kurz. Nunmehr wurde ein 5-Gang-Getriebe entwickelt.



Zur Reduzierung der Zahnflankendrucke und damit der Öltemperatur wurden die Gangräderpaare der



Gänge 3, 4 und 5 verbreitert. Der 5. Gang liegt nunmehr auf der Schaltachse des Rückwärtsganges, also rechts nach vorne. Zur Unterbringung des 5. Ganges wurde aus einem geeignetem Alu-Vollstück ein Getriebezwischenstück mit 80 mm Länge angefertigt. Zur Lastaufnahme fanden übergroße Rollen- und Doppelkugellager Verwendung. Die zuvor eingebaute Ölkühleranlage mitsamt Ölpumpe ist nunmehr auch bei Autobahnfahrt nicht mehr notwendig. Auch dann wird eine Getriebeöltemperatur von 75 Grad C nicht überschritten.



Motor-Getriebe Gesamtansichten



Schließlich noch einige Bemerkungen zum Fahrwerk, das der neuen Situation angepasst werden musste. Das Fahrzeug wurde schon damals tiefergelegt. Koni-Stoßdämpfer, Federung, Stabilisatoren etc. waren notwendig. Fahrbetrieb war nur noch mit max. zwei Personen erlaubt. Die Verwendung einer dringend notwendigen Scheibenbremsanlage vorne zog abermals eine Abstützung der Radträger nach, weil bei einem starken Bremsvorgang das unterste Blatt des Blattfederpaketes brach.





# STEYR PUCH PORSCHE 1.0

Nun verehrte Steyr Puch-Freunde, im Wesentlichen habe ich das aufgezeigt, was zum absoluten Fahrspaß beitragen kann. Zu bemerken sei noch, dass nicht alle aufgeführten Änderungsmaßnahmen eines derartigen Autos für den Motorsport zulässig sind!

Abschließend noch einige Anmerkungen zu den entstandenen Kosten, ohne die Montagekosten durch Eigenarbeit zu benennen. Sie wissen, dass Hobby Geld kostet, außerdem bereitet bekanntlich Freizeitbeschäftigung doch viel Freude!

## Kosten Motorteile zusätzlich von Fremdfirmen hergestellt

1 Modelleinrichtung für verstärktes Motorgehäuse: 16.500 € (dieses steht jedem Interessenten zur Verfügung)

2 Modelleinrichtung für Zylinderkopf und Deckel: 1600 €

3 Rohgussteile von Gehäusehälften: 980 €

4 Rohgussteile von Zylinderköpfen mit Deckeln: 350 €

5 Bearbeitungskosten für Kurbelgehäuse: 3200 €

6 Bearbeitungskosten für Köpfe und Deckel: 1500 €

7 Kurbelwelle aus vollem Schmiedeblock angefertigt mit 74 mm Hub: 2900 €

8 zwei Pleuelstangen aus BMW-Motorradserie: 650 €

9 Schwungradscheibe: 850 €

10 Nockenwelle: 650 €

11 kompl. Ventildfederset: 135 €

12 doppelstufige Ölpumpe: 2000 €

13 zwei Al-Zylinder mit Kolben: 1800 €

Gesamt: 33.119 €

## Kosten Getriebeteile

1 Antriebswelle mit Zahnrädern: 500 €

2 Vorgelegewelle mit Kegelrad: 850 €

3 Tellerrad, längere Übersetzung: 1100 €

4 Gangräder 3., 4., 5. Gang: 1250 €

5 Getriebezwischenstück: 500 €

6 drei verlängerte Schaltstangen: 180 €

7 Anlasser: 280 €

8 div. Kugel- und Rollenlager: 120 €

Gesamt: 4730 €

Die Montagekosten von Motor und Getriebe sind nicht aufgeführt!

Wer also viel Zeit hat, technisch Bescheid weiß, selbst über Bearbeitungsmaschinen verfügt, genug Geld übrig hat und auch Freude am Fahren haben möchte, sollte auf meine Ausführungen zurückgreifen.

Mit schönen Grüßen,

Peter Pohl Loccum 2023 🚗

Ulrich Schlör kam mit Peter Pohl im Rahmen seiner Recherchen über die Steyr Puch Motoren Exoten in Kontakt. Es war eine Nahbegegnung der dritten Art. In der UFOlogie bezeichnet dieser Vorgang die Sichtung eines oder mehrerer UFO-Insassen durch einen menschlichen Beobachter. In unserem Fall die Begegnung mit einem Gießerei-Ingenieur, der seinen Beruf von der Pieke auf gelernt hat und ihn mit Leidenschaft ein Leben lang gelebt hat.

Dieser Peter Pohl aus Loccum hat aus naheliegenden Gründen zur gegebenen Zeit den Steyr Puch Motor näher in Augenschein genommen. Die Gemeinsamkeiten von Porsche und Steyr Puch Motoren in den Fünfigern liegen auf der Hand. Grundsollide im technischen Aufbau und in der mechanischen Ausführung, Boxermotor, Luftkühlung und die vielfältigen historischen Beziehungen von Porsche zu Österreich und seiner Automobilgeschichte, vertreten durch Ferdinand Porsche, Hans Ledwinka (Tatra) und seinen Sohn Erich Ledwinka (Steyr Daimler Puch).

Erich Ledwinka traf ich noch persönlich anlässlich der Feier zu 30 Jahre Steyr Puch 500 in Graz Thondorf. Ein angenehm zurückhaltender Mensch.

## Zu Peter Pohl. Ein Mann, eine Idee.

Die Idee. Quasi einen halben Porsche 356 Motor auf Basis eines Steyr Puch Motors zu bauen (ursprünglich war ein Zweizylinder-Königswellenmotor angedacht)



und diese Technik in einen in der Familie vorhandenen Fiat 500 einzubauen. Klingt schon ziemlich gewagt und nicht einfach umzusetzen. Ist es auch nicht. Siehe Bericht von Peter Pohl in der vorliegenden THONDORF.

Dazu braucht es ein fundiertes Wissen, sehr gute handwerkliche Fähigkeiten, einen langen Atem und natürlich auch befreundete Menschen, die Ideen und Vorschläge in Alu und Stahl umsetzen können.

In der Vergangenheit gab es schon einige Versuche, dem Steyr Puch Motor unter Zuhilfenahme von Verdichtern jeglicher Art eine satte Mehrleistung einzuverleiben. Auf kurzen Bergstrecken möglicherweise kein Problem, aber auf einer Langstrecke mit 1000 Kilometern an einem Tag, wie auf der Rückfahrt von Peter Pohl von Dorf Tirol nach Loccum – siehe seinen Reisebericht in dieser THONDORF – wird ein Steyr Puch Turbomotor den Hitzetod erleiden.

Ich habe mich sehr gefreut, dass Herr Pohl sich die Mühe machte, für unser Heftla einen auch für Laien nachvollziehbaren Bericht über die Entwicklung und den Bau seines halben Steyr Puch Porsche Motors niederzuschreiben. Nebenbei ist er in unserem kleinen Freundeskreis Mitglied geworden und das freut mich noch mehr. 🚗



# Buchtipps

Herr Pohl gehört zu den Menschen, die ihr Wissen nicht in Schubladen horten sondern den verzweifelt suchenden Carrera-Besitzern in Form eines Buches für die Praxis Hilfe anbieten. Dieses Buch bringt Linderung und Trost.

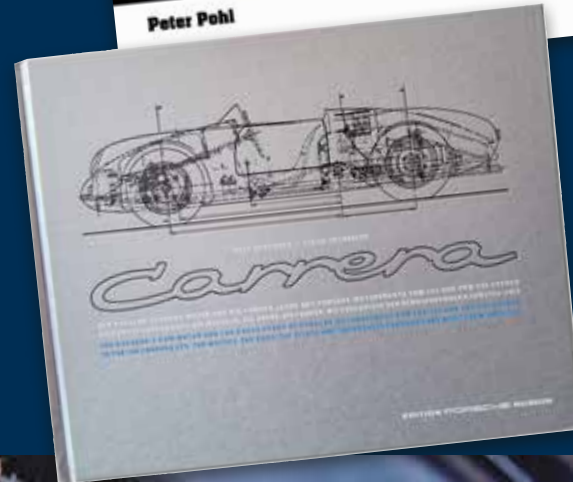
**Peter Pohl**  
**„Die Vierzylinder-Königswellenmotore von Porsche“**

Jetzt gibt es noch die Porsche Spezies, die es ganz genau wissen wollen. – Denen wird auch geholfen. – Auf 840 Seiten und mit 3.9kg

Jeder jemals gebaute Königswellen Motor ist aufgeführt. Jeder.

**„Carrera“ by Rolf Sprenger und Steve Heinrichs**  
 Der Porsche Carrera-Motor und die frühen Jahre des Porsche Motorsports.  
 EDITION PORSCHE MUSEUM

Michael



# PUCH BILDERDIENST



Küchlermeister ERWIN HOLTZMANN, St. Veit-Glan, legt auf seiner TR-Afrika-Ländereinfahrt 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchläuft er auf Durchquerung bisher 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchläuft er auf Durchquerung bisher 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchläuft er auf Durchquerung bisher 125.000 km zurück.



Filmfachmann ERWIN HOLTZMANN, St. Veit-Glan, legt auf seiner TR-Afrika-Ländereinfahrt 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchläuft er auf Durchquerung bisher 125.000 km zurück. Auf der letzten SAFARI durchläuft er auf Durchquerung bisher 125.000 km zurück.



Die letzten Palmen vor der großen Wüste TANZRUFT.



Mit zwei glänzenden PUCH-Sportwagen erfüllen die bekannten polnischen Fahrer ZASADA, OSIŃSKY die Safari 1944. In der Rallye der Flori in San Remo glückten sie sich auf STEYR-PUCH 650 TR als Gesamtstager der Tourenwagen-Gruppe II und in der Winter-Rallye von Polen als absolute Gesamtstager.



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



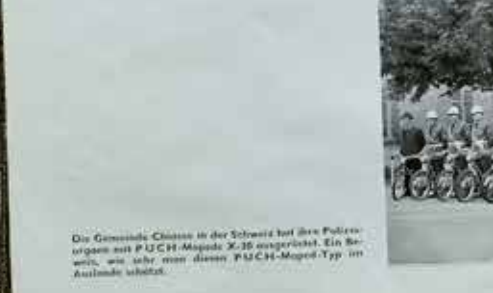
Auch Ing. FRITZ MORAVEC, Wien, unternahm auf einem STEYR-PUCH-HAPFLINGER eine Expedition in die Bergwelt von Israel. Im Eintracht trafen sich dem Ziel der „Allwetterpost“ der Antiken, der „HAPFLINGER“, der PW und das geb. im Kurl.



Wasserspiele in der Zentral-Sahara, eine willkommene Abwechslung in der unheimlich heißen Wüste der Sandwüste.



Der bekannteste österreichische Motor-Journalist Dipl.-Ing. ERNST WIESE, der Anfang Dezember 1941 mit einem STEYR-PUCH-Hapflinger zu einer Expedition nach Madagaskar (Südwesten) startete, hat sein Ziel schließlich erreicht. In SEYUN wurden Ing. Wiese und der „Hapflinger“ vom japanischen Konsul empfangen und entsprechend bewundert, ebenso vom Staatsminister Al Atlas.



Die Gemeinde-Classe in der Schweiz hat ihre Polsterorgane mit PUCH-Mopeds X-10 versorgt. Ein Beweis, wie sehr man diesen PUCH-Moped-Typ im Ausland schätzt.



LETTENDRUCK, GRAZ





TEXT // FOTOS Ulrich Schlör

# Weg-gesperrt...

## Technik: Sperrdifferenziale für Steyr Puch Getriebe



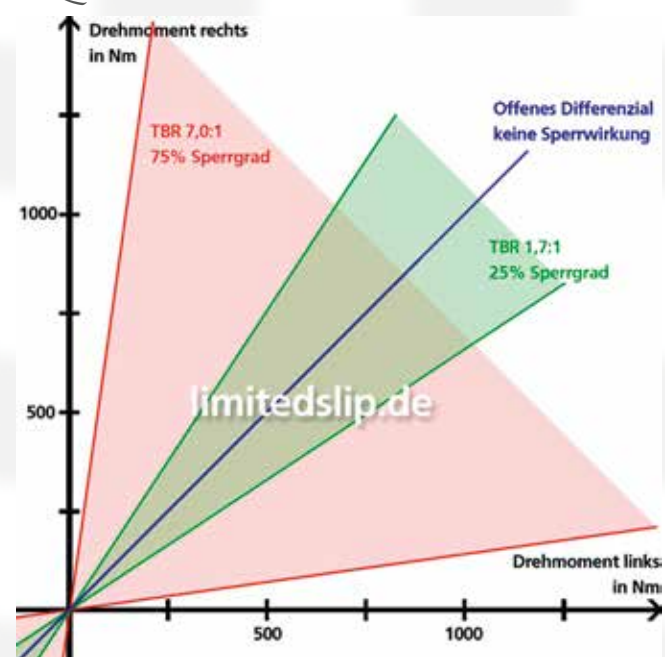
Eine Aussage einiger Spezialisten (O-Ton: „Das haben wir nicht gebraucht!“) hat doch meine Aufmerksamkeit geweckt, um dieser „Tatsache“ einmal nachzugehen. Und das ist dabei herausgekommen:

Funktion: Mit Differential-Rädern im Getriebe (Ausgleichsgetriebe) werden die Drehzahlunterschiede zwischen den Rädern an einer Achse ausgeglichen, die in jeder Kurve entstehen. Jedes Auto besitzt deshalb ein Differential, egal ob Kleinwagen oder Supersportwagen.

Eine Differentialsperre macht genau das Gegenteil. Statt auszugleichen, sperrt sie, damit jedem Rad immer ein minimales Antriebsmoment zugeführt wird, um dennoch unterschiedliche Drehzahlen an beiden Rädern zuzulassen. Das Durchdrehen eines Rades wird damit vermindert.

Sie kann mit rein mechanischen Mitteln, beispielsweise mit Reibungskupplungen, gelöst werden.

A. Quelle



Quelle Limitedslip.de

Heinz Saam berichtet von einer geschweißten ZF-Lamellensperre, die in den Bauraum des originalen Ausgleichsgehäuses integriert wurde und die aber keine Möglichkeit hatte, nachträglich justiert oder evtl. repariert zu werden.

Heinz Liedl hatte es einmal bei einem Bergrennen in Eberbach mit dieser fast starren Sperre von ZF ausprobiert. Ergebnis: „Das Auto wollte in den Haarnadelkurven nur geradeaus fahren!“ Ende!

Quelle: H. Liedl 2022

Im unendlichen Fundus von Heinz Saam ist noch eine Colotti-Duo-Block Differential Rollensperre (85Nm) zum Vorschein gekommen, die er mir beim Jahresabschlusstreffen 2021 im Oberschnorrhof/Dambach freundlicherweise vorübergehend überlassen hatte.

Quelle: H. Saam 2021

Die Colotti-Sperre wurde in den 70er/80er-Jahren von Harald Mössler (AT) in Auftrag gegeben. Es wurden ca. 10 Stück davon gefertigt. Notwendig waren, bedingt durch die Colotti-Konstruktion, auch die Neuanfertigung von 8er/9er Trieblingen und Tellerrad. Mit diesen Sperren war Harald Mössler im Berg-Spyder und im Rallye-Puch sehr erfolgreich unterwegs gewesen. Die Colotti-Sperre war im Vergleich zu der original ZF-Sperre (die er auch eingesetzt hatte) viel einfacher und besser zu fahren. Sein O-Ton: „Sie fährt sich wie eine mechanische traction control.“

In seinem Besitz befinden sich noch:

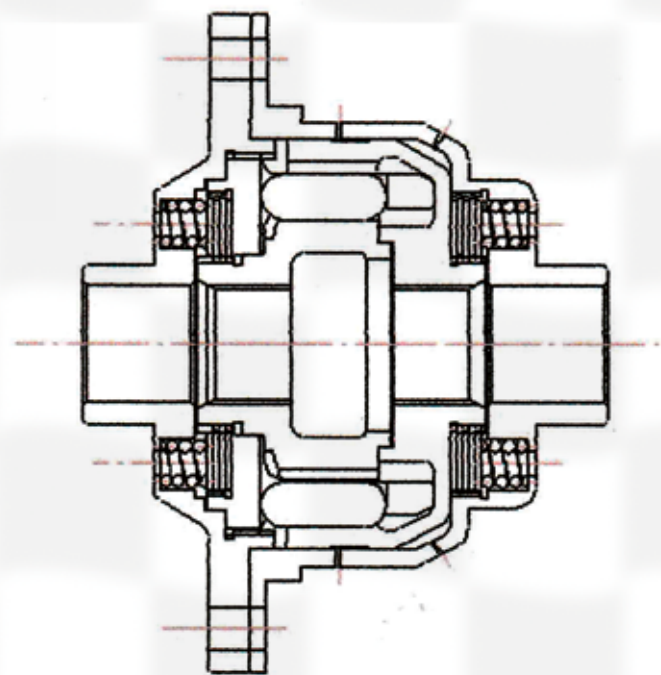
- 1 Stück Getriebesatz mit einem 8er-Triebling. Übersetzungen: 1. Gang 40:13; 2. Gang 39:19; 3. Gang 30:23; 4. Gang 27:26
- 1 Stück Duo-Block Sperrdifferential
- 1 Stück komplettes 5-Gang Getriebe (Colotti) mit Duo-Block Sperrdifferential, 9er Triebling Übersetzungen: 1. Gang 41:11; 2. Gang 37:11; 3. Gang 31:2; 4. Gang 29:24; 5. Gang 27:27

Quelle: H. Mössler 2022

Robert Prokschi (AT) hat ebenfalls noch die Duo-Block Sperre und jeweils ein 5- und 6-Gang-Getriebe von der Fa. Colotti (I) in seinem Regal liegen. Er hat aber die Sperre selbst nicht gefahren.

Quelle: R. Prokschi 2022

Über das Europäische Patentamt in München habe ich die Offenlegungsschrift Nr. 1 903 126 gefunden, die am 22.01.1968 von Valerio Colotti, Modena, Italien angemeldet wurde. Hier wurde diese intelligente Duo-Block Rollensperre im Wesentlichen beschrieben.



Duo-Block Differential (Colotti Italien)

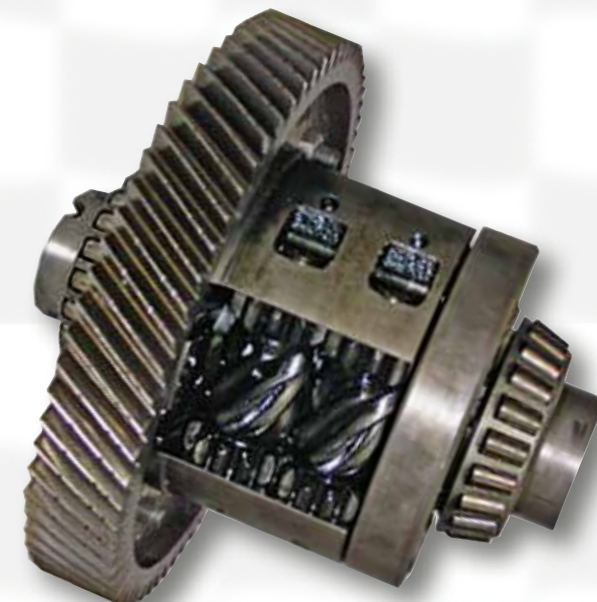
### Die unterschiedlichen mechanischen Differentialsperr-Systeme sind u.a.:

A. Lamellen-Sperrdifferential



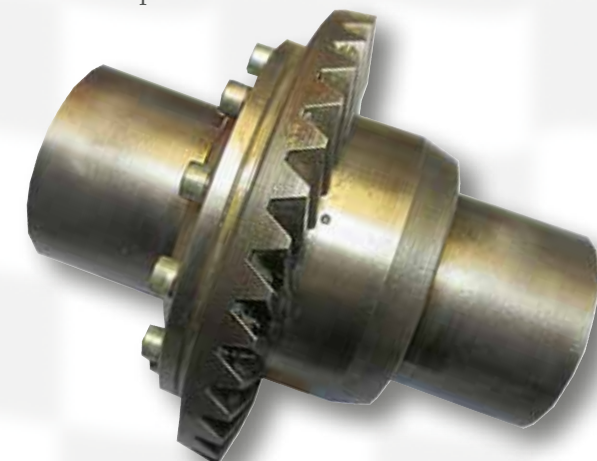
Bild: Fa. Drexler

B. Torsen-Sperrdifferential (mit Schraub-, Schnecken- und Ausgleichsrädern)



Schneckenrad-Sperrdifferential z.B. Fa. Quaife

C. Rollen-Sperrdifferential



Duo-Block Colotti (Italien), 9er Triebling (Heinz Saam)

D. Gleitstein-Sperrdifferential

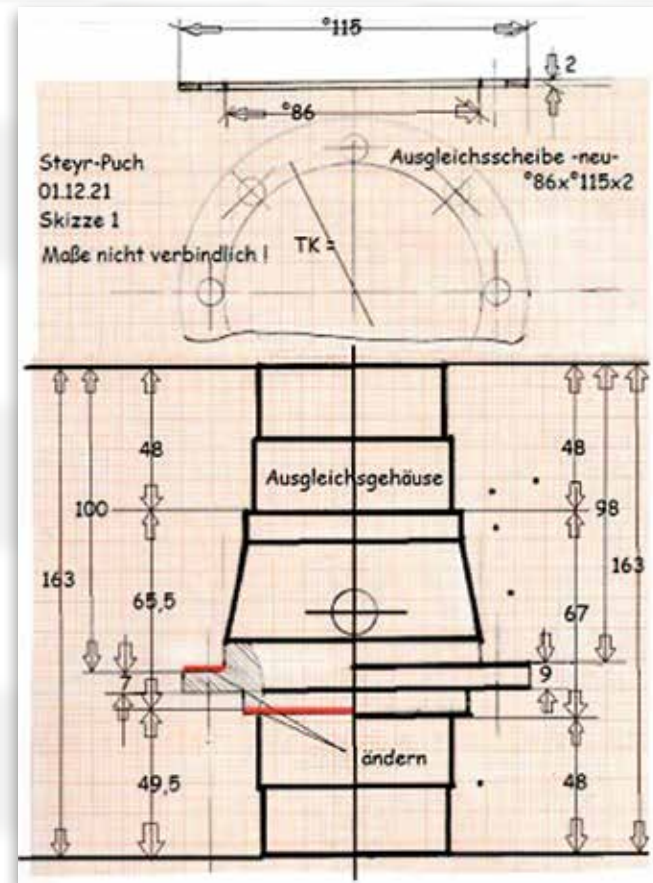


Fuji Univance, Japan (ohne Zahnräder)



Die Frage stellte sich für mich, wie würde ich heute zu einer sportlichen und straßentauglichen Differentialsperre für den Steyr Puch kommen, die „eigentlich keiner braucht?“

Der Weg führte mich zu Fa. Drexler Automotive® in D-94121 Salzweg, mit einer Anfrage von meiner Seite aus und einer doch für mich etwas überraschenden Zusage, zu einer möglichen Neukonstruktion bereit zu sein. Mit einer Beteiligung für eine Konstruktions-Kostenübernahme war der Startschuss im Dezember 2021 gefallen.



Handskizze Ausgleichsgehäuse

Ich übersendete ein neues Original-Puch-Differential und erstellte ein Pflichtenheft mit Skizzen und Fotos und definierte die Zielanforderungen:

1. Das Handling des Fahrzeuges deutlich zu verbessern.
2. Plug-in-System mit den identischen Abmessungen des original Steyr Puch Differentials und des ZF-Kombi Getriebes.
3. Verwendbar für alle drei originalen Übersetzungen: 36/7; 39/8; 38/9, den längsten 4. Gang 28:25 und eine Reifengröße von 155/70/R12 als Basis.
4. Setup Sperrwirkungs-Varianten: sportlich und straßentauglich mit den Optionen für: Berg, Rundstrecke, Slalom, Drift, Rallye
5. Motorleistungen: 25 – 50 PS
6. Drehmomente: 70 – 170 Nm ( z.B. E-Antrieb)

Ergebnis der Neukonstruktion der Fa. Drexler Automotive®:

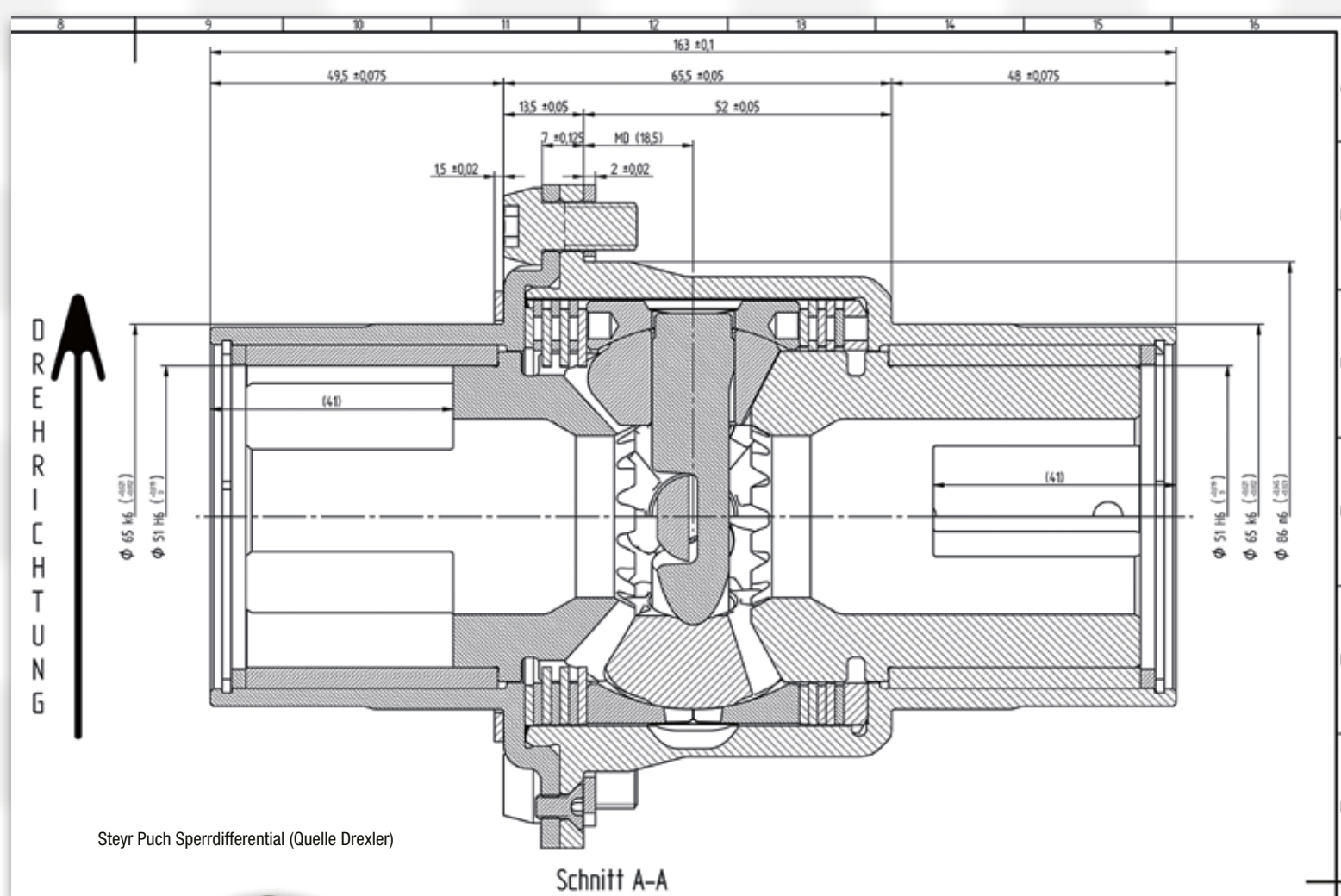
1. Alle meine Vorgaben konnten sehr professionell erfüllt werden.
2. Das DSD-100-100-1952 mechanische Lamellen-Sperrdifferential ist mit dem Setup: 60° auf der Gas-(Zug) und 45° auf der Bremsseite (Druck) entstanden.
3. Bei Fa. Drexler wird der Sperrwert in ° angegeben. Die Druckstücke sind entsprechend gekennzeichnet.
4. Die Vorspannung von 50 – 60 Nm ist durch den Einbau von diversen Tellerfeder-Abmessungen und Federraten berechnet und damit vorgegeben.



Drexler Steyr Puch (Quelle)



Drexler Steyr Puch 500/650 Sperre (Quelle)



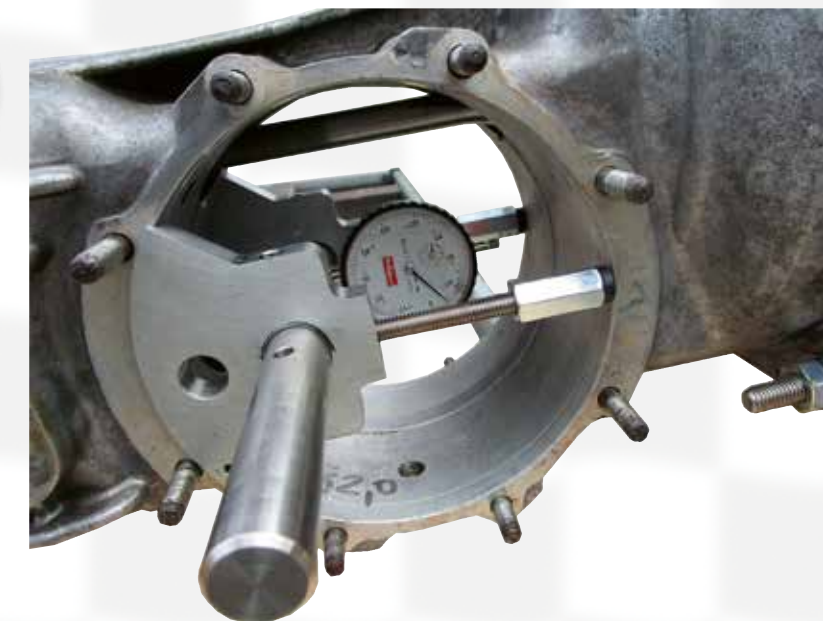
Steyr Puch Sperrdifferential (Quelle Drexler)

Schnitt A-A



Drexler Typ: DSD-100-100-5001952, Steyr Puch HMAG 4x2

Trieblingseinstellung.  
Passt: Abweichung 0,06mm.



Messvorrichtung 501.1.21005 L3

Das Ergebnis hatte mich voll überzeugt, eine direkte Bestellung ist am 19.01.22 und die Lieferung ist am 18.05.22 erfolgt. In einem Zeitraum von ca. vier Monaten incl. ist das Prototyp Steyr Puch-Sperrdifferential angefragt, konstruiert, gefertigt und ausgeliefert worden. TOP!

Ich hatte die Gelegenheit, während des Teilemarktes bei Liedl im Mai 2022 und mit der Unterstützung von Hubert den Einbau des Drexler® Sperrdifferentials in mein Rallye-Getriebe vorzubereiten. Zum Einsatz kam eine Spezial-Messvorrichtung (501.1.2100.5-L 3) zur Ausdistanzierung des 9er-Trieblings im Gehäuse. Ermittelt wurden dabei die notwendige Ausgleichsscheiben-Dicke für die korrekte

Erfahrungen:  
Diese Differential-Sperre: DSD-100-100-5001952, Steyr-Puch HMAG 4x2 wurde mit einem Setup: sportlich/straßentauglich, d.h. mit einem Sperr/Gleitwinkel von 60°/45° (Zug/Druck) und einer Vorspannung von 48 Nm ausgeliefert. Eingebaut in das Rallye- bzw. Kombigetriebe war die



Feuertaufe bei der 7. ADAC/DMV Gleichmäßigkeits-Bergprüfung Zotzenbach 2022 geplant. Doch daraus wurde leider nix, weil der Rennleiter nach erfolgreicher Dokumenten-Anmeldung mit Start Nr.1 und technischer Abnahme aus versicherungstechnischen Gründen meinem Straßenfahrzeug mit H-Kennzeichen wegen einer Überschreitung des TÜV-Termins um zwei Tage die Teilnahme an dem Bergrennen verweigerte. Von allen 206 im GLP/Slalom zugelassenen Boliden war ich als Einziger durch den Rost gefallen. Schade!

Wenn man ehrlich ist, haben doch nur wenige aus der schnellen Steyr Puch-Fraktion die Differentialsperre wirklich ausprobiert. Harald Mössler ist wohl einer, der sich wirklich mit den beiden Sperrtypen ZF und Colotti intensiv im rauen Rennbetrieb beschäftigt und mit Erfolg betrieben hat. Nicht zu vergessen, eine von H. Vallant (Graz) 1989 geliehene Sperre, aus dem ehemaligen Werksbestand im Steyr Puch TR II eingebaut, wurde z.B. in Hockenheim 1990 mit viel Freude und zum Spaß einmal ausprobiert und dann wieder zurückgegeben.

Die Idee war dann einen Nachbau über ZF-Schwäbisch Gemünd (Herr Fuchs) zu realisieren, was aber keine Umsetzung mehr fand.



Bild 18: Sperre Seriennummer

**Fazit:**

Es ist immer wieder erstaunlich, wenn man sich längst vergessene technische Ansätze aus der Vergangenheit nochmals in Erinnerung ruft, um die damaligen Erfahrungen (Prinzip: try and error) zu dokumentieren und um dann zu versuchen, Lösungsansätze evtl. in der heutigen Zeit zu finden und sie zu realisieren.

Dank dem heutig basierten technischen Wissen, den verfügbaren 3D-Konstruktions-Tools und den hochtechnisierten CNC-Fertigungsmöglichkeiten, ließ sich so das Projekt realisieren.

Es war für mich eine große Abwechslung und Freude, auch in den Corona-Zeiten, sich für ein historisches Teil zu interessieren, das man eigentlich nicht wirklich braucht, es aber doch mit Erfolg eingesetzt hat.

Ulrich Schlör

„Eine Gerade ist nicht immer der schnellste Weg“ (Zitat)



Das waren noch Zeiten!



Werks-Lamellen Differential Sperre – geliehen von H. Vallant (Graz); Zusammenbau der Sperre und Einstellung: Ecki Spelsberg (BMW), 9er-Tellerrad abgeschliffen H. Hearing; Getriebe distanziert H. Liedl.



Hand-drawn technical sketches and notes on graph paper and red paper. The sketches show various views of the differential lock housing with dimensions and labels like "Innenumlauf", "Zahnrad", and "Passung". The notes include part numbers like "4061.030.001" and "4061.230.002", and names like "H. Fuchs" and "Ulrich Schlör".

Sperre Skizzen



# Würgauer Jörg...

TEXT // FOTOS Rainer Hübsch



SPORT **Fränkischer Tag**  
**Schmuckstücke in Würzgau**  
 Die „Historic Sounds“ ziehen wieder Hunderte Zuschauer an. Das Wetter spielt nur zeitweise mit.

**MOTOSPORT** Die „Historic Sounds“ ziehen wieder Hunderte Zuschauer an. Das Wetter spielt nur zeitweise mit.

**Das alteste Auto, der Rally NCP von 1932 von Werner Huben. Die Hagenbühlbacher greifen am Ende sogar seine Klasse.**

**Wagen - Jörg Tischer ist der große Gewinner der „Historic Sounds Würzgau“.** Mit seinem kleinen Steyr-Puch 500 D (500 TR) fuhr er die beiden zweitägigen Wertungsläufe mit einer zeitlichen Abweichung von lediglich 0,02 Hundertstelsekunden ab.

Nach drei Jahren konnte die Veranstaltung besser wieder durchgeführt werden. Hunderte Zuschauer kamen. Bei anfänglichem Regen wurde der zweite Lauf auf die angrenzende und höhergelegene Fläche der angrenzenden 1050 Meter lange Strecke vor der Würzgauer Wand durchgeführt. Der erste gestaute Wertungslauf verlief bei trockenem Wetter völlig problemlos, bei trockenem Wetter sollte probieren, aber zu regnen, am Ende kann sogar rechtliche Probleme mit den vorrückenden Rallye-Fahrern auf einen zweiten Wertungslauf, „schlecht wie im ersten Wertungslauf“, in einer der Pisten, so konnte der Wettbewerb jedoch ohne Ausreißer und Unfälle abgeschlossen werden. Die Publikumsweltung war wieder der Engländer Keith Harris, der es auch in diesem Jahr nicht schaffte, eine eventuelle Menge über mehr als tausend Kilometer zu absolvieren.

**Die Sieger der einzelnen Klassen**

**Klasse 1 (Motorräder bis 1000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 2 (Sportwagen bis 1000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 3 (Sportwagen bis 1500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 4 (Sportwagen bis 1800 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 5 (1000 cc bis 1500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 6 (1500 cc bis 1800 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 7 (1800 cc bis 2000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 8 (2000 cc bis 2500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 9 (2500 cc bis 3000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 10 (3000 cc bis 3500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 11 (3500 cc bis 4000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 12 (4000 cc bis 4500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 13 (4500 cc bis 5000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 14 (5000 cc bis 5500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 15 (5500 cc bis 6000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 16 (6000 cc bis 6500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 17 (6500 cc bis 7000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 18 (7000 cc bis 7500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 19 (7500 cc bis 8000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 20 (8000 cc bis 8500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 21 (8500 cc bis 9000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 22 (9000 cc bis 9500 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Klasse 23 (9500 cc bis 10000 cc):** Rainer Hübsch (Dachau) auf BMW 1200 cc. Abweichung 0,36 sec.

**Polizeiüberwachung:** Der Engländer Keith Harris mit seinem Chevron Formula 2 von 1973.

**Das alteste Motorrad, eine D-Wahl NCP von 1925 mit Tom Pittner aus Lichtenfels.**

**Etwa 400 PS stark: der Sachs C von 1990 des Bamberger Ralf Seiser.**

**Mit 400 PS eines der stärksten Autos im Teilnehmerfeld: der Ferrari Testarossa des Nürnberger Rainer Raab.**

...oder Jörgauer Bergrennen – ein Wortspiel ist so blöd wie das andere. Also wollen wir es bei den Fakten belassen. So lud also Familie Schrüfer vom 1. Bamberger AC am 11. September wieder zum Würzgauer Berg ein. Dieses Bergrennen (welches heutzutage natürlich unter Gleichmäßigkeitsbedingungen stattfindet) hat eine Tradition bis zurück in die Dreißiger Jahre mit Namen wie Manfred von Brauchitsch, Paul Pietsch oder Hans Stuck.

Das Würzgauer Bergrennen ist eine äußerst stimmungsvolle Veranstaltung, welche auch unter widrigen Wetterbedingungen hunderte von Zuschauer anzieht. Das ganze Dorf macht mit und bietet den Teilnehmern, sofern diese es sich nicht auf der Fahrerlagerwiese beim Start bequem machen, eine Bleibe in ihren Höfen.

Unter den gut hundert gemeldeten zwei- und vierrädrigen Fahrzeugen befanden sich etliche Hingucker wie beispielsweise die Abarths von Leo Aumüller und seiner Tochter Margit – und fünf Steyr Puch! Das Wetter war durchwachsen, manche mussten den zweiten Lauf bei strömenden Regen absolvieren oder ließen es eben bleiben.

Davon unbeindruckt absolvierte unser Jörg Tischer seine zwei Läufe mit einer Abweichung von nur zwei Hundertstelsekunden – sowohl Klassensieg als auch Gesamtsieg! 🏆



Eine aufspringende Selbstmörder-Fahrtüre wie beim letzten Mal konnte Rainer Hübsch dank des Einsatzes ausgeklügelter Sicherheitstechnik sicher vermeiden.





# Allein, allein...

TEXT // FOTOS Rainer Hübsch



...beim Ziegenrücker Bergrennen  
9. bis 10. 7. 2022 im Saaletal



allein, allein...

...beim Ziegenrücker Bergrennen Juli 2022

„Unbedingt anmelden!“ – „So ein schönes Fahrerlager!“ – „Da musst du auch mal hin!“ – „Tolle Strecke, super Publikum!“ – „Allerschönste Landschaft!“

All diese Superlative bekam ich immer und immer wieder zu hören, wenn ich mich als Neuling mit den alten Hasen über die ein- oder andere Rennveranstaltung unterhielt. Soviel schon einmal vorweg: Düsi, Hubschi, Fried und Co. hatten nicht übertrieben. Nun begab es sich aber, dass die Veranstaltung aus bekannten Gründen zweimal ausfiel, Puchfahrer plötzlich zu Ost-Immobilien-Streichlern wurden oder (Fried verzeihe mir) aus Altersgründen aussortiert wurden...

Wie dem auch sei, ich bekam den Nennungsbeginn aus irgendwelchen glücklichen Fügungen mit (die Veranstaltung war glaube ich am ersten Tag ausgebucht!) und war dabei. Allerdings, wie schon aus der Überschrift ersichtlich, sollte ich dann der einzige Puch-(Ver)treter bleiben. Danke, Jungs.

Nun begannen Fragezeichen aufzutauchen. Geht das ohne Lizenz? Nein! Zertifizierter Vollhelm nach irgendwelcher Norm? Ja! „Übliche Schutzbekleidung“ Aha? Was ist denn im Osten so üblich? Überrollkäftig! Gottseidank drin. Jeder, den ich genervt habe, hat mir was anderes erzählt („so ein Helm kostet 600 Euro...“). Aber auch hier: die Hürden konnten genommen werden, eine Tageslizenz für 20€ oder so war noch drin, der Jethelm bekam den Segen, und die übliche Schutzbekleidung bestand aus langen Hosen und Ärmeln.

Der Beginn einer jeden Motorsportveranstaltung



ist ja bekanntlich die technische Abnahme. Diese hat in Ziegenrück ihren Namen wirklich verdient – und mein Hellblauer ist mit Pauken und Trompeten durchgerasselt!

1. Diagnose: Vorderreifen an der Innenseite bis auf den Unterbau profillos. Jaja, ich weiß ja, dass die Spur nicht stimmt.
2. Diagnose: Linke Vorderbremse massiver Bremsflüssigkeitsverlust, das ganze Rad ist innen feucht. What? Ich bin drei Wochen vorher hochalpine Passsträßlein beim Treffen im Pinzgau gefahren! (stimmt schon, er zog fies nach rechts beim Bremsen...)

Nun war ich zwar als Puchfahrer allein, allein – nicht aber als Teilnehmer. Unterschlupf im Fahrerfeld fand ich ja bei unserem Motorsportbeauftragten Florian mit seinem 700er BMW. Niedergeschlagen dort zurückgekommen, kramte sein Kumpel Michl (dem ich völlig

TikTok



www.prokschi.at

facebook



@prokschi.puch



Prokschi  
On the road since 2002

YouTube



PROKSCHI at

Instagram



prokschi.at





fremd war) schon nach dem Werkzeug und nach einer kurzen Auszeit am stillen Örtchen war, ehe ich mich versah, Rad und Bremse ab und der leck Radbremszylinder als Übeltäter erkannt. Die mit Bremsenreiniger gesäuberte Bremse und angeraute Beläge bekamen den Segen der Prüfer für diese Veranstaltung. Blieben die abgefahrenen Reifen.

Geistesblitz: Fried!  
Sein Wohnort Helm-



brechts liegt nicht soo weit weg, eigentlich wollte er ja auch fahren – vielleicht kommt er morgen als Zuschauer und bringt ein paar Rädchen mit? Also angerufen: jaa, hat zwar Besuch, aber nur Verwandtschaft, ja er würde wohl kommen, jaja, er packt ein paar Räder ein...

Gottseidank sollte mein erster Start erst am nächsten Nachmittag sein, nur musste die technische Abnahme halt noch geöffnet sein. Doch die Jungs dort, so sehr ich sie im ersten Moment auch verfluchte, waren spitze. Mehrere Anrufe bei Reifenhändlern in der Gegend brachten zwar keinen Erfolg, aber sie erkundigten sich immer wieder nach dem Erfolg meiner Bemühungen und freuten sich über die Nachricht, dass Hilfe aus Helmbrechts naht. Leider konnte Fried, als er dann mittags eintrudelte, zwei seiner Räder vom Renner



gleich wieder wegpacken: viel zu breit für vorne! Die beiden anderen mit den uralten schmalen Holzreifen auf schicken orangenen Felgen passten zwar lässig unters Blech, aber eine der beiden Felgen blieb mit

einem Schweißpunkt regelmäßig am Spurstangenkopf hängen – merde!

Inzwischen verfolgte das halbe Fahrerlager (ich übertreibe leicht) samt den beiden Prüfern unsere verzweifelten Versuche, das Rad irgendwie passend zu bekommen. Einer schleppte eine Akkuflex an, ein anderer ein wildes Sortiment aus Unterlegscheiben, und schließlich schafften wir mit vereinten Kräften die Freigängigkeit des letzten Rades: Stempel erteilt!

Eine Besonderheit in Ziegenrück ist, dass das Fahrerlager fast zwei Kilometer vom Start entfernt liegt, was Überführungsfahrten über die abgesperrte Hauptstraße quer durchs Städtchen erfordert (mit dem Prüfer auf dem Beifahrersitz, der sich am meisten freute, dass der Puch rechtzeitig fertig wurde). Der ganze Ort ist auf der Straße und winkt und jubelt und feuert an – eine wirklich ganz tolle Stimmung!

Zu den insgesamt drei Läufen über gut drei Kilometer hoch nach Liebschütz gibt's aus meiner Anfängersicht Folgendes zu sagen: ich hab mir schon ein bisschen ins Höschen gemacht. Es war erst mein zweites Bergrennen nach Würgau vor drei Jahren, die Strecke ist schon schnell, hinter den Leitplanken geht's durchaus steil runter, und ob Frieds Felgen-Reifen-Kombi inklusive der abenteuerlichen Befestigung mit Unterlegscheiben wirklich die sicherere Variante gegenüber meinen zwar abgefahrenen, aber gerade mal zwei Jahre alten Reifen war, da war ich mir nicht sicher. Zudem war die Strecke in Teilbereichen zumindest feucht.

Wie dem auch sei, Fahrer und Wagen blieben heil, ich hatte Spaß und traute mir von Lauf zu Lauf mehr zu. Nettes i-Tüpfelchen: Zweiter Platz der Klasse (hinter Florian), naja, bei grade mal fünf Startern. Sehr interessant auch das bunte Teilnehmerfeld aus ganz Deutschland: Neben bunten Trabanten und Wartburgen der lokalen reng-deng-deng Fraktion, massenweise Zweirädern und Gespannen sah man die ganze Bandbreite von Fahrzeugen, die unser Herz so hoch schlagen lässt: NSU-Prinz-Sonderlauf (15 Starter),



Abarth-Sonderlauf (12 Starter), Renntourenwagen und Formelfahrzeuge. Insgesamt waren es über 250 Starter - klasse!

Ich glaube, da war ich nicht zum letzten Mal! 🚗



# AUTOQUARIAT

## Die Kompetenz seit über 30 Jahren

### Webshop

Der Webshop hilft unseren Kunden auf der ganzen Welt, die richtigen Teile zu finden. Mit vielen Zusatzinformationen und Bildern. Sie können unser gesamtes Sortiment durchstöbern und ganz einfach online bestellen. Im Autoquariat wird Ihre Bestellung von unseren Mitarbeitern genauestens verpackt und direkt an Sie versendet.



### Teilevielfalt

Wir haben 18.000 verschiedene Teile lagernd, darunter immer noch viele Originalteile – so z.B. das Teilelager von Steyr-Daimler-Puch für Pkw und Haflinger sowie viele originale Steyr-Fiat-Teile.

### Nachfertigungen

Wir lassen Teile höchster Qualität – hauptsächlich in Österreich, Deutschland und Italien – fertigen. Einige ehemalige Lieferanten des Puch-Werks fertigen nach wie vor für uns.



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



# Unter Frühaufstehern



TEXT // FOTOS Rainer Hübsch

Vom 16. – 19. Juni 1922 war ein Grüppchen vom Freundeskreis zu Gast beim dreitägigen Treffen mit Ausfahrt unserer Freunde vom Salzburger Steyr Puch Club. Streng genommen haben wir uns ja selber eingeladen...

Düsi, Hubsi (mit Jutta), Stefan (mit Sabine) und Rainer (mit Ingrid) richteten sich auf dem Campingplatz ein, während Jörg (mit Hannelore) und Sepp (mit Evelyn) lieber die Pension bevorzugten.

Nach kurzem Kennenlernen gab die Anfahrt zum gemeinsamen Abendessen im Alpengasthof Stockenbaum einen ersten Vorgeschmack auf das, was man in der Alpenrepublik unter „Ausfahrt“ versteht – in mindestens sieben Serpentinaugen ging's steil bergauf. Belohnt wurden wir mit herrlichem Blick samt Regenbogen runter ins Salzachtal und rauf auf den Großvenediger.

Die Besetzung von mindestens 14 Puchs (die Anzahl der Wägelchen änderte sich von Tag zu Tag – Maximum war glaube ich 19 Schammerln) wurde von Obmann Viktor Allnoch herzlich begrüßt, wobei er uns auch die beiden Organisatoren Jakob Nothdurfter und Hans Brandner vorstellte. Und die machten gleich mal Nägel mit Köpfen: die Startzeiten der Freitagstour (ohne Puchs) sowie der Samstagausfahrt wurden gleich mal je um eine halbe Stunde vorverlegt auf 8:30 und 8:00 Uhr! Frühaufstehen im Urlaub! Ob wer Einwände habe? Wir haben lieber mal die Klappe gehalten...

Der Freitag war also eher touristischer Natur: mehrere Tälertaxis brachten die Gruppe ins eigentlich für

den Verkehr gesperrte Ursprungstal der Krimmler Wasserfälle, das wunderschöne Hochtal der Krimmler Ache. Je nach Lust und Kondition wanderten wir etwas und ließen es uns im Krimmler Tauernhaus gut gehen. Jakob begleitete die Gruppe mit seinem skurrilen „Gebirgsdreirad“: Puchmotor, Opelgetriebe und Zündappnahmen – da grinste selbst der an Puchexoten gewohnte Robert Prokschi auf der Ladefläche!

Abends wurde es fein: Grillbuffet auf der Terrasse des Vier-Sterne-Wellness-Hotels Gassner in Neukirchen. Für die Platzierung auf Biertischgarnituren aus der Holzklasse gibt's leider drei Sterne Abzug...

Am Samstag wurde es schließlich ernst: die Ausfahrt über 165 Kilometer über Gerlospass zum Schlegeisstausee im hinteren Zillertal auf knapp 1800 Meter, dann über die spektakuläre Zillertaler Höhenstraße auf 2000 Meter und zurück über den Gerlospass nach Wald im Pinzgau, unserer Basis. Die knapp 20 Puchs wurden bei jeder Rast bestaunt und bewundert – und das Wichtigste: alle hielten durch!

Der Sonntag war schließlich der Tag zum Servus sagen: Manche machten sich bereits früh wieder auf den Nachhauseweg, die meisten jedoch fuhren abschließend zur Meilingeralm bei Mittersill, um sich bei einem gemeinsamen Mittagessen zu verabschieden.

Ein herzliches Dankeschön an unsere Salzburger Freunde für wunderschöne drei Tage bei Kaiserwetter, traumhafter Landschaft, netten Leuten und gutem Essen. 🍷





# 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 Oel-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)

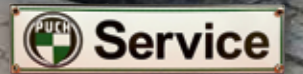
Sachdienliche Hinweise bitte an info@steyr-puch.de



TEXT // FOTOS Michael Kuhn



## Liedl Teilemarkt vom 27. bis 29. 5. 2022 Liedlfing vulgo Graßlfing



Wie schon so oft in den letzten Jahren hatte Hubert, unterstützt von Sabine, eine anspruchsvolle Fahrstrecke für die Puchschammerl ausgearbeitet. Dieses mal unter dem Motto „Donausprung“. Siebzehn! Puch Autos nahmen die Mühe der Ebene auf sich und machten sich am Freitag auf den Weg rund um Regensburg.

Mit zwei Fuhren setzten wir bei Prüfening über die Donau. Solch eine Überfahrt ist für mich immer mit der Erinnerung an meine schon lang zurückliegende Jugend in Frankfurt-Höchst verbunden. Damals wurden wir für 10 Pfennig vom Fährmann über den Main gesetzt und machten uns erst am späten Nachmittag wieder auf den Heimweg. Für 10-jährige Buben war es ein großes Abenteuer.

Rast machten wir in der Klosterwirtschaft Pielenhofen. Die gute Nachricht: Alle Teilnehmer waren

rechtzeitig zurück für die ausgiebige Vesper in der Walba zu Unterirading.

Der Teilemarkt war wie immer gut organisiert. Die Kinder von Heinz, Petra und Thomas, hatten den Bratwurststand und die Getränkeausgabe im Griff. Der Eismann war natürlich auch vor Ort. Man könnte nun anmerken, das Angebot an Puch Ersatzteilen habe über die Jahre stetig abgenommen. Das ist wohl so. Die meisten haben die Keller mittlerweile voll. Das Alter der Teilnehmer spielt sicherlich auch eine Rolle. Man ist nicht mehr so gierig nach dem was man eh nie brauchen wird. Am Abend haben wir uns dann wieder in der Walba im Gewölbe und Biergarten getroffen. Nach der öden Zeit der Pandemie gab es reichlich Anlass miteinander zu reden. Am besten laut und durcheinander. Die Dinge hatten wieder ihre Ordnung. Jetzt freuen wir uns auf den Mai 2023 und das ist gut so. 🚗



**AUGENOPTIK KLAUS HOPFE**  
GUT SEHEN. GUT AUSSEHEN.

67063 Ludwigshafen · Kreuzstraße 11  
Telefon 0621-69 58 55

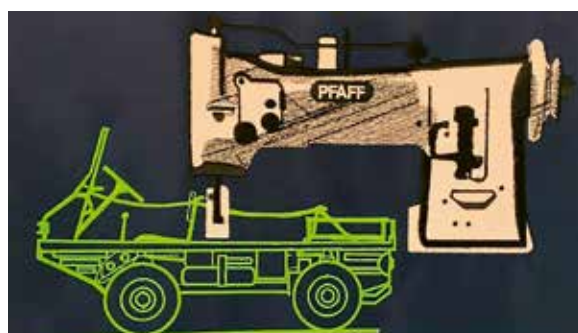


Die billigste Brille bekommen Sie im Internet.  
**Die richtige bei uns!**

**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  
OFFICE@HAFLINGER-ERSATZTEILE.AT



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











## Ein neues Etikett. Die Stangl-Puch. MALAT. Grüner Veltliner

Das Moped der Österreicher bekannt in aller Welt

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.



MALAT Weingut und Hotel  
3511 Palt  
Austria  
www.malat.at

# MALAT



# 19. Fiat 500 – Panini Radente & Steyr Puch 500 Treffen 26. bis 28. August 2022



TEXT // FOTOS Sönke Bier



Man traf sich auf dem Hofgut von Mathias – genannt Düsi – in Klein Marzehns. Alle Jahre wieder, so auch diesmal hat der kleine aber feine Fiat 500 Club – Panini Radente aus Berlin zu einem Fiat 500 Treffen inclusive seiner Derivate, auf Düsi's Erlebnishof in Klein Marzehns eingeladen.

Trotz des recht wechselhaften und teilweise sehr regnerischen Wetters, haben 23 Fahrzeuge den Weg in die Mittelmark nach Brandenburg gefunden. Teils auf eigener Achse, teils als Wohnwagengespann vorweg oder als Trailer-Queen hinten drauf.

Für alle noch nie Dagewesenen, der Erlebnishof von Mathias hat absoluten Gänsehaut-Charakter, da es hier auf allen Flächen, in Winkeln und Ecken etwas Spannendes zu bestaunen gibt. Dort ein Trecker, hier ein Kettcar mit Benzinmotor. Alles ist mit viel Liebe zum Detail hergerichtet und stimmungsvoll illuminiert.

Nach dem ordnungsgemäßen Check-In beim Clubpräsidenten Rainer waren schon alle nötigen Formalitäten erledigt. Nun konnte bei erfrischenden Getränken der Tag beginnen.

Gegen 13:30 Uhr sind wir dann bei leichtem Regen gestartet. Vorneweg der Hausherr Düsi, inklusive dessen Junior Philip, standesgemäß im Puch 700 C. Leider hat es der konstante Regen nicht erlaubt, einen kleinen Zwischenstopp am Schloss Wiesenburg einzulegen. Allerdings hat es Düsi geschafft alle heil und ohne nennenswerte Zwischenfälle über die landschaftlich sehr schöne Mittelmark, zurück nach Klein Marzehns zu bringen.

Vom „Steyr Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ war fast das komplette Präsidium anwesend, Düsi, Richy, Hubert mit Jutta sowie Werner, Heinz, Martin mit Rosita, Günther aus Berlin und Martin Stein, der auch an diesem Treffen live sehr anschaulichen Technikunterricht – diesmal Dynastarter, die Zündung und das Batteriesystem – angeboten hat.

Am frühen Nachmittag gab es dann feinen, selbstgebackenen Kuchen und Kaffee. Abends dann Frugales vom Holzkohlegrill inklusive Sättigungsbelegen.

Leider hatte die alljährliche aufspielende Band das diesjährige Clubtreffen auf den Sonntag terminiert und ist somit nicht wie ausgemacht am Samstag erschienen.

Nichtsdestotrotz war es ein sehr schönes und gelungenes Wochenende, welches bei den Freunden italienischen & steirischen Feibleches lange in Erinnerung bleiben wird.











TEXT // FOTOS Peter Pöhl

# Urlaubsfahrt nach Dorf Tirol Unterwegs in einem Fiat 500 mit Steyr Puch Motor im Mai 2022

Nun endlich sollte sie stattfinden, die Reise mit meinem Fiat 500, nachdem ich meinen Porsche-356-Carrera-Freunden schon vor etwa drei Jahren mitteilte, diese Tour anstelle eines Porsche, wie sie ja jedes Jahr erfolgte, nunmehr mit einem Fiat 500, Baujahr 1968, noch im Erstbesitz, inzwischen die 100 000 km überschritten, anzutreten.

Nun in diesem Jahr 2022, am Freitag dem 13. Mai, war es so weit. Auch die mehrfachen Bemerkungen meiner Ehefrau wie: „Was tust du dir nur an?“ – oder „Muss das sein in deinem Alter?“ – haben meine Entscheidung nicht geändert. Schließlich wird man ja nicht jünger und damit wird alles mehr beschwerlich. Man muss nur mit Freude und Zuversicht an die Sache herangehen, so war meine Devise!

Nun, um allen möglichen technischen Problemen

während der etwa zweiwöchigen Ausfahrt aus dem Weg zu gehen, wurden zahlreiche Ersatzteile, die für eine Reise von etwa 2500 km hätten benötigt werden müssen, eingepackt – und das war nicht wenig: ein Kupplungsseilzug, ein Gaszug, zwei Hinterachskupplungen mit Schiebestücken und Dichtmanschetten, ein Abschleppseil, Batterieüberbrückungskabel, fünf Liter Kraftstoff, drei Liter Motorenöl. Nicht zu vergessen ein erweitertes Werkzeugset. Und damit war der Fußraum der Beifahrerseite bereits ausgefüllt, denn ein Beifahrer war sinnvollerweise nicht vorgesehen. Selbstverständlich wurde das Fahrzeug noch vor der Fahrt komplett durchgesehen, wobei ein besonderes Augenmerk dem Steyr Puch Motor galt: Motorenölwechsel, Ventilspielkontrolle, Kontrolle der richtigen Zündzeitpunkte der Doppelzündung, Elektrodenabstand der vier Zündkerzen, Öl und Kraftstofffilterwechsel. Zur Verbesserung der Sitzposition war schon immer ein meinem Körper angepasster Schalensitz in diesem Auto eingebaut, sowie ein geeigneter Anschnallgurt.

Am 13. Mai um acht Uhr erfolgte der Start bei gutem aber windigem Wetter in Bad Rehbürg. Geplant war

die Autobahnroute über Paderborn, Kassel, Würzburg, Ulm, Kempten bis nach Füssen, Ortsteil Hopfen am See, wo eine Übernachtung vorgesehen war.

Die Fahrt zum Zielort Hopfen, übrigens ein schöner Urlaubsort mit einem wunderschönen Blick auf die Alpen, verlief reibungslos, bis auf die Tatsache, dass der stetige Seitenwind eine erhöhte Konzentration erforderte. Mehr als 150 Km/h waren kaum möglich, denn besonders gefährlich wurde es beim Überholen von langen LKW aus dem Windschatten heraus. Nach zweimaligem Tanken und einigen Erholungsaufenthalten auf Parkplätzen war die erste Etappe nach sieben Stunden beendet, hier auf einem Parkplatz kurz vor Füssen.

Der Motor wies eine Öltemperatur ständig von 80 Grad Celsius aus und das Fünfganggetriebe wurde nicht wärmer als 75 Grad. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch bis Füssen lag bei 6,39 l/100 km. Nach dieser Fahrzeit in diesem kleinen Auto wird, verglichen mit modernen Fahrzeugen, der „Fahrstress“ nunmehr spürbar. Die Übernachtung in Hopfen am See tat der Seele und dem Körper gut.

Am nächsten Morgen um neun Uhr, nach ausreichendem Frühstück, wurde die Fahrt fortgesetzt und zwar über den Fernpass. Inzwischen hatte der verstärkte Urlaubsverkehr eingesetzt, man kam nur langsam voran, der 5. Gang konnte nicht mehr verwendet werden. Noch ein kleiner Nachtrag zur Autobahnfahrt, wo der 5. Gang sehr hilfreich war, denn bei einer Motordrehzahl von 4600 U/min beträgt die Fahrzeuggeschwindigkeit etwa 150 km/h bei noch erträglicher Geräuschentwicklung.

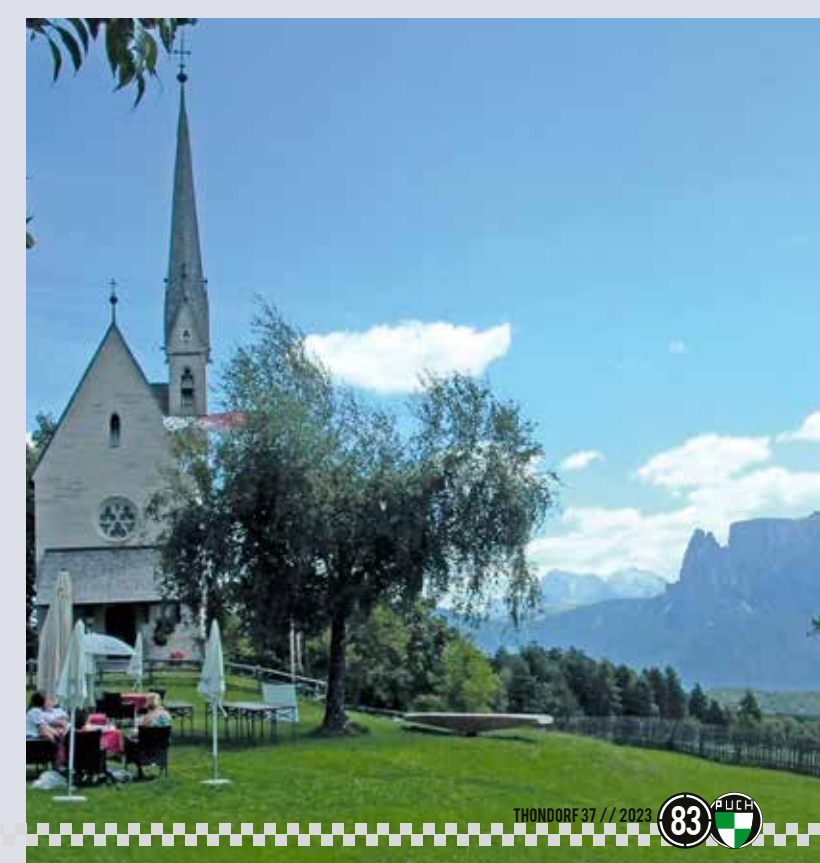
Der Fahrspaß mit diesem Auto beginnt mit der Bewältigung von Passstraßen. Leider war das Timmelsjoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht geöffnet, denn diese Fahrstrecke ist für kleine und leistungsstarke Pkw ausgezeichnet geeignet. Nunmehr ging es dann über den Reschenpass, eigentlich eine langweilige Strecke. Der Kraftstoffverbrauch stieg jetzt auf 7,7 l/100 km an. Den Zielort Dorf Tirol, wunderschön am Hang mit Blick auf Meran und auf das Etschtal in

Richtung Bozen gelegen, erreichte ich gegen 15 Uhr. Im vorbestellten Hotel Minigolf, was besonders für Oldtimerfahrer zu empfehlen ist, da der Hausherr Hans Krause selbst Besitzer derartiger Fahrzeuge ist und als KFZ-Meister gerne in Notfällen hilft, fand ein Porsche 914-Treffen statt. Mein Auto war bei der Vielzahl der größeren Fahrzeuge optisch kaum wahrnehmbar, aber dennoch ein Objekt für technische Diskussionen.

Dorf Tirol bietet Urlaubern nette einheimische Menschen, die deutsch sprechen, die den Urlaubern eine ausgezeichnete Küche bieten, eine wunderschöne Landschaft mit gut vorbereiteten Wanderwegen durch Wein- und Apfelplantagen und Bergwanderstrecken.

Meine Porsche-Carrera-Kollegen, die diesmal auch auf ihre Porsches verzichteten, waren während des 914er Treffens in Schenna untergebracht und besuchten mich noch am gleichen Nachmittag. Die Frage, wo denn der Transportanhänger und das Schleppfahrzeug stünden, blieb nicht aus. Die Verwunderung war groß, nachdem ihnen der Sachstand über meine Reise erklärt wurde.

Nachdem das 914er Treffen beendet war, zogen die Kollegen von Schenna nach Dorf Tirol um. Während der Aufenthaltszeit bis zum 25. Mai wurde überwiegend gewandert. Zwei Autotouren sollten stattfinden und zwar Tagesausfahrten, die nur über Nebenstrecken erfolgen sollten. Und zwar einmal über Meran – Hafling – Vöran – Mölten – Jenesien – Bozen. Dann das Sarntal in Richtung Penser Joch. Das Sarntal ist zunächst gekennzeichnet durch zahlreiche Tunnel, danach aber öffnet sich das Tal. Beim ersten Kreisverkehr geht es dann rechts hoch hinauf zum Ritten, für Auto und Fahrer eine sehr anspruchsvolle Strecke über Lengmoos – Lengstein nach Dorf Kematen. Von hier hat man eine prächtige Aussicht auf die Dolomiten. Im Ort Kematen ist links von der Fahrstrecke eine durch







Ganges auf der Vorgelegewelle fehlte und lag am Boden des Getriebes. Heinz Sahn konnte mir kurzfristig ein neues Gangrad besorgen, und nach ein paar Wochen war das Auto wieder fahrbereit. Ansonsten war im und am Umfeld des Getriebes kein Verschleiß feststellbar. Aus diesem Vorfall ist wieder einmal feststellbar, dass zu viel Leistungsentfaltung unter Verwendung von Originalteilen meistens zu Schäden führt.

Leider musste aus familiärem Grund das Steyr Puch-Treffen in Graßlfing abgesagt werden. Die Rückfahrt erfolgte ohne Über-

ihren schlanken und hohen Turm auffällige Kirche sichtbar. Direkt daneben befindet sich eine wohl ausgediente Scheune, die zu einem vorzüglichem Esslokal umgebaut, einen wunderbaren Blick auf die Dolomiten bietet. Hier kann man lange verweilen. Nach einem mehrstündigen Aufenthalt wurde die Rückfahrt angetreten. Roland und Traugott bevorzugten mit ihren schweren Mercedes die schnellere Talstrecke, ich bewältigte nochmal die Hinfahrtstrecke mit viel Vergnügen und erreichte nur einige Minuten später das Hotel Minigolf in Dorf Tirol. Bemerkenswert ist bei solchen Touren nunmehr ein Kraftstoffverbrauch von ca. 8 l/100 km.

Nach einigen Tagen der Fahrtruhe, stattdessen wurde gewandert, führte uns Hans Krause, unser Hotelier, der als Einheimischer hier und in der Umgebung jeden Schleichweg kennt, über Lana durch die Obstplantagen in Richtung Kalterer See, dann über die ehemalige Bergrennstrecke Mendelpass, vorbei am hochgelegenen Lago di Giustina, dann zurück über den Gampenpass über Lana und Dorf Tirol. Während dieser Fahrt trat an meinem Fiat die erste Störung am Getriebe auf, der 2. Gang, original vom Fiat 126, machte erhebliche Geräusche, so dass hier nur mit wenig Gas beschleunigt werden durfte. Immerhin war die Rückfahrt ohne Probleme möglich, da der 2. Gang fast nie benutzt werden musste. Meine Vermutung, wie es auch bei den Porsche-Getrieben bei zu viel Leistung der Fall war, bestätigte sich nach dem Zerlegen des Fiat-Getriebes. Ein Zahn des 2.

nachtung. Start war um sechs Uhr, über Bozen, den Brenner, Inntaldreieck, München, Würzburg, Kassel, Paderborn und schließlich zur ersehnten Heimat Bad Rehburg. Diese Tour endete um 18 Uhr einschließlich Pausen.

Fazit: Eine derartig lange Strecke werde ich in meinem Leben nie wieder ohne Übernachtung zurücklegen, denn es waren etwa 1000 Kilometer. Im gesamten Urlaub wurden etwa 2500 Kilometer zurückgelegt. Zu bemerken sei noch, dass bei einem Geschwindigkeitslimit in Italien von 120 Km/h und in Österreich teilweise nur 100 Km/h ein Kraftstoffverbrauch von 5,8 l/100 km zu verzeichnen waren.

Auch wenn die Fahrt mit einem derartigen Kleinwagen besonders bei Seitenwind und auf der Autobahn, ohne Klimaanlage, mit harter Federung, hohem Geräuschpegel und ohne Navi ziemlich anstrengend ist, gibt es doch zahlreiche Begebenheiten, die Anlass zur Freude sind. Da ist einerseits das Fahren in den Bergen, schmale, steile, kurvenreiche Strecken, andererseits sind es Begegnungen mit überwiegend älteren Menschen, die einst auch einmal solch ein Auto hatten und die daraus resultierenden Fachgespräche, wie es besonders auf den Parkplätzen der Autobahnen der Fall war.

Pflegen Sie Ihre Fiats und Steyrs weiterhin mit Hingebung und haben Sie viel „Freude am Fahren,“ wie es ein bekannter Automobilhersteller formulierte.

Peter Pohl 🚗



TEXT // FOTOS Michael Kuhn

### Obiščite Puhov muzej v Sakušaku pri Juršincih

V vašni kraji, kjer je nekoč stala Puhova rojaka hiša, stojijo danes omrača. Ki sodi v čas Puhovega rojstva in je ohranjena zgodovinska, stroškoljubna in socializma značilnost dana, v katerem je Puh živel in deloval. Omrača je preurejena v Puhov muzej.



„Obiščite Puhov muzej v Sakušaku pri Juršincih“  
Fremde Sprache, schwere Sprache  
„Besuchen sie unser Puch Museum in Sakušak“  
Das haben wir – Anita, Charly und ich – dann auch getan.



„Die Gesellschaft von Landsmann Janeza Puha bei der Eröffnung der neuen Ausstellungsräume des Puha-Museums - 25.06.2022“

**W**ir waren vom 30. September bis 10. Oktober 2022 mit unseren beiden Puchs in Osteuropa unterwegs. Nach einigen Reisen über und durch die Alpen war 2022 Osteuropa angesagt. Die Reiseroute durch diverse osteuropäische Ländern brachte uns bis nach Uschorod im Oblast Transkarpatien an der slowakisch-ukrainischen Grenze. Auf eine Weiterfahrt in die Ukraine mussten wir leider verzichten, da ich meinen Reisepass in Bonlanden gelassen hatte – mein Fehler.

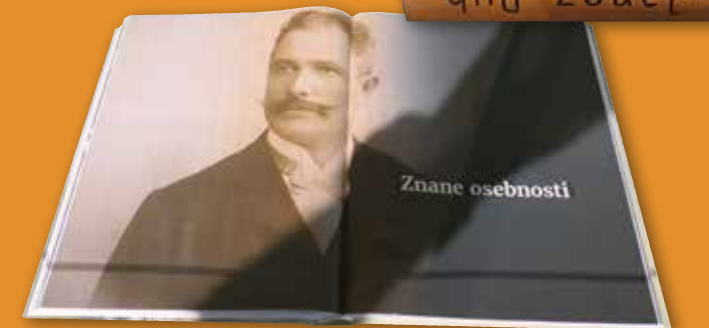
Von Polen über die Slowakei kommend sind wir durch Budapest und am Balaton vorbei nach Sakusak gefahren. 2016 war ich bereits mit Martin Vormann vor Ort. Zu meiner Überraschung hatte man die Exponate, Puch Motorräder, Mopeds und Fahrräder in ein anderes, sehr schön renoviertes Gebäude verlegt. Hinzugekommen sind noch zwei Steyr Puch 500. Der kleine Verein hat sich wirklich Mühe gegeben, diese Ausstellung für Besucher sehenswert zu gestalten.

Das Museum liegt zwischen sanften Hügeln. Das Landschaftsbild entspricht dem der Südsteiermark. „Eine Reise in die Steirische Toskana“ heißt es in der Werbung. Die Behauptung trifft in diesem Fall sogar zu. Als Teil des Herzogtums gehörte das Gebiet seit dem Mittelalter bis 1918 zu den Habsburgischen Erblanden.

Im rechtwinkligen, reetgedeckten Gebäude war bis 2022 das Museum untergebracht. Heute nutzt man den größten Raum für Filmvorträge über das Leben und Wirken von Janez Puh vulgo Johann Puch.

Das neue Museum ist im größeren Gebäude mit den roten Dachziegeln auf zwei Ebenen untergebracht.

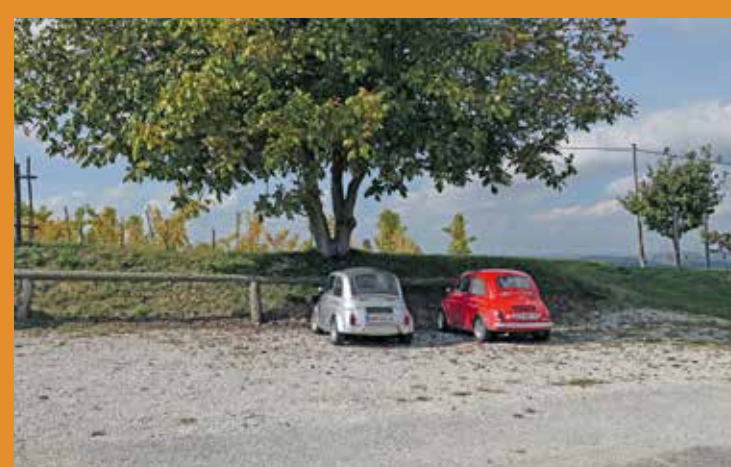
Es besteht die Möglichkeit ein sehr schönes und informatives Buch in Slowenisch – teilweise in Englisch-Deutsch – über die vielfältigen technischen Entwicklungen von Johann Puch zu erwerben.



ISBN 978-961-93286-0-6

Die Homepage zeigt noch das alte Museum  
<http://www.janez-puh.si/de/>









TEXT // FOTOS Claudia & Harald Peter

## Steyr-Puch – Spaß für vier Generationen

**W**ir schrieben das Jahr 1975: Mit 19 Jahren war ich stolzer Besitzer eines Mini Coopers und erfüllte mir meinen Jugendtraum, Motorsportler zu sein. Schon im April ging es zum 18. Rundenrennen auf die Nord-schleife des Nürburgrings. Nach der Veranstaltung war mir bewusst, dass ich die Rundstrecke nicht finanzieren konnte. Aber da gab es ja noch den Automobilslalom. Man konnte für wenig Geld Motorsport betreiben und hatte eine Menge Spaß! So war ich fast jedes Wochenende irgendwo am Start. Aber zuvor verabschiedete ich mich noch von einer anderen großen Leidenschaft. Ich spielte in der ersten Fußball-Mannschaft meines Heimatvereins Braunschweig und wir krönten diese Saison mit dem Gewinn der Meisterschaft. Mit 19 Jahren hing ich die Fußballschuhe an den Nagel. Die Slalom-Saison begann für mich deshalb erst im Juni. Die Erfolge stellten sich gleich ein und nach den ersten Klassensiegen wurde ich sogar schon Gesamtsieger.

In diesem Jahr lernte ich Andreas Fuhrmann kennen. Er startete mit einer Automarke, von der ich ganz schön beeindruckt war: mit einem Steyr Puch. Bisher kannte ich das Auto nur aus den Ergebnislisten der Motorsportzeitschriften „Rallye Racing“ und „Sport Auto“.

1977 war es dann soweit. Die technischen Kommissare verwehrten mir den Start mit meinem Mini Cooper



Harald Peter (ganz rechts) aus Braunschweig und der kleine Flitzer in der Mitte waren die Stars des ersten Höcherberg-Slaloms in Bexbach.

### Harald und der kleine Flitzer Stars

wb. Nonweiler/Bexbach. Harald Peter aus Braunschweig (ganz rechts) und sein Steyr-Puch 650 TR 2 waren die „Stars“ beim 1. Höcherberg-Slalom des Motorsport-Clubs Bexbach-Höcherberg. Auf dem mit 20 Hindernissen gespickten 400-m-Kurs fuhr er nicht nur den kleinsten Wagen, sondern auch den schnellsten. Beim Stelldichein von mehr als 50 Slalom-Spezialisten schaffte er bei zwei Wertungsläufen 37,159 und 37,998 Sekunden und wurde damit Klassen- und Gesamtsieger. Harald Peter galt das uneingeschränkte Lob der gut 250 Zuschauer, und da gab es auch keinen Zweifel unter

den helmbewehrten Experten, daß der Braunschweiger mit Abstand bester Fahrer war. Da durfte sich auch Andreas Fuhrmann freuen, auf dem Foto neben Peter, der Besitzer des schnellen Flitzers. Später war dann zu hören, daß Harald Peter in Bexbach schon den 4. Slalom-Wettbewerb für dieses Jahr hinter sich brachte. Seine Bilanz: zwei Klassen- und Gesamtsiege und einmal Platz zwei in der Gesamtwertung. Mit am Start vom MSC Mithras Schwarzerden waren Andreas Fuhrmann und Wolfgang Biehl, der auf Platz drei landete. Foto: wb



1975: Erfolge der ersten Motorsportsaison

bei einem Automobilslalom. Andreas Fuhrmann unterbreitete mir das Angebot, mit seinem Steyr Puch zu starten. Das Auto war ich zuvor noch nie gefahren. Zudem der gravierende Unterschied vom Mini mit Frontmotor zum Puch mit Heckmotor. Ich dachte nicht viel darüber nach, fuhr los und wurde Gesamtsieger. Für mich stand fest, dass ich dieses Auto bekommen musste.

Allerdings wurde mein Tatendrang im Motorsport durch den Besuch der Meisterschule und die Ableistung des Wehrdienstes eingebremst. Als Soldat standen mir lediglich 150 DM monatlich zur Verfügung. Ich musste also auf Sparflamme fahren.

1979 kaufte ich dann von Andreas Fuhrmann den Steyr Puch, mit dem ich schon einige Gesamtsiege feiern konnte. 1980 lernte ich durch den Motorsport meine heutige Ehefrau Claudia kennen. Fortan begleiteten mich mein Vater und Claudia zu den Motorsportveranstaltungen.

Ab 1981 nahm ich erfolgreich mit dem Steyr Puch an Meisterschaften im Automobilslalom teil. Ich wurde Saarlandmeister und beschloss, überregional zu starten. 1982 konnte ich Südwestdeutscher Meister, 1983 Hessenmeister und 1985 schließlich Deutscher Meister werden. Über 55 Gesamtsiege und weit über 100 Klassensiege standen in der Erfolgsbilanz.

Ich war nun zehn Jahre hauptsächlich mit der Marke Steyr Puch unterwegs. Eine schöne Begleiterscheinung war, wie viele Menschen wir in diesem Zeitraum kennenlernten. Eine bereichernde Lebenserfahrung, hervorgerufen durch meinen Steyr Puch. Aber da sollte noch viel mehr kommen.

1986 folgte dann der große Umstieg auf die Rundstrecke. Sporadisch startete ich im Shell Pokal. Durch diese Rennserie war die Möglichkeit gegeben, mit historischen Tourenwagen auf der Rundstrecke zu starten. Der Umstieg war für mich brutal. Im Gegensatz zum Slalom war auf der Rundstrecke Standfestigkeit gefragt. Zudem kannte ich mich weder mit Getriebeübersetzungen noch mit dem Fahrwerk aus. Ebenso unterschätzte ich, was auf die Bremsanlage zukommen würde. Mit der Technik des Puchs kannte ich mich bis zu diesem Zeitpunkt nicht aus. Den Motor ließ ich von sogenannten Tunern vorbereiten. Es ging völlig in die Hose. Scheinbar wurde die Technik des Puchs unterschätzt. Im Fahrerlager wurde an jedem Puch geschraubt. Ein Puchfahrer zeichnete sich meistens durch schwarze Hände vom Schrauben aus. Ich beschloss, mich mit der Technik des Autos zu beschäftigen. Als Werkzeugmachermeister hatte ich die idealen Voraussetzungen dafür. Nach anfänglichen technischen Schwierigkeiten lief es nach und nach immer besser für mich. Ich fuhr in der Spitzengruppe der Klasse bis 700 ccm, die mit bis zu 22 Autos stark besetzt war. Schnell war ich, aber das Auto noch nicht standfest. Nach zwei Ausfällen, jeweils in der letzten Runde auf Platz zwei und drei liegend, wollte ich aufhören.

Da kam Sepp Treitinger auf mich zu. Scheinbar tat ich ihm leid. Mit seinen Motoren konnte Albert Girstl schon zwei Mal den Shell Pokal gewinnen. Er sagte zu mir: „Komm, ich zeig dir, wie es geht.“ Heinz Liedl zeigte mir zudem das Arbeiten am Getriebe.



Einsatz im Shell Pokal

Ab 1989 wurden die Querelen zwischen den BMW 700 und Steyr Puch Fahrern in dieser Rennserie immer größer, zudem trug das geänderte Reglement dazu bei, dass ich nicht mehr dort startete. Außerdem hatte ich gesundheitliche Probleme. Allerdings arbeitete ich zu dieser Zeit weiterhin eng mit Sepp Treitinger zusammen. Mein Interesse an der Technik wurde immer größer. Mittlerweile war ich stolzer Besitzer einer Dreh- und Fräsmaschine sowie einer selbstgebauten Nockenwellenschleifmaschine, mit der ich auch die Winkelhebel schleifen konnte. So war es mir jetzt



möglich, viele meiner Ideen selbst in die Praxis umzusetzen. Nun hatte mich nicht nur der Rennvirus im Griff, sondern auch der Technikvirus.

Ende der 1980er-Jahre wurden unsere Töchter Antje und Nina geboren. Fortan begleiteten mich neben



Claudia und meinem Vater auch unsere Kinder – der Motorsport wurde zum Familienhobby. Mein Vater kaufte ein Wohnmobil für dieses Vorhaben und war somit mein größter Sponsor. Mittlerweile waren wir mit drei Generationen und dem Steyr Puch im Motorsport unterwegs. 1992 entschloss ich mich, wieder mit meinem Steyr Puch zu starten. Ich war gespannt, ob die intensive Zusammenarbeit mit Sepp Treittinger Früchte tragen wird. Der historische Sport war zu diesem Zeitpunkt in Deutschland nicht so attraktiv. So traf ich die Entscheidung, bei der historischen Tourenwagen Europameisterschaft zu starten, auf den legendären Rennstrecken wie Silverstone, Monza, Le Castellet, Zandvoort, Zolder usw. Die Rennen gingen über eine Distanz von einer Stunde mit Fahrerwechsel. Ich benötigte also einen zweiten Fahrer. Mit Klaus Müller fand ich einen schnellen und zuverlässigen Fahrer.



Fahrerwechsel in Monza

An Ostern starteten wir zum Rennen in Le Castellet. Die Rennstrecke ist in Südfrankreich am Mittelmeer gelegen. Natürlich machten wir einen Abstecher nach St. Tropez. Anschließend ging es nach Silverstone. Den Abstecher nach London mit Wohnmobil und Anhänger zur Hauptverkehrszeit werde ich nie vergessen. Viel Spaß hatten wir in Zandvoort und nutzten jede Möglichkeit, am Strand zu sein. Dann ging es nach Zolder und zum Abschluss auf den Salzburgring. Leider hatten wir unser Heimrennen auf dem Nürburgring verpasst, weil wir den Nennungsabschluss versäumt hatten. Der Puch lief wie ein Uhrwerk bei den einstündigen Rennen, was für eine gute Stimmung im Team sorgte. Zwei erste, ein zweiter und zwei dritte Plätze bescherten uns den 6. Platz im Gesamtklassement der Europameisterschaft. Hätten wir das Rennen am Nürburgring nicht verpasst, wäre es wohl noch weiter nach vorne gegangen. Übrigens war bei allen Rennen die Sonne unser ständiger Begleiter. Auch ergaben sich bei der EM neue Freundschaften, die wir über Jahre pflegten. Wir belegten sogar einen Italienisch-Sprachkurs, um den Kontakt mit einem Italiener, der für die Scude-

ria del Portello fuhr, zu pflegen. Im Jahr 1995 starteten wir dann noch einmal bei einem EM-Lauf in Monza.



Pause auf der Reise nach Monza am Vierwaldstättersee in der Schweiz

Klaus Müller, mit dem ich die EM bestritt, hatte so viel Spaß an diesen Unternehmungen, dass wir uns zwischen 1993 und 2000 mehrmals bei den 6-Stunden und 24-Stunden Rennen auf dem Nürburgring das Cockpit seines BMW M3 teilten.

Seit geraumer Zeit war eine historische Tourenwagen Serie bis Baujahr 1966 in Deutschland entstanden, die einen guten Ruf hatte. Ab 1996 war ich dann mit meinem mittlerweile standfesten Steyr Puch in der Historischen Tourenwagen Trophy unterwegs. Eine fantastische Rennserie, bei der die Rennen über eine Distanz von 75 km gingen. Ausgetragen auf den großen europäischen Rennstrecken wie Nürburgring, Hockenheimring, Lausitzring, Oschersleben, Sachsenring, Spa-Francorchamps, Zolder, Zandvoort, Assen, Silverstone, Dijon, Österreichring und Mugello. Im Starterfeld gingen Automarken wie BMW 700, Abarth, Mini Cooper, Glas, Alfa Romeo, Lotus Cortina, BMW 1800, Ford Mustang und Ford Falcon auf Zeitenjagd. Die Rennserie wurde hervorragend durch den damaligen Koordinator Andreas Pellens geführt. Ich hatte einen tollen Einstand und gewann in Folge die Rennen in Hockenheim, am Nürburgring und in Spa.



1996: Sieg am Nürburgring, das 3-Generationen Team und der Steyr Puch

In den Jahren 1996, 1999 und 2000 fuhr ich jeweils die komplette Saison und konnte die Meisterschaft in der Klasse bis 700 ccm gewinnen. In den anderen Jahren ging ich aus Zeitgründen nur sporadisch an den Start. Auch in dieser Rennserie lernten wir wieder viele Menschen kennen und neue Freundschaften entstanden. Ich hatte kein gutes Gefühl, noch lange in dieser Serie starten zu können. Zum einen waren es die enorm gestiegenen Kosten wie Einschreibgebühr und Startgeld, zum anderen ging mir sicherheitsrelevantes Material aus. Genauer gesagt waren gute hintere Bremstrommeln rar. Entweder waren sie in der Verzahnung ausgeschlagen oder hatten Risse. Zwei Mal waren im Training die Antriebswellen gebrochen – es war kein schönes Gefühl, als das Hinterrad mich überholte. Aufgrund der Umstände traf ich die Entscheidung, nicht mehr in der Serie zu starten. 2001 war dann mein letzter Start. 2003 war in der Klasse bis 700 ccm nur noch ein Auto am Start. Im Jahr darauf gab es die Klasse nicht mehr, ersetzt durch die Klasse bis 1000 ccm. Die Serie kämpfte ums Überleben und wurde schließlich mit den GT (Grand Turismo) zusammengelegt. Nach den ganzen Entwicklungen fiel mir der Abschied nicht schwer, denn ich hatte schon einen neuen Plan, der Abarth Coppa Mille hieß.

Meine Ansichten im Motorsport hatten sich seit den Anfängen geändert. Wollte ich anfangs nur Rennen fahren, so fand ich irgendwann die Technik genau so faszinierend. Die Motoren waren standfest und schnell. Schon einige Zeit bereitete ich auch für Fahrerkollegen die Motoren vor.

2003 begann ein neues Kapitel: Die Abarth Coppa Mille. Hier spielte Georg Hummel eine entscheidende Rolle. Er sprach mich des Öfteren bei den Rennen an, die Rennserie zu wechseln. Die von ihm genannten Gründe waren für mich letztendlich entscheidend, von der Historischen Tourenwagen Trophy zur Abarth Coppa Mille zu wechseln. Niedrigere Startgelder, ein lockeres Reglement, erlaubte Werbung am Auto und viele interessante Steyr Puch und Fiat 500 Piloten gingen an den Start. Koordinator der Rennserie war Klaus Kleber, der mit viel Herzblut und Leidenschaft bei der Sache war und wusste, wie man einen Abarth 1000 TC im Grenzbereich bewegt. Übrigens starteten hier sehr schnelle Piloten wie Reinhold Köster oder Dieter Ihle, die beide schon mit einem gewissen Michael Schumacher auf dem Siegerpodest standen.

Eines der wichtigsten Kriterien war für mich das Reglement. So konnte ich nun das Sicherheitsproblem der Antriebswellen und Bremstrommeln lösen. Hierfür baute ich die Bremstrommeln eines VW Golf um und ließ Antriebswellen mit einem größeren Gewinde anfertigen. Beim Rennen in Oschersleben fuhr ich hinter Lothar Kahl, als ihn der Defekt erwischte. Es war nicht schön anzusehen, wie sich der Puch acht



Mal überschlug. Gott sei Dank kam Lothar mit einem blauen Auge davon. Zudem war es erlaubt, 13 Zoll Räder zu fahren. Auf der Hinterachse fuhr ich neue Yokohama und vorne montierte

ich Slicks, die ich 20 Jahre zuvor beim Automobilslalom fuhr und die mittlerweile sehr hart waren. Der Puch sollte auf der Vorderachse nicht zu viel Grip haben, sonst macht er gerne die Rolle! Übrigens bin ich mit diesem Reifensatz und der Kombination zehn Jahre gefahren – kostensparend und nachhaltig.

Das erste Rennen fand im belgischen Zolder statt. Mit 18 Autos hatten wir ein volles Starterfeld und sogar einen eigenen Rennlauf. Ich belegte den 2. Platz und freute mich über den gelungenen Einstand. Die Fahrerlageratmosphäre war super und ich freute mich schon auf die nächsten Rennen. Die erste Saison beendete ich mit dem 2. Platz in der Division und dem 4. Platz im Gesamtklassement. Insgesamt hatten sich sage und schreibe 70 Fahrer in vier Divisionen eingeschrieben. Im darauffolgenden Jahr wurde ich Divisionssieger und zweiter im Gesamtklassement. 2005 war es dann so weit. Ich wurde Gesamtsieger der Abarth Coppa Mille!



Kurt Ahrens, ehemaliger Porsche Werksfahrer, schenkte mir zum Gewinn der Meisterschaft einen Kunstdruck des 24-Stunden Rennens 1970 in Le Mans mit 21 Unterschriften der damaligen Fahrer. Kurt stand bei dem Rennen mit Vic Elford auf Pole Position. Beide führten das Rennen mit dem Porsche 917 LH bis zur 18. Stunde an, als ein Motorschaden das Aus bedeutete. Für mich war es etwas Besonderes, dass ich viele Rennfahrer, die ich in meiner Jugend bewunderte, nun persönlich kennenlernte.

Leider verstarb 2006 mein Vater, der mich über 30 Jahre lang zu den Motorsportveranstaltungen begleitet hatte. Es belastete mich schwer. Ich hatte in der Saison





2007: Gut gelaunte Steyr-Puch Piloten vor dem Rennen am Nürburgring.

zwei Rennen ausgelassen und nur geringe Chancen auf den Divisionssieg. Es gelang mir im letzten Rennen, die Meisterschaft zu gewinnen. Mein Auto bekam fortan den Aufkleber „Race for Eddi“ als Erinnerung an meinen Vater Edgar.

In der Saison 2007 wurde ich wieder Divisionssieger. 2008 setzte ich dann ein Jahr aus. Ich brauchte mal ein Jahr Abstand.

2009 war ich wieder am Start und ging auf Zeitenjagd. Scheinbar tat mir das eine Jahr Abwesenheit gut, denn ich wurde zum zweiten Mal Gesamtsieger der Abarth Coppa Mille. 2010 holte ich mir wieder den Divisionssieg. Mit zwei Gesamtsiegen, sechs Divisionssiegen und einer Vizemeisterschaft war ich der erfolgreichste Fahrer dieser Rennserie im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends. Ein schöner Erfolg für mich und die Marke Steyr Puch.

Im Jahr 2010 wurde zudem der Steyr Puch Sportpokal eingeführt. Er lief parallel zur Abarth Coppa Mille, hatte allerdings einen etwas anderen Wertungsmodus. Unter anderem diente er dazu, den schwächelnden Starterzahlen der Abarth Coppa Mille entgegenzu-



Der letzte Sieg: Hockenheim Classics 2013

wirken. Ich hatte eine düstere Entwicklung der Rennserie auf uns zukommen sehen. Erlebte ich wieder den Untergang einer Rennserie wie zuvor beim Shell Pokal und der Tourenwagen Trophy? Mittlerweile starteten

wir aufgrund der weniger werdenden Starterzahlen zusammen mit der NSU-Trophy und der British Car-Trophy in einem Rennen.

Es kam wie es kommen musste. Die Querelen bezüglich des neuen Reglements (was für die Puch-Fahrer gravierende Nachteile brachte) wurden immer größer. Es war wohl auch der Grund, weshalb ich 2013 bei vier Rennen nicht mehr am Start war. Nach den Divisionsiegen 2011 und 2012 wurde ich 2013 Vizemeister. Den Steyr Puch Sportpokal gewann ich vier Mal in Folge. Dann setzte ich ein Jahr aus. Zu Beginn der neuen Saison sagte ich zu Claudia: „Ich habe keine Motivation und keinen Ehrgeiz mehr. Das war es, es ist jetzt vorbei!“

2014 kam das neue Reglement, was das Aus für Autos der Baujahre vor 1966 bedeutete. Der Großteil der Puchs war davon betroffen. Neben der Coppa Mille kam auch



Die vierte Generation hat Spaß mit dem Puch

der Sportpokal zum Erliegen. Die Starterzahlen in der Abarth Coppa Mille waren frustrierend gering. Zeitweise gab es nur sechs Starter in vier Divisionen.



Fahrerlageratmosphäre in Hockenheim

bei einem Rennen auf dem Nürburgring kennen. Verursacher war wieder der kleine Flitzer.

Was ich allerdings vermisste, war die Fahrerlageratmosphäre, das Zusammensein mit Gleichgesinnten wie in früheren Zeiten. Wir haben im Fahrerlager sehr viele Menschen kennengelernt. 38 Jahre Motorsport waren eine interessante und unvergesslich schöne Zeit, die ich nicht missen möchte. Diese Zeit war geprägt durch den Steyr Puch, der eine große Rolle dabei spielte.



Mit der Bilanz meiner Motorsportzeit war ich sowohl von der sportlichen als auch von der technischen Seite her sehr zufrieden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten hatte ich seit 1996 bei 150 Rennen lediglich einen Ausfall.



Folgende Philosophie versuchte ich umzusetzen: Zuhause schrauben und die Wochenenden auf der Rennstrecke genießen.

Meine Motorsportbilanz mit dem Steyr-Puch:  
Automobilslalom:

2x Saarlandmeister, 2x Südwestdeutscher Meister, Hessenmeister, Deutscher Meister, über 50 Gesamt- und 100 Klassensiege

Rundstrecke:  
3x Sieger Historische Tourenwagen Trophy, 8x Divisionsieger Abarth Coppa Mille, 2x Gesamtsieger Abarth Coppa Mille, 4x Sieger Steyr Puch Sportpokal, über 80 Klassensiege

Mehr Infos unter [www.harald-peter.info](http://www.harald-peter.info)  
Nachdem ich 2018 mein Berufsleben beendet hatte, wollte ich mich damit beschäftigen, einen Großteil meiner Puch-Sammlung zu veräußern. Es kam bis heute aus Zeitgründen nicht dazu. Die Ursache hierfür



liegt in einer neuen Aufgabe: Claudia und ich beschäftigen uns mit dem kulturellen Erbe unseres Heimatortes Braunshausen. Dieses präsentieren wir sowohl auf der von uns erstellten Webseite [www.braunshausen.info](http://www.braunshausen.info) als auch in einem historischen Gebäude, das uns zur Verfügung gestellt wird. Dort führen wir auch regelmäßig kulturelle Veranstaltungen durch. Das Haus gehört der Ernst-Wagner-Stiftung („Pizza Wagner“). Übrigens begleitete mich „Pizza Wagner“ 36 Jahre lang als Sponsor!

Zudem haben wir 2022 ein Buch veröffentlicht (Die Mariahütte – 300 Jahre Industriekultur) und zwei große Ausstellungen durchgeführt. Ein Wandel vom Motorsportler zum „Historiker“, ein krasser Gegensatz, der mich selbst überrascht.

Ich habe mir fest vorgenommen, dass ich mich in diesem Jahr wieder mehr dem Thema Steyr Puch zuwende.



## Motorsport als Familienhobby?

Na klar!

Als Tochter eines motorsport- und autoaffinen Vaters bin ich schon sehr früh mit dem Thema Motorsport in Berührung gekommen. Bereits im Alter von vier Jahren ging es an einigen Sonntagmorgen zeitig los zum Nürburgring, und so saß ich als kleines Mädchen auf der Tribüne und erlebte diverse Veranstaltungen. Unser Familienauto war ein BMW 2000tii. So wurde bei mir das Motorsport-Virus entfacht – gut so, wie mein weiteres Leben zeigen sollte.

Durch eine Slalom-Veranstaltung des MSC-Hasborn – mein Vater war Vorsitzender und die ganze Familie mit irgendeiner Aufgabe im Einsatz – lernte ich 1980 Harald kennen und durch ihn die aktive Seite des Motorsports.

Ich kann mich noch gut an das erste Treffen mit meinem späteren Schwiegervater erinnern. Das war im Fahrerlager beim Bergrennen „Potzberg“. Er begrüßte mich so: „Ach deshalb musste Harald heute noch was vor der Veranstaltung erledigen. Ich bin sein Vater. Na dann komm, wir müssen das Auto noch startklar machen.“



Seit dieser Zeit begleiteten wir beide Harald zu den Veranstaltungen und jeder übernahm seine Aufgaben – wir waren ein gutes Serviceteam. Ich unterstützte Harald rund um das Thema Motorsport so gut ich konnte.

Ab und zu war ich selbst beim Slalom am Start und habe auch ein paar Pokale gewonnen. Im Rahmen einer Veranstaltung des MSC Bollenbach wurde ich nach einem Motorsport-Quiz zur Miss Motorsport gekürt.

Im Laufe der Jahre wurde unser Team größer und unsere Töchter Antje und Nina waren immer dabei – von Kindesbeinen an. Sie wuchsen mit dem Motorsport auf und übernahmen aktiv immer mehr Aufgaben und unterstützten ihren Papa sehr. Egal ob der Steyr Puch zu verladen war, Luftdruck prüfen oder tanken anstand, die beiden waren in ihren Overalls zur

Stelle. Die Zeitnahme war ihre Leidenschaft und sie stoppten Runde um Runde sehr genau, sie hatten die Stoppuhren im Griff. So wurde aus Haralds Hobby unser Familienhobby. Bis auf drei Veranstaltungen waren wir immer gemeinsam unterwegs!



Selbstverständlich gehörten irgendwann auch die Ranzen mit den Schulsachen dazu. Hausaufgaben, Vokabeln lernen und Klassenarbeiten vorbereiten, das musste auch im Fahrerlager erledigt werden. Und irgendwann waren die Mädels mit ihrer eigenen Clique im Fahrerlager unterwegs. Antje lernte ihren heutigen Ehemann am Nürburgring kennen.

Wir haben auf den Fahrten und in den unterschiedlichen Fahrerlagern sehr viel zusammen erlebt. So entstanden im Laufe der 38 Jahre Motorsport unendlich viele schöne Erinnerungen. Unser Motto war es, nicht nur zur Rennstrecke mit Rennen und zurück, sondern auch das Drumherum zu erleben. So waren der Besuch am Strand und ein Bummel durch die Stadt bei den Veranstaltungen in Zandvoort immer Bestandteil des Wochenendes. Besonders viel erlebten wir in der Saison 1992 rund um die tollen Veranstaltungen der historischen Tourenwagen Europameisterschaft. Gerne erinnere ich mich an Ostern in Südfrankreich, am Circuit Paul Ricard. Da war ein Abstecher nach St.Tropez mit Kaffee und Eis angesagt. Und wer sagt's denn, sogar der Osterhase fand den Weg ins Fahrerlager und hat dort die Eier versteckt. Ein tolles Erlebnis war auch die Tour mit der Fähre nach Silverstone. Diese Rennstrecke war schon etwas Besonderes. Selbstverständlich gehörten eine Stadtrundfahrt in London, mit Wohnmobil und Puch auf dem Anhänger, und ein Besuch in Windsor zum Programm. So haben wir immer versucht, die Teilnahme an den Rennen mit dem Familienleben zu verbinden und ich denke, das haben wir gut hinbekommen.

Eine tolle Erinnerung für mich sind auch Haralds Teilnahmen an den 24h-Rennen am Nürburgring. Es gab viel zu organisieren, denn dort war über etliche Tage ein großes Team zu versorgen. Aber gemeinsam mit Nanni Müller haben wir das gut hinbekommen! Einmal standen wir am Verpflegungstisch in der Box, da sagte Nanni zu mir: „Ich habe den Eindruck, da bedienen sich auch welche, die gar nicht zu unserem

Team gehören oder kennst du die alle?“ Wir hatten halt gut vorgesorgt. Die Tage und Nächte waren sehr anstrengend, haben mir aber auch sehr viel Freude bereitet. Ich möchte diese Zeit nicht missen.



Unsere Töchter und ich waren nicht nur im Rahmen von Haralds Rennen im Motorsport unterwegs. Die journalistische Mitarbeit in unterschiedlichen Presse-



teams bei Motorsportveranstaltungen bereitete uns viel Freude. So waren wir beispielsweise im Rahmen des deutschen Laufes zur Rallye Weltmeisterschaft mehrmals im Media-Team mit dabei.



Neben den vielen schönen Familienerinnerungen sind auch sehr viele schöne Fahrerlagererinnerungen und Freundschaften entstanden, die bis heute bestehen. Manches Glas Altbier wurde beim Düsseldorf-



fer Abend geleert, etliche Sektkorken flogen durch die diversen Fahrerlager, Kaffee und Kuchen gingen immer und viele gemeinsame Stunden mit Freunden und Bekannten stehen auf der „Haben-Seite“.

Ich habe das Hobby Motorsport geliebt und geliebt, auch wenn es manchmal anstrengend war.



Was mir von über 30 Jahren Motorsport bleibt, sind die vielen schönen Erinnerungen, wertvolle gemeinsame Zeit mit der Familie, in der wir viel erlebt und gesehen haben. Zahlreiche Erfolge haben wir gemeinsam gefeiert und außerdem interessante Menschen kennengelernt und Freunde gefunden.

Für mich ist es ein Lebensabschnitt, den ich nicht missen möchte – schön war es! 🍷



# Wie nach Jahren der Wunsch nach einer Steyr Puch Anstecknadel in Erfüllung ging

TEXT // FOTOS Holger Zeidler



**Vorbemerkung:** Ich beschränke mich in diesem Bericht ausschließlich auf Original-Anstecknadeln bzw. -Ansteckpins der Steyr-Daimler-Puch AG, die nach 1952 herausgegeben wurden.

Bereits seit früher Kindheit sammle ich Anstecknadelausgaben der Kraftfahrzeugbranche, eine bis heute andauernde Leidenschaft.

Zunächst begann das Sammeln von Anstecknadeln Anfang der 50er Jahre, indem Firmen wie NSU, Opel und Puch angeschrieben wurden mit der Bitte um Zusendung einer Anstecknadel, die das Firmenemblem zeigt. Mit Spannung wurden die Antworten erwartet, die meist innerhalb von 2 bis 3 Wochen erfolgten.

Zu einer der ersten Anstecknadeln gehörte eine Puch-Nadel (Foto 01), die gemeinsam mit einem Motorradprospekt eintraf (Bild 1).

Später verhalf das direkte Aufsuchen von Generalvertretungen vor Ort und der Besuch von Automessen (IAA Frankfurt und Hannover, AMI Leipzig) zum Sammlerglück. Viele weitere Anstecknadeln kamen im Laufe der Zeit hinzu.

Als Steyr Puch-Besitzer (500 D, später 650 TR) sah ich mich seit langem nach einer Steyr Puch-Anstecknadel um, die das Motiv des Frontemblem wie am PkW oder Haflinger zeigt, aber es gab keine. Die Firmen Puch, Steyr und Steyr Puch verausgabten immer nur die Einzelmotive Puch und Steyr in den verschiedensten Varianten: Puch und Steyr klein und groß (Bilder 2 bis 10); die kleinste Puch-Anstecknadel (5mm Durchmesser, Bilder 7, 9, 10) erwarb ich in den 60ern bei der Puch-Vertretung Wendlinger in Kufstein.

Die kleinste Puch-Anstecknadel gab es später auch ein wenig größer (Bild 10).

Auf der IAA Frankfurt, wo 1987 der Pinzgauer Turbo D vorgestellt wurde, versuchte ich auf dem Steyr Puch-Stand mein Glück, ein Steyr Puch-Abzeichen zu ergattern, aber es gab als Anstecknadel nur die klassische Steyr-Nadel (Zielscheibenmotiv). Ich sprach einen Standmitarbeiter an, warum es keine Anstecknadel mit dem kombinierten Steyr Puch-Motiv gäbe. Ein Herr Schütz sicherte mir seinerzeit zu, bei der Werbeabteilung in Graz vorzusprechen. Doch jahrelang tat sich nichts Entsprechendes.

Inzwischen gelang es mir in Eigenarbeit, eine Steyr Puch-Anstecknadel (Foto 11) anzufertigen.

Erahen Insider die Herkunft des Logos? (Lösung: VDO-Zifferblatt geopfert, konnte seinerzeit von VDO in Kassel sehr preiswert für DM 1,99 & DM 2,60 Porto unter Best.-Nr. 1 203 812/0011 geliefert werden! Ausschneiden war allerdings sehr schwierig)

Dennoch gab ich mein Suchen nicht auf und schrieb zu Beginn der 90er die Werbeabteilung in Graz an, aber man bedauerte.

Auf der ersten IAA-Nutzfahrzeuge 1991 in Hannover erspähte ich plötzlich bei einer Dame des Standpersonals an ihrem Revers das ersehnte Steyr Puch-Abzeichen (Bild 12). Nach einem längeren Gespräch war sie bereit, mir dieses Abzeichen zu schenken; sie hatte wohl nur ein Exemplar, was ausdrücklich dem Standpersonal vorbehalten war. Glück gehabt! Einige Wochen später konnte ich noch weitere Exemplare (in zwei Varianten, Bild 13) direkt aus Graz erhalten.

Ob meine mehrfachen Nachfragen Wirkung zeigten, lässt sich nur vermuten.

Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Steyr Puch“ gab es dann werkseitig Sonderausgaben als Ansteckpin. Den schönsten Ansteckpin, der das klassische Puch-Motiv berücksichtigt, konnte ich in den 90ern bei der rührigen Steyr Puch-Vertretung Heinrich Holz in Hannover erwerben (Bild 15 und 16).

Danach folgten von verschiedenen Clubs und Anbietern weitere Abzeichen mit dem Doppellogo, auf die an dieser Stelle aber nicht eingegangen wird.





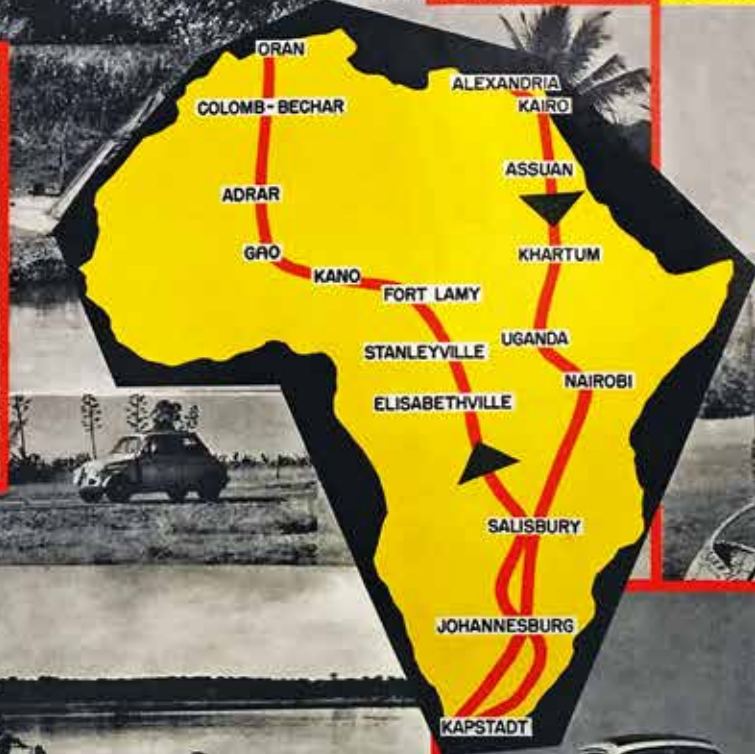






**500**

**25.000 km  
afrikaerprobt =  
100.000 km in Europa**



F. JIROUSKA