



THONDORF

STEYR PUCH FREUNDKREIS DEUTSCHLAND





INHALT

38/2024

Neuigkeiten



Benzintank Puch 500/650/700
Art.Nr. IRP144



Ab sofort gibt es Innenausstattungen für alle Puch 500/650/700 bis 1968

Social Media

YouTube facebook
Prokschi at @prokschi.puch

Instagram TikTok
prokschi.at www.prokschi.at



PETEC



Prokschi GmbH
Blätterstraße 7
2751 Wiener Neustadt -
Heideansiedlung

www.prokschi.at

INTERNA FREUNDKREIS

- 4 Editorial
- 4 Danksagung
- 5 DIESundDAS...
- 7 Impressum



21

BERICHTE

- 37 Man muss auch mal Glück haben!
- 38 De Club van 500
- 48 Fiat Nuova 500
- 66 Nachtrag zu meinem Beitrag „Mein erstes Auto“ in THONDORF 35/2021
- 80 Erik & Leonoor und ihre Oldtimer



27

- 82 Der Kleine, die riesige Rarität aus „OÖ Nachrichten“
- 90 Steyr Puch in der Philatelie

TREFFEN

- 22 40 Jahre Steyr Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983



45

- 28 Panini Radente-FIAT 500 BERLIN trifft SPFDseit1983
- 30 Reisen bildet. Ammersee Tour
- 34 Kyritz an der Knatter
- 40 Der Puch 500 auf der grünen Wiese
- 42 40-jähriges Clubjubiläum Steyr Puch Club Salzburg

TECHNIK

- 8 Kundendiensthefte
- 45 Der große Durchblick
- 46 Blick in die Glaskugel
- 47 Technik Tipp: Formfeder zum Ausrücker
- 50 Der Fiat 126 Motor Steyr Puch
- 52 Der David mit dem Dampf
- 56 Prospekt: Der Größte Kleinste



25

HISTORIE

- 67 TR-Monografie
- 71 Die Steyr Puch 500 Prototypen U1 bis U3 und Vorserie Puch 500
- 78 Hello Friends Autoquariat & Didi Etzersdorfer

REISEN

- 9 Eine unvergessliche Puch-Tour
- 18 Herbstaufahrt in die französischen Alpen mit dem Steyr Puch 700C



32

SPORT

- 7 Bilderdienst: Die stolze Bilanz SPORTSAISON 1967
- 75 Deutschlands erfolgreichster Puch-Fahrer

BUCHTIPP

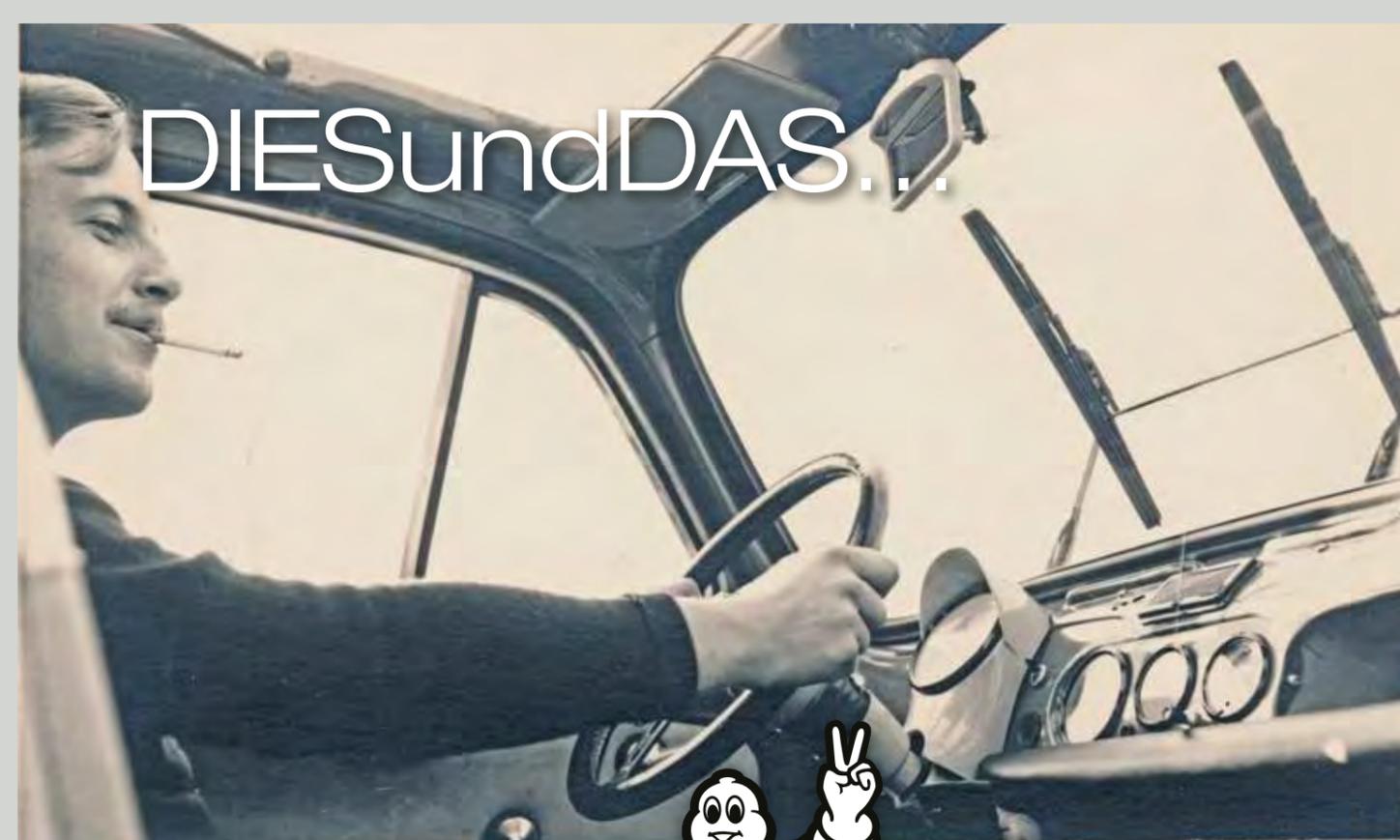
- 33 Der letzte Playboy. Das Leben des Porfirio Rubirosa
- 41 Fiat 500 fuoserie
- 86 Wegwerfen ist eine Sünde
- 74 Hans und Erich Ledwinka
- 87 Oldtimer Katalog 38 Preise 2024

SONSTIGES

- 33 Für Puch-Treter: Keramik



Plage de Port-Leucate 26.09.23



DIESundDAS...



EDITORIAL

THONDORF AUSGABE 38

Liebe Steyr Puch Freunde, dieses Jahr erscheint die THONDORF etwas später. Das hat mehrere Gründe. Zeitweise mangelnde Motivation und ein kompletter Computerabsturz. Ein neuer Mac hat geholfen. In den letzten sechs Jahren wurden von einem engagierten Team 600 THONDORF-Seiten rund um das Thema Steyr Puch 500 erstellt. Mehrere hundert Stunden redaktioneller und gestalterischer Arbeit kamen dabei zusammen. Nicht zu vergessen die 1.750 Fotos in diversen Alben, die auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „PUCH WELTEN“ zu finden sind. Damit sind wir für die nächsten Jahre gut aufgestellt! Ob es nach dem 40-jährigen Jubiläum im Jahr 2023 noch einen Anlass für ein 50-jähriges Jubiläum im Jahr 2033 geben wird, steht in den Sternen. Das müssen dann die Jüngeren entscheiden. Fest steht: „Prognosen sind schwierig, vor allem wenn sie die Zukunft betreffen“. In diesem Sinne alles Gute für die kommende Zeit. Grüße an alle

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

DANKSAGUNG

In loser Reihenfolge. Viele haben weder Mühe noch Opfer gescheut und haben zur Gestaltung dieser THONDORF-Ausgabe beigetragen. Wir danken ihnen.

Norbert & Sonja Schirek | Hartwig Heiml | Dr. Constantin Kiesling | Carsten Hebestreit | Daniel Platzer | Erik Kobus & Leonoor Zwaal | Ulrich Schlör | Sönke Bier | Martin Vormann | Uwe Raschpichler | Didi Eترزdorfer | Rainer Hübsch | Hubert Nenninger | Manfred Stroppe | Friederike Müller-Hausser | Hans Egli | Dr. Holger Zeidler | Dipl.-Ing. Gerald Sam

Das Lektorat hat diesmal die KI (Künstliche Intelligenz) „DeepL“ aus deutschen Landen übernommen. Aber: „Nobody is perfect“..., Matthias Kelber musste das eine oder andere korrigieren.

Hilfreich waren Anregungen durch Gespräche und Emails mit Steyr Puch Freunden, diverse Bücher und natürlich 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! 🚗

Um Peter Brysch und Rainer Hübsch bei dem Lektorat der THONDORF zu entlasten, habe ich mich für diese THONDORF, Ausgabe 38, für die Verwendung einer KI – Künstlichen Intelligenz, entschieden. Natürlich war auch Neugier dabei. Funktioniert das? Man spricht zwar ständig von KI oder AI, Artificial Intelligence, aber die wenigsten sind bisher damit in Berührung gekommen. Was Grammatik, Rechtschreibung und Zeichensetzung angeht, kann eine KI helfen nicht vorhandene Kenntnisse zu kaschieren. Matthias Kelber, unser verantwortlicher Gestalter der THONDORF in Bamberg, war mit dem Ergebnis allerdings nicht immer ganz zufrieden und griff an einigen Stellen helfend ein. Eine gute Ausbildung kann sehr hilfreich sein.

Die KI aus deutschen Landen nennt sich „DeepL“ und ist leicht im Internet zu finden. Einfach mal ausprobieren. Sie ist auch stark in Übersetzungen aus allen bekannten Sprachen ins Deutsche. Trotzdem sollte man eine Sprache lernen. Es ist einfach spontaner und macht mehr Spaß.

Was ist für die nächste THONDORF in Planung?

Natürlich wieder ein Reisebericht, der in der aktuellen THONDORF keinen Platz mehr gefunden hat. Eine Reise im September 2023 mit zwei Puch Autos und drei Reisenden Charly & Anita und Michael. Von Pinkafeld via Stuttgart über den Col de Turini

nach Monte Carlo und weiter durch die spanischen Pyrenäen nach San Sebastian am Atlantik. Zurück durch die französischen Pyrenäen nach Hause. Das alles ohne technische Probleme, aber mit einigen herausfordernden Momenten. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe. Des weiteren ein Artikel, der sich mit dem Begriff „Puchianer“ beschäftigt. Er wird oft im Zusammenhang mit dem Besitzer eines Puch 500 verwendet, bezeichnet aber korrekterweise einen Arbeiter, der im Grazer Werk in der Früh die Stechuhr bediente. „Wie aus Puchianern Prekorianer wurden“. Vor 60 Jahren fuhren die Puch-Graz-Leute nach Preko auf der kroatischen Insel Ugljan der Sonne entgegen.

Das Michelin-Männchen kennt jeder, allerdings nicht unter dem Namen „Bibendum“. Jetzt steht ein solches Männchen auf meinem Schreibtisch. Also sollte ich über ihn etwas Nettes schreiben. In den nächsten THONDORF-Ausgaben werden wir häufiger auch Randthemen aufgreifen, die im weitesten Sinne mit dem Puch 500 zu tun haben. Wie ein Puch aussieht, wissen wir ja jetzt.

Dann eventuell noch ein etwas längerer Artikel über den Fiat Abarth 695 esse esse mit Radiale Zylinderkopf. Ich wollte immer einen haben. Jetzt sind sie preislich in den Wolken verschwunden. Schauen wir mal.

Grüße

Michael

Mehr als Beschriftungslösungen

OLDTIMER & MEHR...

Steinweg 11 | 96050 Bamberg
Tel.: 0951 | 208 72 97
E-Mail: info@art-media.de
beschriftung-bamberg.de

BESCHRIFTUNG
CLUBZEITSCHRIFTEN
BANNER & ROLL UPS
REPRO HISTORISCHER
AUFKLEBER
STARTNUMMERN
RALLYE-SCHILDER
BEKLEIDUNG
WERBEARTIKEL

Titelseite

Norbert & Sonja Schirek mit ihrem Steyr Puch 650 T auf großer Fahrt über die Alpen in die Südsteiermark im September 2023.

Die Aufnahme entstand im Land von Rivella, Ricola und den lila Kühen. Zwischen Hinterbuchenegg und Waldi bei Adliswil in der Nähe des Zürichsees. Ihr Mitbringsel aus der Steiermark, eine originale hintere Puch-Stoßstange. Die vordere haben sie von Andreas bekommen. Der Puch ist nun korrekt gekleidet...

Rückseite

Abgebildet sind diejenigen, die schon immer dabei waren.

Aufgenommen im Mai 2023 bei der Burg Prunn, Landkreis Kehlheim während der „Burgenrundfahrt Graßlging 2023“. Hubert freut sich in seinem Steyr Puch 650 TR über 40 Jahre STEYR PUCH FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND seit 1983

**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

**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

Adressverwaltung
Rainer Hübsch
90768 Fürth
rainer@diehuebschen.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



Die stolze Bilanz der SPORTSAISON 1967:

EUROPAMEISTER auf PUCH

Heribert DIETRICH, Graz, Klasse bis 50 ccm

3 Staatsmeister auf PUCH

Österreich: Franz Tantscher, Graz, Klasse bis 50 ccm
Moto-Cross: Walter Leitgeb, Graz, Klasse bis 250 ccm

Holland: G. v. Lunps, Amsterdam, Tourenwagen bis 700 ccm

4 OSK-POKAL-Sieger auf PUCH

Heribert Dietrich, Graz, Klasse bis 50 ccm
Werner Wehrig, Blumau, Klasse bis 125 ccm
Johann Sonnenschein, Kogelnberg, Klasse bis 175 ccm
Walter Makovec, Winn, Tourenwagen bis 700 ccm



Allen STEYR-PUCH-Freunden wünschen wir gute Fahrt im neuen Jahr!

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 FREUNDESKREIS DEUTSCHLAND SEIT 1983

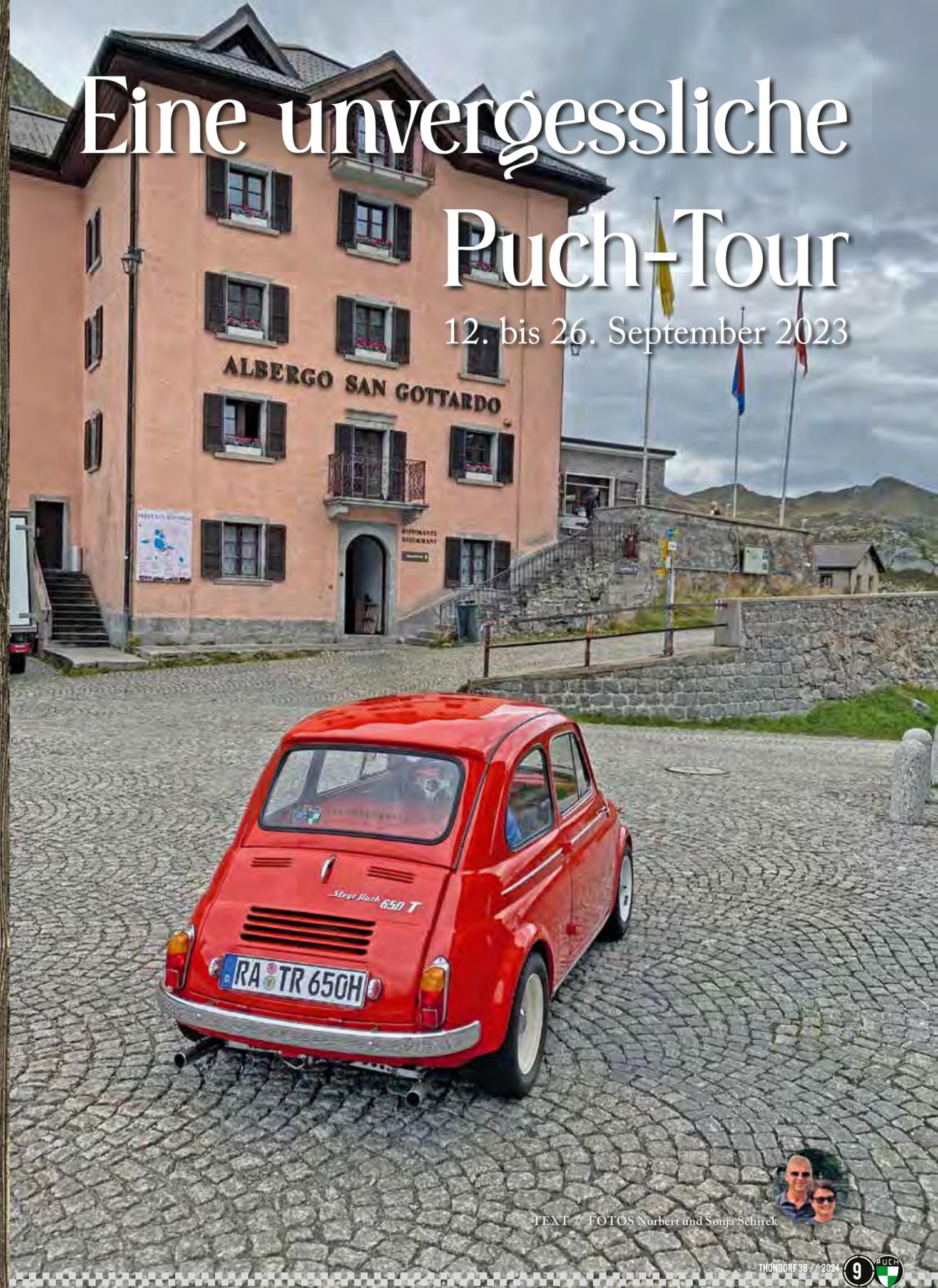
Hubert Nenninger

Hallertauer Volksbank

Iban DE04 7216 0818 0006 4394 38

Eine unvergessliche Puch-Tour

12. bis 26. September 2023



KUNDENDIENST
Überprüfungen
von 4000 bis 50.000 Fahrkilometer
STEYR-PUCH „HAFLINGER“
ALLRADGETRIEBENER LEICHTER GELÄNDEWAGEN
TYP 700 AP
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
ARBEITSPREISE FÜR
INSTANDSETZUNGEN
STEYR-PUCH 500
MOD. FIAT
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
Überprüfungen
von 5000
bis 100.000 Fahrkilometer
**STEYR-PUCH 500D
650T**
MOD. FIAT
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
ARBEITSZEITEN FÜR
INSTANDSETZUNGEN
**STEYR-PUCH 500 D/DL
650 T
700 C/E**
MOD. FIAT
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
Überprüfungen
von 5000 bis 100.000 Fahrkilometer
**STEYR-PUCH 700 C
700 E**
MOD. FIAT
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
Überprüfungen
von 4000
bis 100.000 Fahrkilometer
STEYR-PUCH 500
MOD. FIAT
STEYR-DAIMLER-PUCH AKTIENGESELLSCHAFT
WERKE GRAZ

KUNDENDIENST
PFLICHTÜBERPRÜFUNGEN UND
GEWÄHRLEISTUNGSBESTIMMUNGEN
**STEYR-PUCH 500D
650T**
MOD. FIAT
DEUTSCHE STEYR-DAIMLER-PUCH
GESELLSCHAFT M. B. H.
FREILASSING-OB. B.

TEXT // FOTOS Norbert und Sonja Schirek



Eine unvergessliche Puch-Tour in die Vergangenheit, ein Abenteuer auf vier Rädern, das uns von Bischweier durch vier Länder – Frankreich, Schweiz, Slowenien und Österreich – über den legendären Schweizer Gotthardpass, durch das malerische Friaul, über faszinierende Pässe in Slowenien bis in die grüne Steiermark führte.

Angefangen hat alles mit der Inspiration bei vielen Puch-Treffen und den Geschichten von vergangenen Familienabenteuern, bei denen Familien mit einem Puch Auto unterwegs waren, manchmal sogar mit Wohnwagen im Schlepptau und den Kindern auf den kleinen Rücksitzen zwischen dem Gepäck. Wir wollten eine Reise unternehmen, die in der heutigen Zeit, gewöhnt an den Komfort klimatisierter Luxusautos, kaum mehr vorstellbar ist: Eine Rückkehr zu den das ich schon als 18-Jährigem Puch 650TR, erlebt folgend, stellte ich mit Sonja chige Rundreise zusammen, die Heimat des Puch Autos uns von Wander-, Bade- und waren, wollten wir nun mit Perspektive erkunden. Wir liegen und folgten stattdessen in Tagesetappen von ca. ten – in der Realität wurden Kilometer. Die Reise war akribisch geplant, die Unterkünfte im Voraus gebucht. Nun durfte nichts mehr schief gehen und wir waren sehr dankbar für die Unterstützung bei der Vorbereitung durch den Steyr Puch Freundeskreis! Wir packten eine Auswahl an Ersatzteilen und Notgepäck ein: Kupplungs- und Gaszug, Zündkerzen, Ersatzschlauch, Unterbrecherkontakt, Ersatzlampen, Ölfilter, Motoröl und einen Reservekanister. Unser persönliches Reisegepäck war rudimentär und bestand aus zwei Handgepäckkoffern, einem Tagesrucksack und einer Sporttasche für unsere Schuhe.



Wurzeln, ein Abenteuer, ger mit meinem ersten Auto, hatte. Diesen Erinnerungen eine nostalgische, zweiwö-die uns unter anderem in führte. Die alten Wege, die Fahrradurlaube vertraut dem Puch aus einer anderen ließen die Autobahnen links den Nebenstraßen, die 250 Kilometern führen soll- es dann aber oft 280 bis 300

Stationen unserer Puch-Rundreise

Bischweier – Basel, Abfahrt am 12. September 2023

Am 12. September verließen wir unser Zuhause in Bischweier, allerdings nicht über die schnellen Autobahnen, sondern über die beschaulichen Landstraßen Frankreichs. Die sonst zweistündige Fahrt dehnte sich auf fast viereinhalb Stunden aus, aber wir hatten es nicht eilig. Die Reise selbst war das Ziel, Stress hatten wir keinen. Aufgeregt waren wir, direkte Angst vor Pannen hatten wir nicht, wir waren uns nur nicht sicher, wie bequem oder klapprig wir sein würden und

ob wir mit einem Hörschaden ankommen würden. Die erste Etappe führte uns nach Basel. Der Anfang war gemacht und wir waren stolz auf den Puch.

Basel – Zürich, 13. September 2023

Am nächsten Tag fuhren wir weiter nach Zürich zu unserer Tochter und unseren Enkelkindern. Die wunderschöne Landschaft des Kantons Schwyz, vorbei am Vierwaldstättersee, beeindruckte uns.



Zürich – Lago Maggiore, Cannobio über den Gotthard, 14. September



kehr – über den Pass. Trotz unserer Befürchtung, den übrigen Verkehr zu behindern, hielten wir niemanden

Vor der Abfahrt wurde noch einmal alles kontrolliert und Motoröl nachgefüllt, um auf der Gotthardpassstraße keinen Stau wegen Ölman-gels zu verursachen. Das Gotthardmassiv war die Kulisse für unser erstes großes Highlight. Wegen der Sperrung des Gotthardtunnels an diesem Tag fuhren wir – obwohl geplant und auch gezwungen durch den ganzen anderen Reisever-



auf. Auf der Passhöhe angekommen, wurden wir zur Attraktion. Ein aufgeregter Holländer rannte mir hinterher, ich hatte vergessen, das Licht auszuschalten. Er



inspizierte noch mein Auto, ich startete den Motor und er atmete tief ein und meinte, es rieche noch richtig



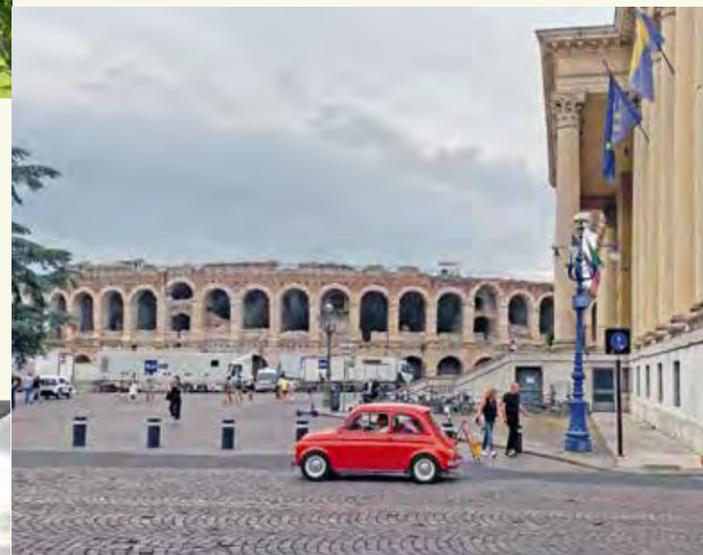


nach Auto. Ich war schon sehr gespannt, da wir nicht die normale Autostrasse hinunterfahren würden, sondern das längste Strassenbau-Denkmal der Schweiz: die weltberühmte, mit Granitsteinen gepflasterte Serpentinastrasse «Tremola» mit ihren 13 Kilometern,



300 Höhenmetern in 24 Kehren und insgesamt über 900 Höhenmetern bis zum Lago Maggiore. Im niedrigen Gang lachten die Trommelbremsen und verrichteten zuverlässig ihren Dienst.

Lago Maggiore – Gardasee, Salò, 15. September 2023
Nach einer Übernachtung in Cannobio führte uns der Weg zunächst mit der Fähre von Verbania nach



beifahren sah ich in Palazzolo dello Stella einen Fiat-Restaurator, dem ich einen kurzen Besuch abstattete.



Kurz vor Udine beendeten wir den Tag. Die Nacht verbrachten wir in Gorizia, dem Tor zu Slowenien und nahe dem Mittelmeer.

Laveno-Mombello. Von dort ging es auf kurvenreichen Straßen quer durch Italien an den Gardasee nach Salò. Wir übernachteten in einem Hotel, das wir schon von vielen Urlauben kannten. Der Hotelbesitzer suchte unser Auto, das sich hinter einem X3 versteckt hatte. Dort verbrachten wir dann 3 Tage Urlaub. Während unseres Aufenthaltes besuchten wir auch unseren Stammwinzer. Für die Mitbringsel von 2 – 3 Kisten Wein war allerdings kein Platz im Kofferraum und so haben wir uns die edlen Tropfen per Post schicken lassen.

Gardasee über Verona nach Gorizia,
18. September 2023

Die Reise führte uns weiter nach Verona, wo wir nur für ein schnelles Erinnerungsfoto ausstiegen. Für einen Espresso war keine Zeit, wir mussten weiter. Im Vor-





Gorizia – Slowenien über den Pass Gorenja Trebuša nach Gamlitz, Südsteiermark

Die nächste Etappe war fahrtechnisch die anspruchsvollste unserer Reise: Mindestens 20 km Schotterpiste, kaum asphaltierte Straßen und nur durchs Gebirge ohne jegliche Zivilisation. Wir haben gezittert,

Trotz knappem Gepäckraum musste noch eine originale Puch-Stoßstange mitgenommen werden, die gleich nach der Ankunft montiert wurde.



dass kein Notfall passiert «nur keine Panne, nur keine Panne», denn wir konnten uns nicht vorstellen, wie dort ein Abschleppdienst hinkommen sollte. In Gamlitz blieben wir dann drei Nächte und genossen die Umgebung. Dort besuchten wir auch Franz, der meinen Puch 2019 in einem einzigartigen Restaurierungsprojekt wieder aufgebaut hatte.

Gamlitz – Graz

Weiter ging es in meine Heimatstadt Graz. Wir blieben zwei Nächte und diesmal stand vor allem der Besuch des Puchmuseums im Vordergrund. An den



Graz – Hallstatt



schnellsten Puch mit 260 PS kamen wir zwar nicht heran, aber man muss ja Ziele haben.



Von Graz aus ging es weiter entlang der Schilcher Weinstraße mit Zwischenstopp beim Jaga Wirt nach Hallstatt, wo wir das historische Beinhaus



(weltweit einziges Beinhaus mit bemalten Totenschädeln) aus dem 12. Jahrhundert in der Michaelskapelle besuchten – eine außergewöhnliche Sammlung von über 600 kunstvoll bemalten Schädeln ist zu bewundern: Die Skelette wurden nach mehr als 15 Jahren exhumiert und dann bemalt, ganze Familienstämme kategorisiert.



Hallstatt über Salzburg zum Ammersee, Kloster Andechs

Am nächsten Morgen ging es weiter über Fuschl am See. Wir machten einen energetisierenden Kurzbesuch bei Red Bull und wollten in den heiligen Hallen nach



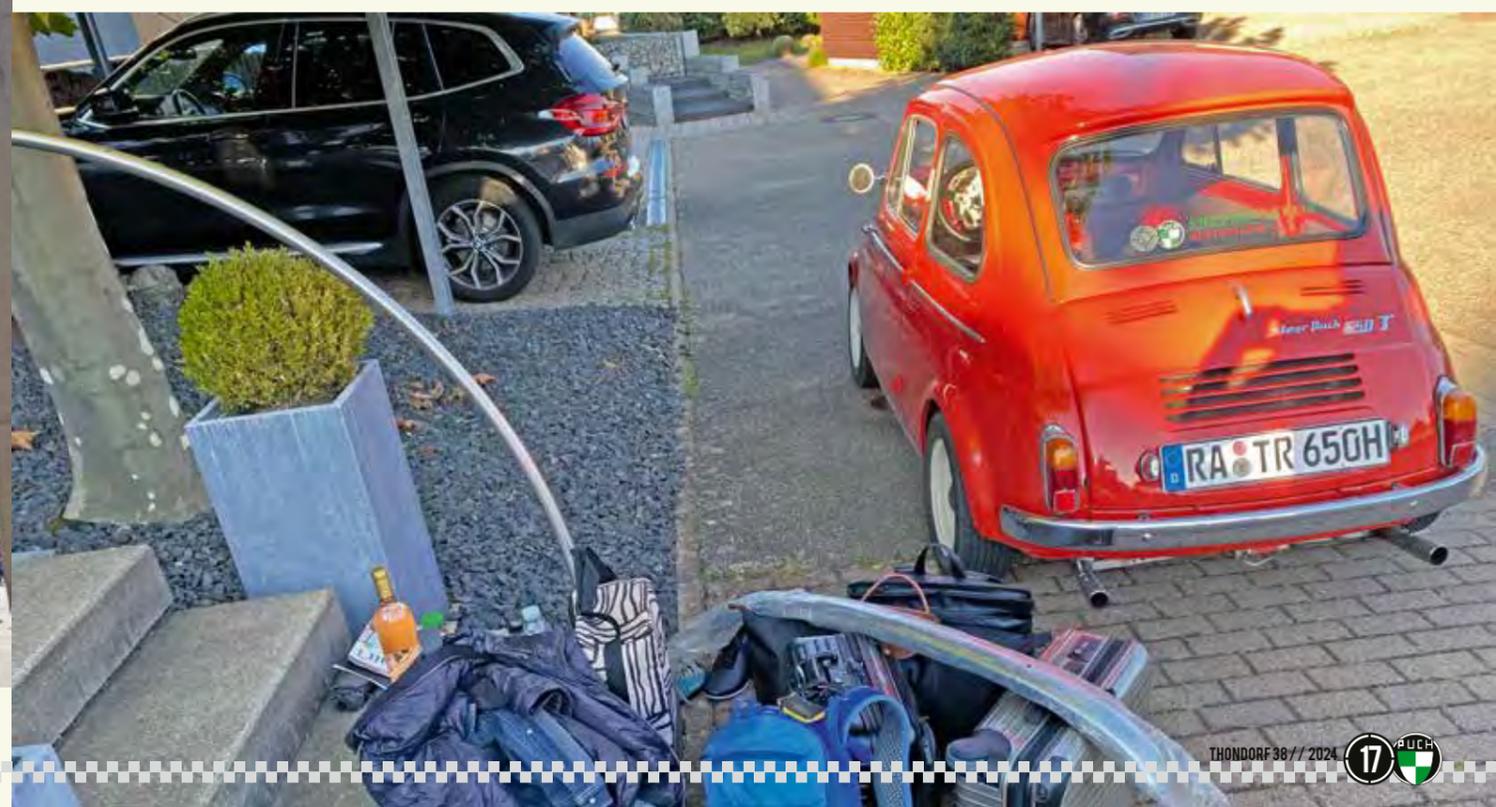
rischen Tapas waren köstlich. Am Abend erreichten wir den Ammersee und übernachteten in der gleichen Unterkunft wie bei der Puch-Ammersee-Rundfahrt im April 2023.

Kloster Andechs nach Bischweier, Rückfahrt am 26. September 2023

Vom Kloster Andechs aus traten wir die letzte Etappe unserer Reise und die Heimfahrt an. Die Erinnerungen an die vielen kleinen Orte und Begegnungen werden uns noch lange begleiten.

Mit Wehmut und Stolz auf unseren treuen Puch-Gefährten kehrten wir am 26. September nach Bischweier zurück. Unsere Reise endete nach 2.550 Kilometern ohne technische Pannen oder Bean-

standungen. Der Durchschnittsverbrauch lag bei ca. 7,5 Litern auf 100 Kilometer. Viele fragen mich immer wieder nach dem ‚Warum‘ und ‚Wie‘ dieser Reise, vor allem im Hinblick auf die Strapazen für meine Frau. Aber Sonja fühlte sich vor allem in den Bergen durch die niedrige Straßenlage des Puchs sicher und geborgen. Ohne Stromanschluss für die Navigation verließen wir uns auf klassische Landkarten und gelegentlich auf das Handy. Der September war natürlich perfekt, um ohne Klimaanlage zu fahren, und die Reise hat uns gezeigt, wie viel man mit so wenig erreichen kann. Der Puch läuft besser denn je und wir freuen uns auf die nächste Tour, vielleicht schon 2024. 🚗



Herbstausfahrt in die französischen Alpen mit dem Steyr Puch 700C



TEXT // FOTOS Hartwig Heiml



Ich bin gerne mit dem Steyr Puch in den Bergen unterwegs. Mit dem 650 TR2, den ich bis in die neunziger Jahre hatte, war das immer eine Freude. Ich war oft in der Schweiz und in Italien auf Tour, aber bis in die französischen Alpen hatte ich es damals nicht geschafft.

Nachdem ich einen Fiat 500C aus dem Jahr 2010 als Fahrschulauto für meine Kinder genutzt hatte, welcher mit 7 Airbags ausgestattet war, begann ich mich nach einem richtigen Puch umzusehen.

Im November 2017 hatte ich dann beruflich im nördlichen Oberösterreich zu tun und lieferte einer älteren Dame ein Ligier Leichtkraftfahrzeug. Während der Übergabe der Fahrzeugpapiere bei einer Tasse Kaffee kam ihr 79-jähriger Freund herein und erzählte mir, dass er zuhause in Rohrbach auch ein paar kleine Puch-Autos hat. Das weckte meine Neugier!

Nach der erledigten Fahrzeugübergabe begleitete ich den Herrn noch nach Rohrbach, um die Sache genauer zu begutachten. Er hatte einen Steyr Puch 700C und zwei ehemalige Bundesheer-Haflinger. Der 700C hat mich sofort begeistert. Die Karosserie des Autos wurde 2001 behutsam restauriert und war ansonsten im Originalzustand. Die Innenausstattung war neuwertig und der Tacho zeigte echte 60.000 Kilometer. Lediglich einige wenige Originalteile, wie beispielsweise der Außenspiegel, fehlten. Sogar die Schrauben waren original.

Mit Hilfe seiner Freundin war er bald überzeugt, dass er das Auto ohnehin kaum noch nutzen und es verkaufen könnte. Also begann er zu verhandeln. Aufgrund seines Alters gestaltete sich dies jedoch als sehr mühsam. Er kramte eine alte Umrechnungstabelle von

Schilling in Euro hervor, da er sich nach 20 Jahren immer noch nicht so recht mit dem Euro anfreunden konnte. Letztendlich beschloss er, noch einmal darüber zu schlafen und den Verkauf dann mit seiner Tochter zu besprechen. Ich verließ ihn dann mit einem niedrigeren Angebot für das Auto.

Die folgende Woche war ich zufällig wieder beruflich mit dem Autotransportanhänger und genug Geld in der Tasche in Rohrbach unterwegs und besuchte den alten Mann erneut. An diesem herrlichen Tag konnten wir uns auf einen sehr vernünftigen Kaufpreis einigen. Danach fuhr ich den Puch mit eigener Kraft auf den Anhänger und war nach einem Vierteljahrhundert Puch-Pause wieder stolzer Besitzer eines Steyr Puch 700C.

Leider stellte sich heraus, dass der Wagen in den letzten vier Jahren nur 30 Kilometer gefahren wurde und massive Standschäden aufwies.

Um das Auto wieder fahrtüchtig zu machen, musste die gesamte Technik zerlegt werden. Es mussten sämtliche Dichtungen, Gummiteile und Benzinschläuche erneuert werden. Außerdem musste die Bremsanlage überholt werden und später mussten auch die Kolbenringe aufgrund des hohen Ölverbrauchs gewechselt werden.

Bei meinem Besuch in Wien erinnerte sich Walter Niessner noch sehr gut daran, wie er das Auto im Dezember 1967 an ein Blumengeschäft ausgeliefert hatte. Er wusste sogar noch den Namen der Kundin. 18 Jahre später kaufte er das Auto wegen seines originalen Zustands zurück. Nachdem Walter einen besseren 700C für seine Sammlung gefunden hatte, landete der Puch über einen Zwischenbesitzer, der ihn nicht

anmeldete, bei einer Versteigerung. Mein Vorbesitzer ersteigerte dort den 700C und die beiden Haflinger. Aufgrund dieser Vorgeschichte schenkte mir Walter sein letztes blechernes Händlerschild, das jetzt wieder an den alten Originallöchern an der Hecktür des Puch angeschraubt ist.

Seitdem bin ich mit dem Steyr Puch 700C gut 10.000 Kilometer gefahren und er fühlt sich trotz der „nur“ 25 PS in den Bergen sehr wohl.

Also entschloss ich mich im Spätsommer 2023, die berühmte „Route des Grandes Alpes“ vom Genfer See an die Côte d'Azur zu fahren. Da ich grundsätzlich mit dem Puch fahre, musste ich natürlich auch eine Route für die Hin- und Rückreise planen. Nach intensivem Studium des Denzel Alpenstraßenführers, sonstiger Fachliteratur und diverser Straßenkarten hatte ich eine Route gefunden. Der Wetterbericht für die letzte Septemberwoche passte perfekt und ich fuhr am 25. September los.

Am 25. September fuhr ich über die Deutsche Alpenstraße durch das Inntal, über den Brennerpass, das Penser Joch, den Mendelpass und den Passo Tonale bis nach Ponte di Legno. Die Strecke betrug 440 Kilometer und führte durch eine wunderschöne Berglandschaft sowie durch die Wein- und Obstbaugebiete Südtirols.

Am 26. September setzte ich meine Fahrt fort und fuhr durch das Veltlin entlang des Comer Sees und des Luganer Sees nach Locarno am Lago Maggiore im Tessin. Von dort aus ging es durch das wunderschöne Centovalli nach Domodossola, wo ich übernachtete.

Am 27. September fuhr ich weiter über den Simplonpass und durch das Schweizer Wallis über Martigny,



lend nach Bourg-Saint Maurice. Nach 360 Kilometern und der Überquerung von 7 Pässen konnte ich endlich gut schlafen. Am 28. September standen mir dann die wirklich hohen Alpenpässe bevor. Es ging ständig bergauf, durch zahlreiche Tunnel und vorbei am Stausee Lac du Chevril, wo beim Bau der Staumauer einige Dörfer umgesiedelt wurden. Schließlich erreichte ich den Skiort Val d'Isère, von wo aus die Serpentina hinauf zum Col de L'Isèran führen. Auf einer Höhe von 2.770



lend nach Bourg-Saint Maurice. Nach 360 Kilometern und der Überquerung von 7 Pässen konnte ich endlich gut schlafen.

Am 28. September standen mir dann die wirklich hohen Alpenpässe bevor. Es ging ständig bergauf, durch zahlreiche Tunnel und vorbei am Stausee Lac du Chevril, wo beim Bau der Staumauer einige Dörfer umgesiedelt wurden. Schließlich erreichte ich den Skiort Val d'Isère, von wo aus die Serpentina hinauf zum Col de L'Isèran führen. Auf einer Höhe von 2.770



Metern handelt es sich dabei um die höchstgelegene asphaltierte Alpenüberquerung. Nach einem längeren Aufenthalt bei schönem Wetter und fast sommerlichen Temperaturen besuchte ich das denkmalgeschützte Bergdorf Bonneval-sur-Arc mit seinen steingemauerten Häusern. Anschließend fuhr ich über den Col du Telegraphe auf den 2.642m hohen Col du Galibier. Dort erreicht man mit einem kurzen Aufstieg einen Aussichtspunkt mit einem tollen Rundblick auf die vielen Drei- und Viertausender bis hin zum Mont



Blanc mit seinen 4.810 Metern. Das war ein einzigartiges Erlebnis in den Bergen. Auf dem Pass traf ich zwei nette Vorarlberger mit einem Talbot Sportwagen von



1936. Nach einer gemeinsamen Kaffeepause fuhren sie mit dem Sechszylinder und den Seilzugbremsen sehr sportlich weiter. An diesem Tag fuhr ich noch über den Col du Lautaret und den Col du Vars bis Barcelonnette. Leider waren der Col d'Izoard und der Col de la Bonette wegen Bauarbeiten gesperrt. Am 29. September fuhr ich zunächst über den Col de la Cayolle nach Guillaumes. Anschließend folgte

ich einem lohnenden Umweg durch die Schluchten Gorges de Daluis, wo man hoch über dem Fluss Var



durch rote Felsen fährt, und dem Gorges du Cian, durch den man unten am Fluss zwischen imposanten Felsformationen fährt. Danach ging es weiter über den Col de la Couillole und den Col Saint Martin auf den Col de Turini mit seinen 44 engen Kehren. Dieser ist



bekannt von der Rallye Monte Carlo und der Tour de France. Von der Passhöhe zweigt die 9 Kilometer lange Straßenschleife Circuit de la découverte de l'Authion ab. Diese bietet sehr schöne Aussichten und war bei der



Rallye eine besondere Herausforderung. Abends fuhr ich mangels Übernachtungsmöglichkeit über den Col de Braus nach Contes, nordöstlich von Nizza.

Am 30. September, dem vorletzten Tag meiner Reise, startete ich früh morgens bei Mondschein durch die Berge über Nizza und die berühmte Ausichtsstraße Moyenne Corniche und Monaco nach Cap Martin. Dort entstand mein Lieblingsfoto mit dem Sonnenaufgang und der Palme. Weiter ging es entlang der Küste über San Remo nach Bussana Vecchia. Die mittelalterliche Ortschaft wurde im Jahr 1887 durch ein Erdbeben zerstört und von den überlebenden Einwohnern verlassen. Seit den 1960er Jahren wird sie von internationalen Künstlern besucht. Ich fuhr hauptsächlich auf der Autobahn über Piacenza und Brescia und vorbei am Gardasee bis nach Pergine Valsugana in der Nähe von Trento. Dem norditalienischen Flachland (Poebene) und der Hitze kann ich nichts abgewinnen, deshalb musste ich schnell wieder in die Berge.

Der 1. Oktober war dann der Tag der Rückreise. Nachdem in Südtirol Törggelen angesagt war und in Deutschland ein verlängertes Wochenende stattfand,

gab es auf der Brennerautobahn lange Staus in beide Richtungen. Deshalb entschied ich mich für eine alternative Route über das Pustertal, den Staller Sattel und den Felbertauern, was sich als gute Wahl erwies. Abschließend kann ich sagen, dass dies eine der



schönsten Reisen war, die ich jemals mit einem Puch unternommen habe. Der Steyr Puch benötigte lediglich ein Viertel Öl, ansonsten lief er die 2.700 Kilometer absolut zuverlässig. Das ist Qualität, die auch nach 56 Jahren noch überzeugt. 🚗



40 JAHRE STEYR PUCH FREUNDENSKREIS DEUTSCHLAND seit 1983 18. bis 21. Mai 2023



Liedl Teilemarkt 20. Mai 2023 in Graßlfing



TEXT Michael Kuhn
FOTOS Erik Kobus, Sönke Bier, Michael Kuhn

vierzig Jahre sind eine lange Zeit für eine so kleine Gemeinschaft. Es gab auch schwierige Zeiten. Die liegen hinter uns. Man hat ähnliche Ansichten. Es ist nicht selbstverständlich, dass man sich versteht, nur weil man das Interesse an einem Kleinwagen teilt. Freundschaften entstehen meist, weil man die Welt ähnlich sieht und über die Jahre Erfahrungen teilt. Bereits am Donnerstag trafen die ersten Unentwegten mit ihren Wohnmobilen ein und suchten sich ein Plätzchen. Traditionell war am Freitag die Ausfahrt angesagt. Auch dieses Jahr minutiös geplant von Sabine Binder und Hubert Nen-



ninger. Das Roadbook mit den Fahrhinweisen für die Strecke sah sehr professionell aus. Nach einer kurzen Einweisung durch Hubert starteten 23 Puch-Autos unter dem Motto „BURGENRUNDFAHRT GRAßLFING 2023“ auf die 106 Kilometer lange Reise durch die schöne Landschaft rund um Regensburg. Die Fahrt verlief für die Fahrer und ihre Puch-Autos ohne Schäden an Leib und Seele. Aber der Leib braucht Nahrung. Diese nahmen die Fahrer und ihre Begleitung in der Ritterschänke „Burg Randeck“ zu sich. Essen und Service waren hervorragend, da muss man Hubert & Sabine ein Lob für diese Wahl aussprechen.

wieder

vorrangig, da muss man Hubert & Sabine ein Lob für diese Wahl aussprechen.



Danach ging es für einige hoch zur Burgruine Randeck aus dem 11. Jahrhundert, die auf dem Gebiet der Gemeinde Markt Essing liegt. Früher wurden auf der Burg so praktische Einrichtungen wie das Burgverlies und der fensterlose Hungerturm für Uneinsichtige ausgiebig genutzt – Schulden sind Schulden! Heute hat man wirksamere Mittel.

Zehn Kilometer weiter passierte die Gruppe die Burg Prunn, 1037 erstmals urkundlich erwähnt. Wie im Mittelalter üblich, wechselten die Besitzer häufig. Heute gehört die Burg dem Freistaat Bayern, der sie bis



2010 für mehrere Millionen Euro sanieren ließ – das freut uns alle. Der Fels unterhalb des Schlosses war zum Klettern freigegeben, schweren Herzens verzichteten wir auf die Kletterei...

20 Kilometer weiter standen dann unsere Puch-Autos auf einem schmalen Fahrweg mit dem Blick über die Donau auf Kloster Weltenburg – ein großartiger Anblick! Das Kloster Weltenburg ist eine Benediktinerabtei. Vor einigen Jahren besuchten wir den Biergarten des Klosters. Erreichbar ist das Kloster für Ausflügler mit einer Donaufähre. War eine Riesengaudi von Anlegestelle zu Anlegestelle. Wir sind rechtzeitig abgefahren, sonst hätten wir über Nacht dort bleiben müssen.

Unterwegs noch schnell ein Gruppenfoto mit uns allen (siehe Rückseite des Heftes). Der rote Steyr Puch TR von Hubert in der Mitte. Weil uns das Foto so gut gefiel, haben wir aus der Aufnahme eine Postkarte zum Jahreswechsel machen lassen, einen Schlüsselanhänger gab es auch noch dazu.





Die Ausflügler kamen alle wohlbehalten in Graßlfing an und konnten sich am Abend in der Walba dem deftigen bayerischen Essen widmen. Die Gespräche

Die Firmen Prokschi und Peroutka waren mit ihren Puch-Ersatzteilen vor Ort. Einige Mitglieder boten Teile aus ihrem Fundus an.



verliefen in babylonischer Vielfalt. Schließlich hatte der Freundeskreis seine Mitglieder auch aus den fernen exotischen Ländern Österreich und der Schweiz zum vierzigsten Geburtstag eingeladen. Man verstand sich. Am Samstag fand dann endlich der Teilemarkt statt. Wir hatten herrliches Wetter, wie fast immer in Graßlfing.



Viele Besucher aus der näheren Umgebung schauten vorbei. Manche wohl auch wegen des Bieres und der Würstl. Auch der Eisstand hat mittlerweile Tradition. Das Eis schmeckt allen vorzüglich. Im Angebot des Freundeskreises hatten wir eine schöne Plakette zum 40. und einen Aufnäher im gleichen Design.



Nicht zu vergessen, die THONDORF AUSGABE 37 wurde verteilt und auch gleich abkassiert. Der Meister kam am Samstag zu Besuch. Walter Röhl war wie immer in Topform und hatte einen silbernen Monster-Porsche GT3 RS mitgebracht. Ein Gerät zum Fürchten. Dagegen sieht ein 911S von 1966 aus wie ein Tretauto. Drei Sprüche von Walter Röhl an dieser Stelle.

Mein Lieblingspruch

„Man kann ein Auto nicht wie ein menschliches Wesen behandeln, ein Auto braucht Liebe.“

„Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davor steht und Angst hat, es aufzuschließen.“

Das trifft in jedem Fall auf den 911 GT3 RS zu. und noch einer der seine Arbeitsauffassung deutlich macht:

„Es ist eine Frage des Anstands, jedem ein ordentliches Autogramm zu geben und nicht einfach was dahin zu sudeln.“

Aus diesem Grund habe er auch mehrere Kartons „Edding Filzstifte“ in seinem Haus in Sankt Englmar im Bayerischen Wald stehen, wie er mir erzählte. Vermutlich den Edding 850. Dicker geht nicht. Die Besucher des Teilemarktes haben ihm alles zum Unterschreiben gegeben. Plakate, Modellautos und Kleidungsstücke. Ich wartete darauf, dass jemand mit seinem Kleinkind zum Signieren kommt. Da ich noch nie ein Fan von Unterschriften war, habe ich mich zurückgehalten. Aber die neue THONDORF Ausgabe 37 nebst unserer Plakette habe ich ihm in die Hand gedrückt. Er soll durch das gedruckte Wort erfahren, was wir so treiben. Wenn ich den Walter Röhl mit einem Wort charakterisieren sollte fällt mir nur ein Begriff ein:



„Unprätentiös“ – Bescheidenheit in seiner besten Bedeutung.

Am Abend saßen alle wieder im Biergarten der Walba. Höhepunkt war die Überreichung eines Andenkens durch unsere Schweizer Freunde Roberto und Silvio an Heinz Liedl, der sich sichtlich freute.

Ohne Übertreibung kann man sagen, dass es für alle Beteiligten ein angenehmes Wochenende war. Unsere weit angereisten Gäste versprochen, 2024 wieder zu kommen – das spricht für sich...

Ein Danke im Namen des Freundeskreises an alle, die dabei waren.

Es war ein schönes Treffen mit vielen Gesprächen in freundlicher Atmosphäre. 🚗

 **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!



Der Tag der Rennsemmeln

Das jährliche Treffen der Steyr-Puch-Freunde zieht viele Besucher an

Graßlfing. Walter Röhl, Rallyeweltmeister und vierfacher Sieger der legendären Rallye Monte Carlo, kam zu seinem Freund Heinz Liedl nach Graßlfing. Liedl wurde auf Steyr Puch Deutscher Motorrad-Gelände-meister 1959, 1960, 1962, 1963 und Deutscher Tourenwagen-Bergmeister 1964, 1965, 1966.

Liedl organisierte zum 40. Mal das Treffen der Steyr-Puch-Freunde mit Teilemarkt auf seinem Gelände. Es kamen viele alte Freunde zum Treffen. Auch die Fahrzeuge erreichten in diesem Jahr einen Rekordwert. Aus ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz reisten sie auf eigener Achse an. Eine Probefahrt mit dem Fahrzeug des ehemaligen Mitbewerbers um Titel und Platzierungen ließen sich einige nicht nehmen.

Es war ein Fest für Rennsportliebhaber und die Anhänger der kleinen roten Göttin. Rot gespritzt waren aber nicht alle. Aber sie standen für harte Rennfahrer, denn ein Steyr Puch hatte einige PS und war diffizil im Umgang.

Die Kombination Liedl und Steyr Puch war über ein Jahrzehnt ein fester Bestandteil im Motorsport und stand für Siege und Erfolge. Auch Rennwagen, die von der Firma Liedl vorbereitet wurden, fuhren über viele Jahre unzählige Siege ein. Auf den Rallyepisten war Heinz



Walter Röhl (l.) und Heinz Liedl beim Treffen der Steyr-Puch-Freunde in Graßlfing
Foto: Josef Eder

ebenfalls erfolgreich unterwegs: Bei der Rallye München-Wien-Budapest und der Deutschland-Rallye gewann er mit seinem Copiloten Hannes Haering jeweils die Goldmedaille.

Es waren neben den Rennmaschinen vergangener Tage auch viele Motorräder und Fahrräder aus der Steyr-Produktion zu bestaunen. Und: Alle sind immer noch einsatzbereit. Ein Phänomen ist, dass immer viele jüngere Interessenten kommen. Sie sind fasziniert von der Puch. In Graßlfing war es wieder eine kleine Erlebniswelt, die zu sehen war.

Liedl und Röhl sowie weitere Piloten standen Rede und Antwort. Für viele Besucher ist es jedes Jahr eine Art Heimkommen an die Stätte, an der ihre Rennmaschinen den letzten Schliff bekamen und die Erfolge ihren Anfang nahmen.

Liedl – jetzt schon ein Mittachtziger – repariert an einigen Tagen im Monat noch Gefährte oder baut in Handarbeit Auspuffe. Die Besucher freuten sich schon auf das nächste Treffen Ende Mai 2024. „Leider lässt sich unser Alter nicht verleugnen“, meinte der immer noch sportliche Organisator schmunzelnd.





Panini Radente-FIAT Steyr Puch Freundes

25. bis 27. August 2023



TEXT Michael Kuhn // FOTOS Rainer Hübsch, Hubert Nenninger

500 BERLIN trifft kreis Deutschland seit 1983



Eine recht entspannte Fiat 500 Truppe aus Berlin trifft sich jedes Jahr am letzten Augustwochenende auf dem Vierkanthof von Mathias Duesterberg vulgo Düsi zum Umtrunk, Fachsimpeln und einer Ausfahrt. Mit dabei sind einige SPFD seit 1983 Mitglieder mit ihren Puch-Autos. Es gibt viel zu erzählen, denn nicht jeder in Berlin und Deutschland teilt die Leidenschaft für den Fiat 500 und Puch 500. Hier in Klein Marzehns mit seinen gefühlten 100 Einwohnern auf 151m Höhe entsteht für ein paar Tage eine Gemeinschaft, die das nötige technische Verständnis und die Hingabe für die Kleinen mitbringt. Im Laufe der Tage und Nächte entwickelt sich ein Zusammengehörigkeitsgefühl, das von allen Teilnehmern sehr geschätzt wird. Die Unterschiede zwischen Fiat 500 und Puch 500 spielen keine Rolle mehr. Am Ende fahren alle mit einem guten Gefühl nach Hause. 🍷



REISEN BILDET.

Ammersee-Tour 1. & 2. April 2023



TEXT Manfred Stroppe // FOTOS Friedrike Müller-Hausser, Rainer Hübsch, Jörg Tischler, Hans Egli



Diesem Auftrag folgte eine kleine Gruppe von PU(TS)CHISTEN zu einer von Jörg Tischler geplanten Ammersee-Tour. Nach einem unaufschiebbaren Krankenhausaufenthalt von Jörg war nicht klar, ob er als ortskundiger Organisator und Ausrichter diese Veranstaltung begleiten kann. Dank einer hervorragenden Reha konnte er dann doch dabei sein.

Spontan konnte ich einspringen und einige Kontakte nutzen, um den Samstagteil mit Besichtigung und Werksführung bei HK-Engineering in Polling zu ermöglichen. Treffpunkt für die Teilnehmer war am 1. April der öffentliche Parkplatz des Klosters Andechs, der Heilige Berg.

Vier Fahrzeuge konnten auf eigener Achse anreisen, die anderen fünf aus ganz Deutschland, wie „Duesi“ oder Richard, brachten ihr Schätzchen auf dem Anhänger zum Treffpunkt. Nach einer Stärkung im Bräustüberl machten sich 9 Fahrzeuge mit ihren Besatzungen bei stürmischem und eiskaltem Aprilwetter auf den Weg nach Polling. Zwei Fahrzeuge hatten Startschwierigkeiten und konnten nur mit einem Zylinder bewegt werden. Dank des mechanischen Geschicks von Hubert und den guten Ratschlägen der Puchisti konnte es dann doch losgehen.

Die Firma HK-Engineering in Polling hat uns durch ihren Eventmanager Julius Rohrhisch herzlich empfangen. Wir durften unsere Fahrzeuge im Innenhof der Ziegelei ausstellen.

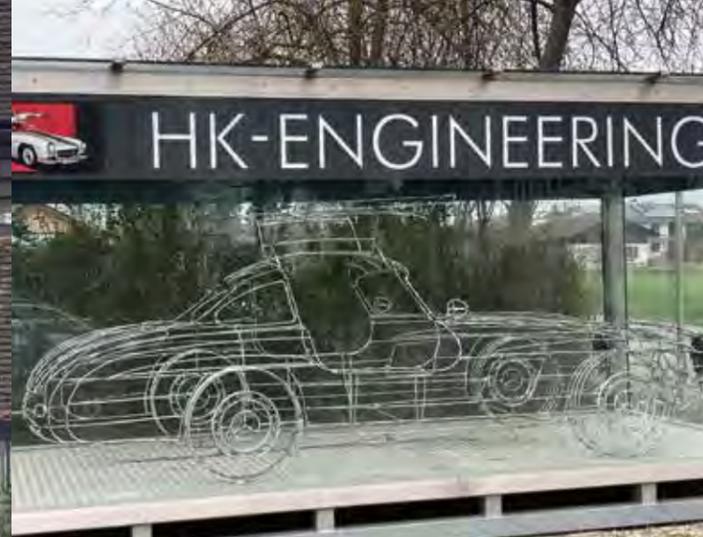
Hier befindet sich der weltweit größte Restaurations- und Handelsbetrieb für Mercedes 300 SL und Roadster Modelle.



Julius, der für den Eventbereich zuständige Mitarbeiter von HK, führte uns kompetent und unterhaltsam durch die Welt des 300 SL.

14 Augenpaare staunten, als wir im Showroom ca. 10 Fahrzeuge besichtigten, die zum Verkauf bereit standen. (Stückpreis ab 1,2 Mio. €)

In einem separaten Gebäude konnten wir Frank Sinatras Gullwing in außerirdischem Zustand bewundern. Darüber hinaus waren in einer etwas obskuren Tiefgarage sicher noch weitere 20 bis 25 300 SL ein-



gelagert und werden fahrbereit gehalten, teilweise mit illustren Vorbesitzern wie: Porfirio Rubirosa, Herbert von Karajan, Sophia Loren etc.

Aus Datenschutzgründen können keine Angaben zu den aktuellen Besitzern gemacht werden.

Um den Restaurierungsablauf zu demonstrieren, wurden wir durch alle Teilbereiche geführt, d.h. Karosseriebau, Motoreninstandsetzung sowie Sattlerei mit Lederlager und Komplettierung.

Die schiere Menge von 55 bis 60 300 SL Modellen hat uns fast erschlagen.

Wie Falko schon sagte:

„No a Interview un i drah durch!“

In einer weiteren Halle waren diverse andere Fahrzeuge wie BMW M1, Porsche 911, Porsche 356, Pagode, Invicta, Adenauer usw. ausgestellt.

Herr Rohrhisch nahm sich sehr viel Zeit, um uns über diesen auf höchstem Niveau arbeitenden Restaurationsbetrieb zu informieren.

Unsere Gruppe war einhellig begeistert von Julius Präsentation und natürlich auch vom Gesamtensemble des denkmalgeschützten Klosters und der Ziegelei.

In der „Alten Ziegelei“, einem italienisch geführten Restaurant, konnten wir das nun geballte Wissen verarbeiten und bei einem guten Essen wirken lassen.

Nun hieß es Abschied nehmen und die Fahrt ging zurück nach Andechs zu unserem Ausgangspunkt.

Nach einem kühlen Andechser Klosterbier konnten





sich alle Teilnehmer von der geballten Ladung 300 SL erholen und auf ihre Zimmer zurückziehen. Bei wiederum wechselhaftem Wetter starteten am Sonntag 8 Steyr Puch zur eigentlichen Ammerseetour mit einer Gesamtstrecke von 138 km über Herrsching, Inning, Utting und Dießen. Eingebaut war dann noch

eine oberbayerische Berg- und Kurvenetappe über Wessobrunn zum Hohenpeißenberg (988m). Im Gasthof „Bayerischer Rigi“ nahmen wir das Mittagessen ein und auch unsere kleinen Arbeitstiere hatten sich eine Pause verdient. Der für den Rückweg über Weilheim geplante Besuch der Erdfunkstelle

Raisting mit dem „Radom“ konnte leider nicht stattfinden: entgegen der offiziellen Info „erst wieder ab Mai 23 geöffnet!“ Aber immerhin ein Alpenpanorama-Foto mit Puchler. Dank Jörgs lokalen Kontakten wurden wir mit Fotos und Berichten in der Süddeutschen Zeitung und im Münchner Merkur erwähnt. Danke Jörg!!! Auch wenn das Wetter nicht ganz mitgespielt hat, wurden unsere Erwartungen übertroffen. Ich freue mich schon auf das nächste Highlight! 🗨️

Münchner Merkur

Starnberger Merkur

Redaktion: Tel. (0 81 51) 26 93 27 | redaktion@starnberger-merkur.de
 FREITAG, 31. MÄRZ 2023
 Anzeigen & Zuhaltung: Tel. (0 81 51) 26 93 01 | service@starnberger-merkur.de

LIEBE LESER

Knutschkugeln auf großer Fahrt

Ein Steyr Puch ist jetzt klein und putzig aus – ganz wie sein Vorbild, der Fiat 500. Am Sonntag lädt der Fahrer die 8. Deutsch-Österreichische Ammersee-Tour an der Ammersee ein. Ein Besuch bei Organisator Jörg Tischler in Inning.

Das ist ein Foto von Jörg Tischler, dem Organisator der Ammersee-Tour. Er ist ein Mann mit einem Bart und einem dunklen Hemd, der in einem Garten steht.

Das ist ein Foto von Jörg Tischler, dem Organisator der Ammersee-Tour. Er ist ein Mann mit einem Bart und einem dunklen Hemd, der in einem Garten steht.

Das ist ein Foto von Jörg Tischler, dem Organisator der Ammersee-Tour. Er ist ein Mann mit einem Bart und einem dunklen Hemd, der in einem Garten steht.



ANDREAS ZIELCKE

DER LETZTE PLAYBOY

DAS LEBEN DES PORFIRIO RUBIROSA





FOTOS Erik Kobus

KYRITZ AN DER KNATTER

30. Juni bis 2. Juli 2023



Man muss auch mal Glück haben!



TEXT // FOTOS Uwe Raschpichler

Kombi fahren fand ich schon immer cool und so wuchs immer mehr der Wunsch in mir, auch einen zu bewegen.

Leider ist es im 700 ccm Segment relativ schwierig etwas zu finden. Durch einen seltsamen Zufall wurde ich im Januar auf eine Annonce aufmerksam, denn in eBay-Kleinanzeigen unter der Rubrik „Abarth“ wurde ein Steyr Puch 700 C aus Finnland angeboten. Die Annonce versprach, dass der Kombi restauriert, ohne Reparaturstau und sofort fahrbereit wäre. Was macht man nun mit so einer Anzeige? Finnland ist weit weit weg und zwei oder drei Fotos bedeuten heutzutage nicht viel. Mein nächster Schritt war freundschaftlichen Rat einzuholen. In der heutigen Zeit ist man natürlich skeptisch, da es ja so viel Fake-Annoncen gibt. Kurzerhand habe ich dann den Verkäufer per eBay kontaktiert und ihn um seine Telefonnummer gebeten, damit man mal persönlich in Kontakt kommen kann. Anschließend war erst mal Sendepause. Okay, dachte ich – alles klar – ist wohl doch Nix...



Zwei Tage später hatte ich noch einmal per E-Mail Kontakt aufzunehmen versucht. Und siehe da: ich bekam auch eine Antwort. Der Anbieter hat mir empfohlen, den Transport über ein Oldtimer Import-Export-Unternehmen abzuwickeln. Daraufhin kontaktierte ich das Unternehmen „Koskin Import“ (kann ich nur empfehlen) und fragte, ob er für mich das Fahrzeug besichtigen könne und die Zahlungsabwicklung erledigen würde. Gesagt – getan, und schon zwei Wochen später kam der kleine Kombi nach Deutschland.

Er war einer von den 186, die 1961 nach Finnland exportiert wurden. Der Verkäufer schickte mir eine



komplette Fotodokumentation der Restaurierung von 1996 mit. Überraschenderweise ist der Kleine immer noch in einem Superzustand. Die komplette Historie des Wagens kann bis zum Erstbesitzer verfolgt werden, da der Verkäufer alles beim finnischen Oldtimer-Register angemeldet hatte. Er hatte sogar noch die ursprünglichen Kennzeichen der ersten Zulassung. Die Bedenken meiner schlaflosen Nächte haben sich also Gott sei Dank in Luft aufgelöst.

Gruß aus dem Frankenland!
Uwe Raschpichler 🚗



Mit Rudi im Rennwagen

Autos der Marke Steyr-Puch 500 Modell Fiat fahren einst Wettbewerbe – von Holzhausen aus rollten etliche von ihnen jetzt etwas gediegener durchs Land

Von Matthias Anke

Eine Autokolonne, die einer bunten Perlenkette glich, war am Sonnabend im Kyritzer Dorf Holzhausen ein echter Hingucker. Sie bestand aus den legendären Kleinstwagen der Marke Steyr-Puch 500 Modell Fiat.

Darüber hinaus ließen die Fahrzeuge auch die Passanten entlang der weiteren Strecke staunen. Die Ausfahrt führte über Heiligengrabe nach Wittstock und zurück nach Kyritz. Begleitet vom unverwechselbaren Sound ihrer starken Boxermotoren, die sie einst auch bei echten Rennen erfolgreich machten.

So klein wie diese Autos, so klein war im Verhältnis dazu auch der ungewöhnlichste unter den Mitfahrern. Er saß nicht in einem der feuerroten oder cremebeigen Modelle. Nein, Rudi, der kleine Hund, saß im sonnenblumengelben Steyr-Puch auf dem Schoß von Frauchen Gisela

Viebranz, während ihr Mann Bernd den Wagen steuerte. Der 78-jährige Berliner war einst Rennfahrer. Heute gehörte er zu den Stammgästen bei den alljährlichen Treffen des Steyr-Puch-Freundeskreises. Nach mehreren Jahren Pause luden nun Sophie und Richard Tangermann wieder zu sich nach Holzhausen ein für eine „Prignitz-Tour“. Die meisten brachten ihren Steyr-Puch per Anhänger mit, nächtigten, besuchten das Kyritzer Stadtfest, machten also einen Kurzurlaub daraus.

Ihre Rennsammelnschönen sie möglichst. „Komplett originale Stücke sind ja echt selten. Die meisten haben in all den Jahren einfach schon zu viel an ihren Wagen rumgebastelt“, verrät Tangermann.

Die Autos wurden 1957 bis 1969 gebaut. Fahrzeuge, von denen Laien gegenüber stets betont wird, dass sie keine Fiats 500 sind, sondern eben ein Lizenzbau von Steyr-Puch. Der entsprechende Freundes-

kreis gründete sich 1983. Er zählt rund 180 Mitglieder aus Deutschland, Österreich und der Schweiz und den Niederlanden. Auf das jetzt 40-jährige Bestehen wiesen sie vor ihren Autos auch in Holzhausen

stolz mit einem Banner hin. Die weiteste Anreise dorthin hatten Holländer. Es ist ein eher ungewöhnlicher Sitz eines Steyr-Puch-Fans.

Ist die Region rings um Holzhausen und im Prinzip mit Brandenburg

samt Ostdeutschland doch für jene Oldtimerzeit für viele vielmehr noch immer ein Trabi-Wartburg-Simson-Land.

Doch Tangermann, heute 72, lebt einst eben in Westberlin, ehe er

vor 30 Jahren das Gehöft in Holzhausen übernahm und ausbaute. Platz ist genug, mehr als in der Großstadt denkbar wäre. Auch wieder für möglichst viele bunte Rennsammelns beim nächsten Treffen.



Andere haben Wackeldackel auf der Hutablage, Gisela Viebranz nicht. Sie nahm ihren Hund schon bis nach Italien zu Oldtimertreffen mit.



Von Holzhausen gab es am Sonnabend eine Ausfahrt über Heiligengrabe nach Wittstock und zurück. FOTOS: MATTHIAS ANKE

DE CLUB VAN

500



TEXT Erik Kobus / Michael Kuhn // FOTOS Erik Kobus

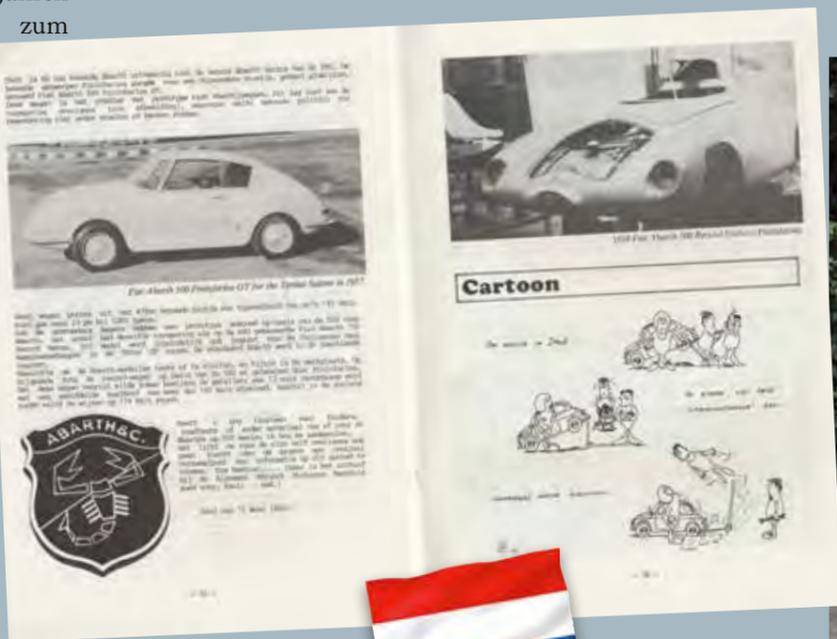
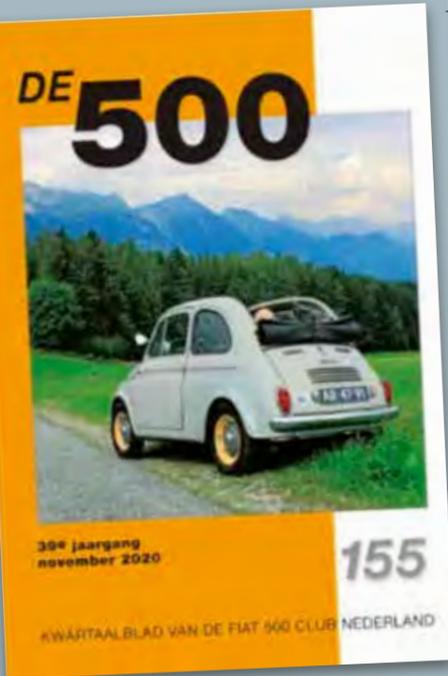
Wir haben fünf Mitglieder aus den Niederlanden in unseren Reihen. Einige von ihnen scheuen den weiten Weg nach Graßlfing und zu unseren Jahresabschlussstagen nicht. Selbstverständlich sind sie mit ihren Steyr Puch Autos auch Mitglieder im DE CLUB VAN 500, dem Fiat 500 Club der Niederlande. – Eine kurze Vorstellung.

Mehr auf der Homepage www.fiat500club.nl. Gut übersetzbar mit einer KI wie „DeepL“ www.deepl.com/translator

Die Mitglieder des Fiat 500 Club erhalten vierteljährlich ein schönes Clubmagazin. Das Magazin enthält Ankündigungen und Rückblicke auf Veranstaltungen, Restaurierungsgeschichten, Hintergrundberichte und die Rubrik „Mitglieder helfen Mitgliedern“, in der sich Mitglieder an andere Mitglieder wenden können. Die Zeitschrift enthält auch Anzeigen von Firmen, die Ersatzteile oder andere Dienstleistungen anbieten. Manchmal bieten diese Inserenten Rabatte für Clubmitglieder an. Außerdem gibt es jedes Mal einen Abschnitt, in dem die technische Kommission einen einfachen Blick auf die Technik des Fiat 500 wirft.

In den achtziger Jahren hatte ich Kontakt zum Fiat 500 Club der Niederlande. Eine Zeit lang erhielt ich die gut gemachte Clubzeitschrift. Sie war schon damals recht aufwendig gestaltet und erschien mehrmals im Jahr im DIN A5-Format. Auf zwei Seiten der Ausgabe 21/1987 sind zwei besonders seltene Fiat 500

Varianten abgebildet. Beide sind Einzelstücke. Von beiden Fahrzeugen hätte ich nicht gedacht, dass sie nach 40 Jahren wieder in der Öffentlichkeit auftauchen würden. Der Fiat Abarth 500 Pininfarina GT stand 1957 auf dem Turiner Automobilsalon. „Salone dell'automobile di Torino“ klingt schöner... Damals noch mit roter Lederausstattung. Im Gegensatz zu vielen anderen italienischen Sondermodellen auf Basis des Fiat 500 blieb er ein Einzelstück.



DER PUCH 500 AUF DER GRÜNEN WIESE FIAT 500 CLUB NEDERLAND



Der Fiat 500 Club Nederland wurde am 24. Mai 1980 von einer Gruppe begeisterter Fiat 500-Fahrer gegründet. Der Club hat ungefähr 1.500 Mitglieder aus den ganzen Niederlanden und weit darüber hinaus. Das sind alle, die sich für den Fiat 500 bis Baujahr 1977 oder ein Derivat interessieren.

Am Samstag gab es eine schöne lange Fahrt von ca. 120 Kilometern mit einem Stopp beim Blumenkorso und einem gut organisierten Mittagessen unterwegs. Wir fuhren einen Großteil des Tages durch Belgien und konnten unterwegs ein leckeres Eis essen. Nach der Rückkehr zum Campingplatz wurden die Grills angezündet und jeder konnte sein eigenes Stück Fleisch grillen. Nach dem Grillen fand der Partyabend statt, bei dem die Band „Onschoar“ für die Musik sorgte. Der Sonntag begann mit dem traditionellen Wecken und dem anschließenden Frühstück. Die Fahrt am Sonntag ging nach Baarle Nassau, wo die Grenze zwischen den Niederlanden und Belgien durch die Straßen verläuft. Nach der Fahrt war das schöne Wochenende vorbei und alle konnten in Ruhe aufräumen und nach Hause fahren.

SCHÖN WAR ES! 🚗



TEXT // FOTOS Erik Kobus

Jährlich werden etwa 20 Veranstaltungen organisiert, darunter Ausfahrten, eine Teilemesse, technische Tage und Kaffeekränzchen. Hier können Erfahrungen mit anderen Mitgliedern ausgetauscht werden. Die Veranstaltungen werden bundesweit von den Mitgliedern selbst organisiert – natürlich mit Unterstützung des Vereins.

Das Jahrestreffen 2023 fand vom 8. bis 10. September im schönen Brabant und Umgebung auf dem Eurocamping in Vessem statt. Am Freitag reisten die Mitglieder an und bauten ihre Zelte auf bzw. stellten ihre Wohnwagen auf. Am Freitagabend wurde das Wochenende im Zelt eingeläutet.



Der Fiat Abarth 500 Record Enduro/Pininfarina 1958 wurde bereits in der THONDORF AUSGABE 36 ausführlich vorgestellt. Hans Egli aus Meilen am Zürichsee, durfte den Motor für den Abarth-Sammler



„Fiat 500 fuoriserie“ (Sondermodelle) von Alessandro Sannia.
www.fiatfuoriserie.it



Dort sind 289! Varianten aufgelistet. Darunter Geländewagen wie der „Ferves Ranger“, berühmte Tuner wie Abarth, Turin und Giannini aus Rom. Auch die Steyr Puch Modelle wie IMP, Jamos GT und Adria werden kurz vorgestellt. 🚗

Möll, Solothurn, revidieren. Nach Aussage von Hans kann der Rekordwagen mit einem maximalen Lenkeinschlag von 15 Grad nur geradeaus fahren. Mehr musste er bei der Rekordfahrt in Monza auch nicht können. Inzwischen ist die Abarth-Sammlung Möll nach Japan verkauft worden und bekommt dort ein eigenes Museum.

Zu all diesen wunderbaren kleinen Fiat 500 Derivaten, zu denen letztlich auch der Steyr Puch aus Graz-Thondorf gehört, gibt es ein aufwendig recherchiertes Buch über alle Sondermodelle auf Fiat 500 Basis.



40-jähriges Clubjubiläum Steyr Puch Club Salzburg



TEXT // FOTOS Sönke Bier / Martin Vormann



traten wir dann die gemeinsame Heimreise nach Golling an.

Am Samstagabend stand die große Abendveranstaltung im Gasthaus Abfaller auf dem Programm. Neben guten Gesprächen gab es ein großartiges Menü. Durch begleitende Vorträge entstand ein spannender Streifzug durch die Vergangenheit, von den Anfängen des Clubs bis zum heutigen Tag. Dabei ließ es sich der Clubpräsident nicht neh-

men, die damaligen Clubgründer Michael Steffny und Roland Heiml zu begrüßen und später einige Clubmitglieder und Freunde mit einem Club-Ehrenpokal auszuzeichnen. Martin, Hans,



Hubert und der Präsident des Fiat 500 Club Italia, Walter Cozzarizza, wurden neben vielen anderen für ihre Verdienste und langjährige Treue geehrt. Am Sonntagmorgen stand dann die freie Fahrt zum Salzburgering auf dem Programm. Dort angekommen konnten wir unsere Fahrzeuge in der Nähe der Boxengasse präsentieren. Neben der Erkundung der

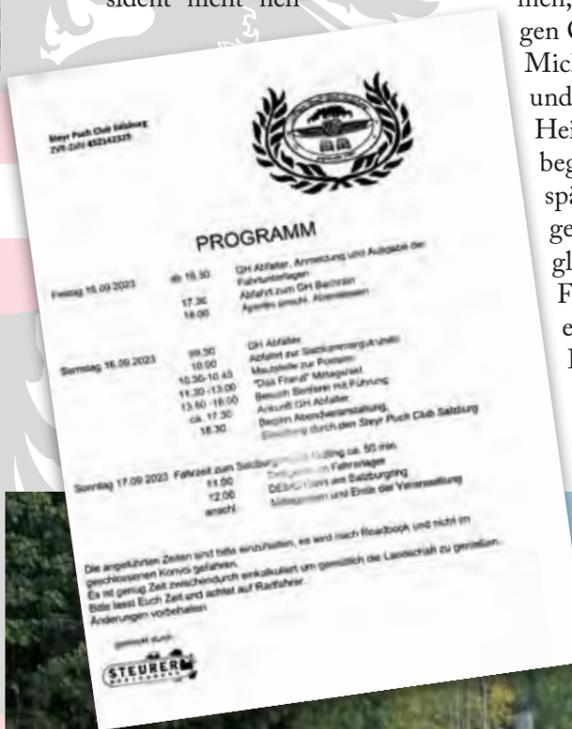
Der Steyr Puch Club Salzburg hatte im Jahr 2023 ein rundes Jubiläum zu feiern, sein 40-jähriges Clubbestehen. Als Hamburger Jung durfte ich bei dieser geschmackvollen und interessanten Veranstaltung dabei sein. Martin, ein guter Freund aus Iserlohn, rief mich eines Tages an und fragte mich, ob ich nicht Lust und Zeit hätte, ihn bei diesem Event inklusive Ausfahrt und anschließendem Besuch

des Salzburgrings zu begleiten. Sehr gerne – gefragt, getan! Neben dem Gespann aus NRW gesellte sich noch ein Schweizer Freund vom Zürichsee mit seinem dunkelblauen Abarth 595 dazu – Bellissimo! Los ging es am Freitagabend am Startpunkt in Golling im Salzburgerland mit einer ersten kleinen und feinen Ausfahrt, inklusive leckerem Abendessen im nahe gelegenen Berggasthof. Über ruhige Nebenstraßen ging es mit den Puchs hinauf ins nahe gelegene Moosegg zum dortigen Berggasthof Bachrain. Es erwartete uns ein hübsches Lokal mit einer herrlichen Aussichtsterrasse. Bei sommerlichen Temperaturen wurden Cocktails serviert und der Clubpräsident gab einen kurzen Aus-



blick auf die kommenden Tage. Nachdem wir die Gläser geleert hatten, ging es nach drinnen, um aus einer Auswahl lokaler Spezialitäten zu wählen. Der gesamte Abend war von einer guten Stimmung geprägt. Am Samstagmorgen ging es kurz nach dem ersten Hahnenschrei los. Treffpunkt war wieder der Parkplatz des Gasthofes Abfaller in Golling. Hier standen an diesem Wochenende bis zu 40 Fahrzeuge der Marken Steyr Puch, Fiat 500 und Intermeccanica Puch. Ziel der großen Salzkammertour war zunächst die Postalm, die über eine schöne kurvenreiche private Bergstrasse mit Mauthäuschen zu erreichen war. In der Nähe des Wolfgangsees erwartete uns dann die Mittagsrast im „Das Franzl“. In dessen schönem

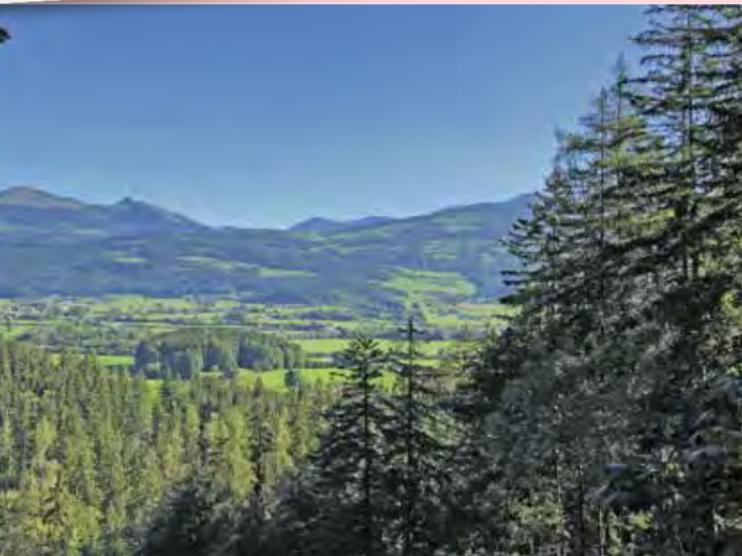
Biergarten wurde bei Flammkuchen die Mittagspause eingelegt. Gut gestärkt ging es dann weiter über landschaftlich traumhafte Straßen nach St. Agatha, wo uns in einer kleinen aber feinen Senferei ein spannender Vortrag zum Thema Senf mit anschließender Verkostung erwartete. Gestärkt und um einige Souvenirs reicher,





Boxengasse standen die „Histo Cup Rennen“ in den verschiedenen Hubraumklassen auf dem Programm. In der Mittagspause hatte uns Clubgründer Michael Steffny ein tolles Special organisiert, bei dem wir, vom Safety Car geführt, drei zusätzliche Demonstrationsrunden über den Salzburgring fahren durften. Zum Abschluss gab es in der Boxengasse einen kleinen Mittagssnack, der durch eine spontane Gesangs- und Gitarreneinlage der italienischen Fiat 500 Club Freunde bereichert wurde.

Es war ein rundum gelungenes, mit viel Liebe und Geschmack organisiertes Wochenende, an dem auch weitere deutsche Clubfreunde anzutreffen waren. Mathias, Hubert, Jutta, Hans Georg und einige andere waren vor Ort. Unser Dank gilt dem Steyr Puch Club Salzburg und seinem gesamten Team, die mit dieser tollen Veranstaltung ein würdiges und sehr harmonisches Jubiläum gefeiert haben. Großen Respekt und Dank für diese tolle Clubveranstaltung! 🚗



TEXT // FOTOS Ulrich Schlör

Der große Durchblick

Technik: Scheibenwaschanlage

Während meines letzten TÜV-Besuches hat mich der Prüfer gefragt: „Geht denn die Scheibenwaschanlage?“ Eine solche Frage habe ich noch nie erhalten. Etwas konstatiert war die Antwort: „Ja, aber der „Waschwassersack“ ist leer.“

Tatsache ist natürlich, dass diese Waschanlage noch nie richtig funktioniert hat. Ein beherzter Druck auf den „Gummipommel“ ergab ein sehr trauriges Rinnsal an den beiden Metalldüsen und der größte Wasser-Anteil landet wieder zurück im Wasch-Wassersack. Eine teilautomatisierte Lösung war angesagt.

1. 1 Stück LUCAS-Wischwasserpumpe 12V (Befestigung am Handschuhfach)
2. 2 Stück Metall-Spritzdüsen, einstellbar
3. 1 x T-Schlauchverbinder 3 – 4 mm Ø
4. PCV-Schlauch 3 mm und 4 mm Ø (transparent)
5. 1 x Rückschlagventil 4 mm Ø (kommt in die Zuleitung der Spritzdüsen)
6. 1 x Starterknopf, Muldenkontakt, MS-vernickelt mit Halter (Bohrung 19 mm)

Die Anschlußleitungen (1,5²) für die Pumpe waren schnell gelegt und wurden über den zweiten Sicherungskasten (8A) angeschlossen.

Funktion und Ergebnis: Freie Sicht!

Fazit:

Gelernt:

Scheibenwaschanlage ohne Funktion kann bei der HU nach §29 Anlage VIII+VIIIa StVZO festgestellt, ein geringer Mangel (GM) oder auch ein erheblicher Mangel (EM) sein, je nach dem Ermessen des Prüfenden und EM bedeutet aber eine Nachprüfung!

Allzeit eine gute Fahrt!

Ulrich Schlör 🚗



Montageort (z.B. am Handschuhfach)



Absicherung 2 am Verteilerkasten rechts



Erstaunlich, wie viele Jahre lang der „Beutel“ dicht ist



TEXT//FOTOS Ulrich Schlör

Blick in die Glaskugel

Technik: Getriebe-Übersetzungen



Monte-Carlo Getriebe
(1.Gang 37:15; 2.Gang 34:19; 3.Gang 30:23; 4.Gang 28:25;
Rückwärtsgang 23:19 - Doppelrad)

Sicher kamen schon einmal „Puchianer“ in die Verlegenheit, ein Getriebe auszubauen oder zu öffnen, um die konkreten Getriebe- und Ausgleichs-Übersetzungen zu ermitteln. Ich habe eine „Matrix“ erstellt die es ermöglicht, als eine sehr „gute Annäherung“ dieses Problem einfach in den Griff zu bekommen.

Das „Prinzip“ lässt sich im eingebauten sowie auch im ausgebauten Getriebe-Zustand anwenden.

Vorgehensweise:

1. Wagen einseitig Aufbocken (gegenüberliegendes Antriebsrad steht auf dem Boden)
2. Eine Pappscheibe ca. 332 mm mit einer Gradscheibe 360° in der Felge 12' befestigen
3. Einen „Zeiger“ vor das Hinterrad stellen
4. Die Befestigungsschraube am Gebläse kennzeichnen

5. Alles auf „Null“ justieren
6. Die Befestigungsschraube (SW 26) z.B. mit 25 Umdrehungen nach rechts drehen
7. Dabei die vollen Radumdrehungen zählen und nach 25 Umdrehungen die Rest-Grad° Einstellung am Zeiger ablesen
8. Alle 4 Gänge überprüfen und in der Matrix die Zahnradkombinationen ermitteln
9. Die abgelesenen Gradzahlen können wegen der „Toleranzen“ etwas variieren



Gradscheibe mit Zeiger



„Anzahl der Umdrehungen“ nicht vergessen

Getriebebestimmung Steyr-Puch 650TR

09.12.2020

igesamt	= i1 * i2 * i3.....			Treibling 36:7			Treibling 39/8			Treibling 38:9					
	i	=z2/z1		i	ZD	ID	Grad ca.*	i	ZD	ID	Grad ca.*	i	ZD	ID	Grad ca.*
U	25				U/min Motor	U/min Rad	ablesen		U/min Motor	U/min Rad	ablesen		U/min Motor	U/min Rad	ablesen
1. Gang		ZG	iG												
		41:11	3,73	19,17	25	1,30	110	18,17	25	1,38	135	15,74	25	1,59	212
		40:13	3,08	15,82	25	1,58	209	15,00	25	1,67	240	12,99	25	1,92	333
		37:15	2,47	12,69	25	1,97	349	12,03	25	2,08	28	10,41	25	2,40	144
2. Gang		37:17	2,18	11,19	25	2,23	84	10,61	25	2,36	128	9,19	25	2,72	259
		34:19	1,79	9,20	25	2,72	258	8,72	25	2,87	312	7,56	25	3,31	111
		35:19	1,84	9,47	25	2,64	230	8,98	25	2,78	282	7,78	25	3,21	77
		33:20	1,65	8,49	25	2,95	341	8,04	25	3,11	39	6,97	25	3,59	212
3. Gang		31:21	1,48	7,59	25	3,29	105	7,20	25	3,47	171	6,23	25	4,01	4
		31:22	1,41	7,25	25	3,45	162	6,87	25	3,64	230	5,95	25	4,20	73
		31:23	1,35	6,93	25	3,61	218	6,57	25	3,80	290	5,69	25	4,39	141
		30:23	1,30	6,71	25	3,73	262	6,36	25	3,93	335	5,51	25	4,54	194
4. Gang		29:24	1,21	6,21	25	4,02	8	5,89	25	4,24	88	5,10	25	4,90	324
		28:25	1,12	5,76	25	4,34	123	5,46	25	4,58	208	4,73	25	5,29	103
		27:27	1,00	5,14	25	4,86	310	4,88	25	5,13	46	4,22	25	5,92	332
		26:27	0,96	4,95	25	5,05	17	4,69	25	5,33	117	4,07	25	6,15	54
		25:27	0,93	4,76	25	5,25	90	4,51	25	5,54	194	3,91	25	6,39	142
		25:28	0,89	4,59	25	5,44	160	4,35	25	5,74	268	3,77	25	6,63	227
		24:29	0,83	4,26	25	5,87	315	4,03	25	6,20	71	3,49	25	7,15	56
Retuor		41:17	5,48	28,18	25	0,89	319	11,39	25	2,19	70	13,15	25	1,90	324
		25:11	5,48	28,18	25	0,89	319	11,39	25	2,19	70	13,15	25	1,90	324
		39:24	3,55	18,26	25	1,37	133	7,38	25	3,39	139	8,52	25	2,93	336
		24:11	3,55	18,26	25	1,37	133	7,38	25	3,39	139	8,52	25	2,93	336

Matrix zur Ermittlung der Getriebeübersetzung

Allzeit eine gute Fahrt.

Ulrich Schlör 🚗



Technik-Tipp:

Wer sich über die Handhabung der Formfeder (501.16.318.1) zum Ausrücker schon einmal aufgeregt hat, dem kann ich eine Alternative empfehlen. Man nehme den „Haltering Ausrücklager vom Jaguar E-Type, X120; Mark II“.

Geht doch...!



Fazit:

Diese Bestimmung lässt sich einfach und verhältnismäßig schnell durchführen, auch wenn diese Methode eine gewisse Ungenauigkeit beinhaltet. Für einen ersten Test ist sie aber sehr brauchbar. Die Entdeckung eines 8er- oder sogar 9er Treibling-Satzes lässt dann die Herzen höher schlagen...



Haltering für Ausrücklager

FIAT Nuova 500



TEXT // FOTOS Daniel Platzer / Michael Kuhn

Ich musste bei Daniel nachfragen, ob es sich wirklich so zugetragen hat. Daniel bestätigte, dass er den TR am 4. Februar 2018 zu später Stunde zufällig auf Facebook entdeckt hatte, als er gerade von der Werkstatt nach Hause fahren wollte. Kurz darauf wurden ihm die Fahrgestellnummer, die Motornummer, das Typenschild sowie eine Reihe von Fotos zugeschickt. Nun stellte sich die Frage aller Fragen. Ist das ein echter Steyr Puch TR? Die Unterlagen sprachen für einen echten TR und ein wenig Gottvertrauen half auch. Nächste Frage, wie bekommen wir den TR nach Sipbachzell in Oberösterreich? Der Verkäufer wollte mit dem Transport und den Zollformalitäten nichts zu tun haben. Zufällig hatte ein Kollege von Daniel einen „Ami“ von drüben importiert und gab ihm die Telefonnummer seines Spediteurs, der auch mit Hilfe seiner guten Sprachkenntnisse die Abwicklung ohne Probleme über die Bühne brachte.

Am 5. Februar 2018 war dann alles unter Dach und Fach. Sie bekamen ihren TR. Die Abholung hat sich dann wetterbedingt etwas verzögert. Am 26. April 2018 war es dann soweit. Der TR stand in der Garage von Daniels Vater. Kleiner Nachtrag:

Der eigentliche Verkäufer Chuck McNett ist ein Antiquitätenhändler, der den Steyr Puch TR bei einer Hausräumung gefunden hatte. Er wusste nicht, was er da vor sich hatte. Wenn man sich seinen GMC Truck ansieht, hat er den TR wahrscheinlich für ein Kinderspielzeug gehalten. Allerletzte Frage zur Zukunft des TR aus den USA: Soll man den TR komplett „wie aus dem Schaufenster“ restaurieren oder behutsam, um die historische Substanz zu erhalten und wie soll das Ergebnis aussehen? Die vordere hölzerne Stoßstange könnte man auf jeden Fall weglassen. In Österreich stehen selten Kühe auf den Gleisen.

Export des Fiat 500 Nuova in die USA

Anfang der 60er Jahre exportierte Fiat den Fiat 500 Nuova in einer Sonderausführung in die USA. Er

bekam riesige Sealed-Beam-Scheinwerfer und Rückleuchten, die man nicht übersehen konnte, dazu mächtige Stoßstangen. Der Verkaufserfolg war bescheiden. Kinder und Frauen dürften den Fiat im Vorbeigehen gestreichelt haben. Ja, ist der süß. Diese Scheinwerfer bestehen aus einem einzigen versiegelten Teil, so dass es nicht möglich ist, die Glühbirne zu wechseln. Wenn die Glühwendel beschädigt ist, muss der ganze Block ausgetauscht werden. Laut der italienischen „Ciclo Otto“ wurde der Fiat 500 ab Dezember 1957, also ca. 6 Monate nach seiner Vorstellung in Turin, in die USA exportiert.

Die für die USA bestimmten Fahrzeuge deckten die gesamte, wenn auch spärliche Fiat 500-Palette ab, so dass ein amerikanischer Kunde einen „normalen“, einen seltenen Sport und sogar den kostbaren Jolly Ghia kaufen konnte.

Die Autos werden auf dem Seeweg mit der Italterra transportiert, einem von Fiat umgebauten Frachtschiff, auf dem die Autos ohne Verpackung verstaut werden können. Das Schiff mit dem Spitznamen "Das Schiff der tausend Autos" pendelte zwischen dem Hafen von Savona und Genua nach Nordamerika und machte dabei in San Francisco, New York, Los Angeles und Vancouver Halt.

Fiat rüstete später zwei weitere Schwesterschiffe für diesen Zweck aus, die Italmare und die Italvega.

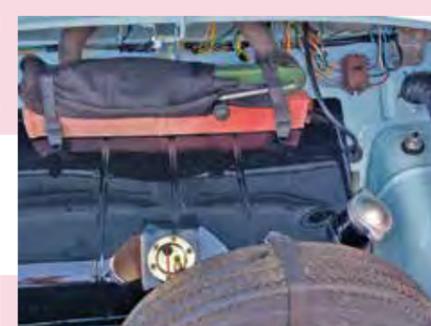
Geplatzter Traum.

Trotz der geplanten Vertriebsoffensive von Fiat hat sich die Neugier der amerikanischen Öffentlichkeit nicht in Verkaufszahlen niedergeschlagen. Schätzungsweise 300 „Fiat 500 Nuova America“ wurden als amerikanische Version produziert.

In Essen auf der Techno Classica wurde vor einigen Jahren ein Fiat 500 Nuova America für 38.000€ angeboten.

In den USA hieß der Kleine „Fiat the new 500“ 🚗

Die in kursiv gesetzten Texte stammen von der Seite www.ciclootto.it/fiat-500-america



DER FIAT 126 MOTOR STEYR PUCH – EIN WÜRDIGER NACHFOLGER DES STEYR PUCH 500?



TEXT // FOTOS Dr. Holger Zeidler

**FIAT
126 MOTOR
STEYR-PUCH**

Seit 30.09.1957 war der Steyr Puch 500 auf dem Markt; seine Original-Produktion endet 1968, danach wurde der Fiat 500 komplett nach Graz geliefert und dort mit dem Puch-Motor ausgestattet. Besonders mit dem Getriebe gab es des öfteren Schwierigkeiten.

1973 wurde die Produktion des Puch 500 endgültig eingestellt.

Eine Frage drängte sich nun auf: Wird es ein Nachfolgemodell geben, vielleicht den Fiat 126 mit dem Puch-Motor? Und tatsächlich kam von 1973 – 1975 der Fiat 126 mit Puch-Motor auf den Markt. Es war ein letzter Versuch, doch die Zeit der kleinen Autos schien vorerst vorbei zu sein.

Zur Vorgeschichte:

1973 suchten wir einen Nachfolger für unseren in die Jahre gekommenen Puch. Eine Anfrage bei Ludwig Liedl ergab, dass ein neuwertiger TR I, der von Liedl ursprünglich als Reservefahrzeug für den Motorsport, sprich Bergrennen, bereitgehalten wurde, verfügbar war. Nach Begutachtung vor Ort in Graßlfing ging er im September 1973 in unseren Besitz über. Just zu diesem Zeitpunkt sickerten erste Informationen über das Nachfolgemodell des Steyr Puch 500 durch. Ludwig Liedl berichtete uns, der neue Puch auf der Basis des

Fiat 126 sei in Österreich bereits typisiert worden, habe 700 ccm und 30 PS mit Eberspächer Heizung und sollte eigentlich ab September in Serie gehen.

Am 20.11.1973 – etwas verzögert – wurde der Fiat 126 Motor Steyr Puch dann in Wien der Presse vorgestellt. Für die Zulassung in Deutschland mussten einige bürokratische Hürden genommen werden, aber dank Liedl gab es im Laufe des Jahres 1974 grünes Licht.

Liedl gab zunächst als Grundpreis für den Neuen 6.800 DM inkl. Heizung und Überführung an. Später wurden daraus DM 7.250 (25 PS) bzw. rund 8.000 DM (40 PS). In Österreich belief sich der Preis für das 25 PS-Modell auf knapp 46.000 Schilling.

Prospektmaterial gab es in zwei Varianten: 4-seitig und 8-seitig.

Alle Jahre wieder, so auch im Herbst 1974, suchten wir die Werkstatt von Ludwig Liedl auf, um eine Jahresinspektion an unserem TR durchführen und einige Verbesserungen vorzunehmen zu lassen. Hierfür war ein Aufenthalt von zwei bis drei Tagen vorgesehen. Auf dem Firmengelände stand der Nachfolger, der Fiat 126 Motor Steyr Puch mit dem Kennzeichen R-A 922, den wir mit großem Interesse in Augenschein nahmen. Ludwig Liedl bot uns sofort an, den Wagen für die Zeit unseres Aufenthalts als Ersatzfahrzeug (Leihwagen)

zu nutzen. Einzige Bedingung: Wir sollten den Wagen ausgiebig fahren und dann über unsere Eindrücke berichten. Nachdem wir das Übernachtungsquartier im Einfamilienhaus der Walba bezogen hatten, begannen wir mit den Testfahrten im Fiat 126 mit Puchmotor, was uns Spaß bereitete und wichtige Erkenntnisse lieferte:

Das Platzangebot – besonders vorne – überzeugte sofort. Der robuste Boxermotor lief, wie gewohnt, wie geschmiert, allerdings bemerkte man im Fahrbetrieb das um fast 100 kg höhere Leergewicht (595 kg) gegenüber dem Vorgänger, was sich sowohl beim Beschleunigen als auch beim Fahren bergauf deutlich bemerkbar machte. Übrigens ein Grund dafür, dass Liedl den 126er Puch als Alternative im ein Jahr später erschienenen Testbericht in r+r 1/1976 auch mit dem stärkeren Motor (40 PS) ausstattete, d.h. Liedl bot zwei Motorversionen (25 und 40 PS) an. Im Alltagsbetrieb war der stärkere Triebbling die bessere Wahl.

Das Temperament der von uns gefahrenen 25 PS-Version war insgesamt befriedigend und die Straßenlage durchweg gutmütig, Handlichkeit und Wendigkeit überzeugend, die serienmäßige, motorunabhängige Standheizung bedeutete hohen Komfort, der Anschaffungspreis allerdings schreckte ab.

Eine attraktive Preisgestaltung erwies sich allerdings als schwierig, und selbst Liedl war nicht allzu optimistisch, ob sich der 126er auf Dauer auf dem Markt behaupten könne. Er sollte leider recht behalten, denn 1975 wurde die Produktion in Graz nach gut zwei Jahren eingestellt. Es war eine letzten Endes unglückliche Entwicklung.

Immerhin wurde der Fiat 126 Motor Steyr Puch in mehreren Fachzeitschriften vorgestellt bzw. in Testberichten unter die Lupe genommen, z.B. in Auto, Motor und Sport 7/1974, AustroMotor 8/1974 und besonders ausführlich in Rallye und Racing 1/1976 (siehe Artikel „Der David mit dem Dampf“. Auch mot plante für 1975 einen Testbericht, was dem Titelblatt von mot 26/1974 (AUTO Markt, 75) beim genauen Betrachten zu entnehmen war, aber dann hinfällig wurde. mot-Redakteur Männer bestätigte am 06. März 1975 das bevorstehende Aus für den Puch 126.

Dem Fiat 126 Motor Steyr Puch war es daher bedauerlicherweise nicht vergönnt, den Nimbus und Erfolg des in vielen tausend Exemplaren gebauten Steyr Puch 500 zu erreichen, geschweige denn fortzusetzen.

Der Ruf des Klassikers Steyr Puch 500 ist dagegen noch immer legendär. Glücklicherweise, wer auch 2024 diese Knutschkugel, das Puch-Auto, im alltäglichen Fahrbetrieb erleben darf und stets bewundernde Blicke auf sich zieht.

Qualität, die besteht!

Wir möchten das nicht vermissen!

Familie Dr. Holger Zeidler aus Göttingen 🚗



Der neue
Puch 126...

...vor der
Walba (bei
Regensburg)...

im Jahre 1974
(Herbst).

Der Wagen hat den normalen 650er Motor und serienmäßig eine Standheizung.

In rr 1/76 wurde dieser Wagen (R-A 922) dann mit der TR-Maschine getestet.



Test:
Steyr-Puch 126
(Serien- und Tuning-Version)

Der David mit dem Dampf



Steyr-Puch: Bei vielen bundesdeutschen Autofahrern – auch bei solchen, die sich für rechte Experten halten – erzeugt die Erwähnung dieses Namens keine Reaktion, im Höchsthalle ein Stirnrunzeln und nach angestrengtem Nachdenken eventuell: „Das ist doch irgend so eine österreichische Moped-firma, nicht?“

Bei Rennfans aber, die schon vor zwei Jahren die Pisten deutscher Rennstrecken umsäumten, bewirkt die Erwähnung des Namens im Regelfalle einen „Ja, das waren noch Zeiten“-Effekt. Damals verbliesen die Mini-Wölfe im Fiat 500-Schafspelz in der Klasse bis 700 ccm regelmäßig alles, was gegen sie anzutreten wagte – und oft auch die Konkurrenz aus den beiden Hubraumklassen darüber. Auch auf den deutschen Straßen sah man hin und wieder Puchs, die Fahrer von Mittelklassewagen an der Leistungsfähigkeit ihres Gefährts zweifeln ließen.

Als dann Ende 1973 die Homologation der kleinen „Alpen-Carrera“ auslief, wurde es still um Steyr-Puch. Auch die Zahl der straßenzugelassenen Puch wurde zunehmend kleiner, heute sind in der BRD noch etwa 1200 Wagen dieses Typs registriert, deren Besitzer im Regelfalle über ein umfangreiches, wohl sortiertes Ersatzteillager aus der Puch-Blütezeit verfügen.

Anfang 1974 entschloß sich die österreichische Steyr-Daimler-

Puch AG in Graz, auch das Nachfolgemodell des Fiat 500, den 126, mit einem Motor alpenländischer Herkunft auf den Markt zu bringen, denn die Nachfrage nach einem kleinen Wagen mit dem als überaus robust geltenden Zweizylinder-Boxer-Triebwerk war groß. Nach einigen Querelen mit deutschen Zulassungsbehörden gelang es Anfang 1975 dem rührigen Ludwig Liedl, seines Zeichens Großhändler der deutschen Steyr-Daimler-Puch, die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für die österreichischen Export-Wagen zu bekommen. „rallye racing“ hatte Gelegenheit, einen Serienwagen mit 25 PS und auch eine getunte Version zu testen.

In der Kürze liegt die Würze

Mit nur wenig mehr als drei Metern Länge zählt der Steyr 126 zu den kleinsten Wagen im bundesdeutschen Straßenbild. Diese geringen Außenmaße sichern ihm zugleich eine nahezu unerreichte Handlichkeit und Wendigkeit. Man entdeckt plötzlich Parklücken, die ansonsten höchstens von Zweiradfahrern in Anspruch genommen werden können. Nach dem preußischen Motto „mehr sein als scheinen“ bietet der italienisch-österreichische Winzling seinen Insassen im Innenraum zumindest auf den Vordersitzen ein erkleckliches Maß an Platz. Auf der hinteren Sitzbank lassen sich allerdings Erwachsene nur über sehr kurze

Distanzen einigermaßen erträglich transportieren.

Ansonsten zeichnet sich das Interieur des Steyr 126 nicht gerade durch übermäßigen Luxus, sondern eher durch absolute Zweckmäßigkeit aus. Das sachlich gestylte Kombiinstrument gibt hinreichend Auskunft über Geschwindigkeit und Tankinhalt (der Tankzeiger wandert jedoch zu frühzeitig in den roten Bereich) und zeigt auch ernsthafte Störungen, wie etwa mangelnden Öldruck, zuverlässig an. Speziell für die getunte Version sei allerdings der Einbau eines Drehzahlmessers und zumindest eines Öldruckmessers empfohlen, um über das Wohlbefinden des stärkeren Triebwerks einen besseren Überblick zu haben.

Eine Bequemlichkeit besonderer Art lieben sich die Ingenieure im zu Winterszeiten recht kalten Österreich einfallen: Anstelle der bei Fiat 500, 126 und den früheren Puch-Typen obligaten Gebläseheizung mit recht mäßigem Wirkungsgrad spendierten sie dem Steyr 126 eine Eberspächer Benzin-Heizung, die bei Bedarf auch unabhängig vom Motor arbeitet. Bei einem vergleichsweise geringen Benzinverbrauch von rund einem halben Liter Treibstoff pro Betriebsstunde produziert das Gerät eine wohlige Wärme, was man besonders an klirrenden Wintermorgen bald zu schätzen weiß: Vor dem Frühstück kurz an den Wagen, den Knopf ziehen, und man kann später mit eisfreien Scheiben und angenehmer Innentemperatur starten. Diese Annehmlichkeit trägt aber auch leider zu dem nicht gerade niedrig zu nennenden Kaufpreis des

Sehr genau hinsehen muß man, um den Steyr Puch von einem schlichten Fiat 126 zu unterscheiden. Lediglich ein paar Schriftzüge enthüllen die Identität des Voralpen-Carrera.



Fotos: Robert Geipel

Steyrs bei; ganz Verwöhnten bietet man auch eine Schaltuhr an (gegen Aufpreis), bei der man schon 24 Stunden vorher den Einschaltzeitpunkt der Heizung wählen kann.

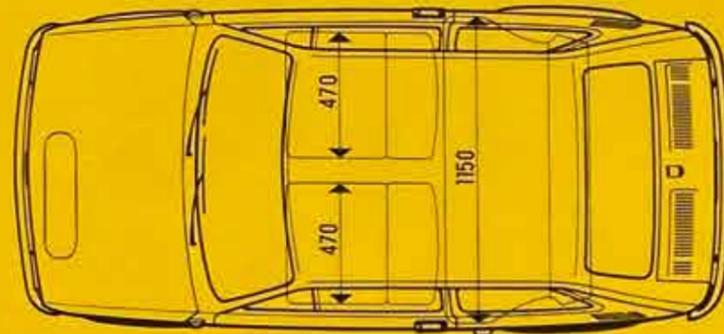
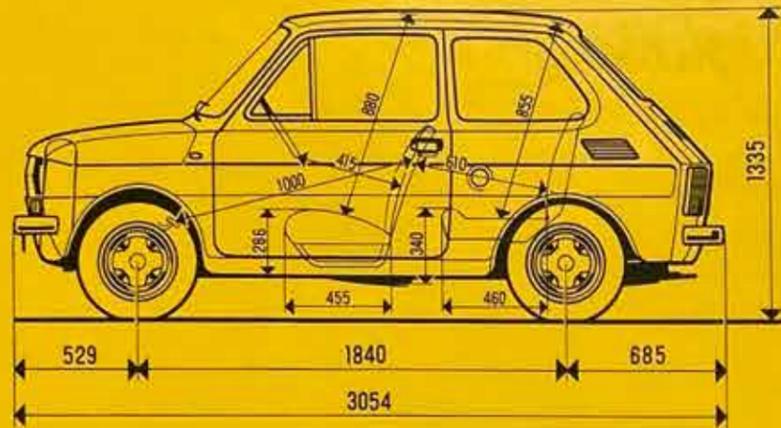
Robuste Boxer

Wesentlichstes Unterscheidungsmerkmal zu den relativ schwächlichen Reihen-Zweizylindern von Fiat ist der Boxermotor des Steyr. Das drehfreudige Triebwerk produziert aus seiner 643 ccm recht gesunde 25 Pferdestärken, die die Fahrleistungen des Steyr 126 gegenüber den 23 PS des 126 aus Turin etwas verbessern. Speziell in den Geschwindigkeitsbereichen oberhalb von 60 km/h traben die österreichischen Hafflinger wesentlich flotter. Man muß sich allerdings bei dem Serien-Puch von der Vorstellung freimachen, man könne nun wahre Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsorgien feiern: Die Leistung reicht zwar aus, um in der Stadt und auch auf Landstraßen im Verkehrsstrom kräftig mitzuschwimmen, auf Autobahnen aber hat der Spaß ein Ende: 118 km/h auf ebener Strecke – bergab deutlich mehr, denn das Triebwerk ist weit über die 4800 U/min hinaus drehzahlfest – sind zwar deutlich mehr als die 107 km/h des Normal-126, jede kleine Steigung aber reduziert die Fahrt deutlich; vom dritten anstelle des vierten Gangs muß häufiger Gebrauch gemacht werden als einem lieb ist. Auch sorgt die nicht gerade geringe Geräuschkulisse, mit der sich die 25 PS des Zweizylinders entfalten, dafür, daß Fahrten auf Fernstraßen nicht zur Lieblingsbeschäftigung eines Serien-Puch-Fahrers werden. Der Spaß in der Stadt und auf engen, kurvenreichen Landstraßen entschädigt jedoch wieder für vieles.

Mehr Saft, mehr Kraft

Ludwig Liedl, seit jeher der Nestor aller leistungsgesteigerten Steyr-Puchs, wollte sich mit den serienmäßigen 25 PS nicht begnügen. Für Leute, die es gerne schneller angehen lassen wollen, rüstet er deshalb den Steyr mit einem (nach eigenen Angaben) rund 40 PS leistenden Motor aus. Erreicht wird der Kraftzuwachs in der Hauptsache durch die Verwendung größerer Kolben und eines Zenith-Doppelvergasers. Die Höchstleistung des so präparierten Triebwerks stellt sich bei 6000 U/min ein; einer Drehzahl, die Puch-Kenner keineswegs mißtrauisch macht: Die Boxermotoren vertragen im Regelfalle noch gut 1000 Umdrehungen mehr. An der angegebenen Leistung des getunten Motors wurden allerdings von einigen Redaktionsmitgliedern Zweifel geäußert; nicht nur der subjektive Eindruck, sondern auch die

Technische Daten



Studio Point Wien - 1455/10.73/Printed in Austria by Strohal

Motordaten: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck des Fahrzeuges, Bohrung 80 mm Ø, Hub 65 mm, Hubraum 643 ccm, Verdichtung 7,8, Leistung 25 PS bei 4800 U/min, maximales Drehmoment 4,2 mkp bei 3000 U/min.

Motorkonstruktion: Zylinderkopf aus Leichtmetall mit halbkugelförmigen Verbrennungsraum, schräg hängende Ventile, Nockenwelle unter der Pleuellwelle (Zahnradantrieb), Ventilbetätigung über Winkelhebel, Stoßstangen und Kipphebel, geschmiedete Pleuellwelle auf 2 Dreistofflagern und 1 Aluminiumlager gelagert, Leichtmetallpleuellwelle mit 2 Kompressionsringen und 1 Ölreststreifen. Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe und Ölkühler.

Vergaser: Fallstromvergaser mit Startvorrichtung, Trockenluftfilter mit Ansauggeräuschkämpfer, Kraftstofftank ca. 21 l einschließlich Reserve von ca. 5 l. Mechanische Kraftstoffpumpe.

Kraftübertragung: Mechanisch vom Heckmotor über Einscheiben-Trockenkupplung - Schaltgetriebe mit 4 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang - Kegelradantrieb - Ausgleichsgetriebe - Hinterachshalbwellen auf die Hinterräder. 2., 3. und 4. Gang synchronisiert. Übersetzung im Wechselgetriebe: 1. Gang 3,25; 2. Gang 2,067; 3. Gang 1,30; 4. Gang 0,872; Rückwärtsgang 4,024. Übersetzung in der Triebachse 4,875.

Elektrische Anlage: Gleichstrom-Lichtmaschine, 12V 230W, Schubanker-Anlasser, 12V 0,5 kW, Batteriezündung.

Bremsen: Zweikreis-Trommelbremsen mit selbstzentrierenden Bremsbacken, 1 Kreislauf für Vorderräder, 1 Kreislauf für Hinterräder. Feststellbremse: mechanisch durch Handhebel auf Bremsbacken der Hinterräder wirkend.

Aufhängung: Vorn: Einzelradaufhängung mit oberen Querlenkern und hydraulischen doppelwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern. Hinten: Einzelradaufhängung an Schräglenkern mit Schraubenfedern und hydraulischen doppelwirkenden Teleskop-Stoßdämpfern.

Lenkung: Lenkung mit Schnecke und Segment als Einzelradlenkung mit geteilten Spurstangen, Wendekreis 8,6 m.

Räder und Reifen: Scheibenräder mit Felge 4x12", Radialreifen 135 SR 12".

Heizung: Eberspächer-Benzin-Heizung BL 2 Z mit Temperaturregelschalter, Abschalttemperatur bei Stellung klein 48° - 58° C, bei Stellung groß 88° - 100° C. Benzinverbrauch 0,46 - 0,50 l/h.

Maße und Gewichte:

Radstand	1840 mm	Leergewicht (betriebsbereit)	585 kg
Spurweite vorn	1142 mm	zul. Belastung	315 kg
Spurweite hinten	1203 mm	zul. Gesamtgewicht	900 kg
Länge	3054 mm	zul. Achslast vorn	380 kg
Breite	1377 mm	zul. Achslast hinten	560 kg
Höhe	1335 mm		

Fahrleistung: Höchstgeschwindigkeit über 110 km/h, Bergsteigefähigkeit 35%, Verbrauch 7 - 7,5 l/100 km.

Wunschausrüstung: hinteres Seitenfenster ausstellbar, 24-Stunden-Schaltuhr für Benzinheizung (im einschlägigen Fachhandel).

Überall Steyr-Fiat Service. Mehr als 200 Steyr-Fiat Stützpunkte in Österreich bilden ein dichtes Netz: eine Organisation von Spezialisten, Werkstätten und Ersatzteillagern, die Ihnen garantiert, daß ihr Fahrzeug immer voll einsatzfähig bleibt. Wohin Sie auch fahren, am Lenkrad Ihres Fiat 126 Steyr-Puch sind Sie nie allein, denn ein Service-Stützpunkt ist immer in Ihrer Nähe.



Dr. Holger Zeidler

Der Größte Kleinste



FIAT
126 MOTOR
STEYR-PUCH

Alle Angaben und Abbildungen dieses Prospektes sind unverbindlich. Konstruktions- und Ausführungsänderungen sind vorbehalten.



Das ist er –

Wer kennt nicht den Steyr-Puch 500, der in vielen tausend Exemplaren die Richtigkeit seines Konzepts bewiesen hat. Nur gute Autos werden erfolgreich so lang gebaut. Der Ruf des Steyr-Puch 500 ist auch heute noch legendär. Hier aber ist sein legitimer Nachfolger – er hat alle Vorzüge, die schon den Steyr-Puch 500 auszeichneten – aber zusätzlich all das, was jahrzehntelange Erfahrung und intensive technische Entwicklungsarbeit mit sich brachten.



Das raffinierte Konzept der Fahrgastzelle mit gewölbten Seitenfenstern und das kompakte Antriebsaggregat (der Steyr-Puch-Motor) im Heck ermöglichen es, einen Innenraum von überaus beachtlichem Volumen bei bescheidenen Außenabmessungen zu schaffen. Die flache Dachform ergab große Türen und mehr Koptraum für die Passagiere auf der Rücksitzbank. Mit einem Wort: der Größte Kleinste.

Ein praktischer Nylonteppich bedeckt den ganzen Boden. Sitze und Wagenseiten sind stoff- bzw. kunstlederbespannt. Der Wagenhimmel besteht aus schallschluckendem Material. An alles wurde gedacht: Haltegriff über der Tür für den Beifahrer und Armstützen für die Passagiere im Fond. Deckenbeleuchtung, die sich beim Öffnen der Türen einschaltet. Gepolsterte Sonnenschutzblenden und Rückspiegel mit Sollbruchstelle. Ablagefächer in den Türseiten. Kalt- und Warm-Zwangsbeltüftung (auch bei geschlossenen Fenstern wirkend).

Die Instrumentierung ist in einem Großinstrument zusammengefaßt. es enthält Tachometer, Kilometerzähler, elektrische Benzinuhr und die üblichen Kontrolleuchten. Das gesamte Armaturenbrett – in dessen Mitte sich Lichtschalter und Scheibenwascherbetätigung befinden – ist in blendfreiem Mattschwarz gehalten und aus Gründen der Sicherheit gepolstert. Die restlichen Bedienungselemente sind entlang der Lenksäule und am Mittel-tunnel angebracht, der auch ein weiteres Ablagefach trägt.

Über die Qualitäten des Steyr-Puch-Motors zu sprechen ist einfach nicht nötig. Er ist solide und von sprichwörtlicher Robustheit und Lebensdauer. Er hat sich im Steyr-Puch 500 wie im „Hatlinger“ -zigtausendfach bewährt. Seine lobenswerte Sparsamkeit ist ihm genauso wie die vielgerühmte Bergfreudigkeit geblieben. Die Gebläse-Luftkühlung mit speziellem Ölkühler macht ihn standfest selbst unter schwierigsten Bedingungen: ein Boxer-motor mit 650 ccm und 25 DIN-PS. Von Steyr-Puch.

Für ein langes Autoleben konstruiert: bei der Lackierung und dem Korrosionsschutz des Fiat 126 Steyr-Puch wurden die modernsten technischen Verfahren (wie Elektro-Phorese im Tauchbad) angewendet. Die Felgen werden in einem Spezialverfahren mit Epoxyd-Pulver lackiert.



FIAT 126 MOTOR der STEYR-PUCH

Neu ist die Heizung: eine Benzin-Standheizung. Sie sorgt für Wärme, auch wenn der Wagen still steht. Und wenn Sie am frühen Morgen schon in ein „vorgeheiztes“ Auto einsteigen wollen, nehmen Sie sich die 24-Stunden-Uhr dazu. Am Vorabend schalten Sie auf 06.30 Uhr und wenn Sie um 06.40 Uhr abfahren, sitzen Sie bereits in einem herrlich warmen Auto. Übrigens – so eine Benzinheizung ist geruchlos und kommt mit einem Liter Brennstoff stundenlang aus.

Der Wagenboden ist durch einen doppelten Rahmen verstärkt, um die Unverformbarkeit der Fahrgastzelle zu gewährleisten. Der obere Rahmen besteht aus seitlichen Längsstreben und einem Tunnel über die ganze Länge des Bodens; der untere Rahmen ist von unten angeschweißt und besteht aus einem Rechteck, das von den 4 Verstärkungspunkten für die Befestigung der Vordersitze gebildet wird. Das Rechteck besteht aus 2 Querstreben und 4 Profilleisen mit 3 weiteren Längsstreben von größerem Profil, die bis auf wenige Zentimeter an die Blattfedern reichen. Dadurch wird selbst bei einem Frontalzusammenstoß ein etwaiges Verschieben der Vorderachse und der Blattfedern nach hinten abgefangen.

Die Türen, die Türstreben auf beiden Seiten, die Längsstrebe des Wagendaches und die Längsstrebe des Bodens bilden einen geschlossenen Rahmen um die Türöffnungen. Die Türen sind außen durch einen Steg, der seitlich weitergeführt wird, geschützt und haben außerdem innen eine Längsverstärkung, die seitlichen Schutz auf der Höhe der Gürtellinie bildet und zudem als Druckpfosten bei Frontalzusammenstößen und Auffahrunfällen wirkt. Das Vorderteil der Karosserie ist verformbar und damit stoßabsorbierend konzipiert. Zu diesem Zweck bestehen die Kotflügel aus kastenförmigen Elementen, während der vordere Überhang am Wagenboden durch eine „Y“-förmige Verstärkung auf der Höhe der Blattfeder befestigt wurde. Das Wagenheck weist zwei robuste Stahlprofile auf, die mit den Radkästen und den Seitenteilen ein einheitliches Ganzes bilden; die Seitenteile sind miteinander auch durch die Zwischenwand der Fahrgastzelle verbunden. Den Abschluß der Karosserie bildet die robuste Traverse, auf welcher der Motor gelagert ist. Zum weiteren Schutz der Passagiere hinten wurde am Rückfenster ein dicker Streifen aus verformbarem Material angebracht. Alle Sitze sind für die Montage von Sicherheitsgurten vorbereitet.

Noch mehr Sicherheit: die Bremsen des Fiat 126 Steyr-Puch werden über zwei unabhängige hydraulische Bremskreise betätigt. Die Lenkung, ausgeführt als Segmentlenkung, ist mit einer dreiteiligen Sicherheitslenksäule ausgestattet. Außerdem wird der Fiat 126 Steyr-Puch serienmäßig mit Radialreifen ausgerüstet.



Das ist er - der **FIAT 126 MOTOR STEYR-PUCH**



Wer kennt nicht den Steyr-Puch 500, der in vielen tausend Exemplaren die Richtigkeit seines Konzepts bewiesen hat. Nur gute Autos werden erfolgreich so lange gebaut. Der Ruf des Steyr-Puch 500 ist auch heute noch legendär. Hier aber ist sein legitimer Nachfolger – er hat alle Vorzüge, die schon den Steyr-Puch 500 auszeichneten, aber zusätzlich all das, was jahrzehntelange Erfahrung und intensive technische Entwicklungsarbeit mit sich brachten.

Das raffinierte Konzept der Fahrgastzelle mit gewölbten Seitentfenstern und das kompakte Antriebsaggregat (der Steyr-Puch-Motor) im Heck ermöglichen es, einen Innenraum von überaus beachtlichem Volumen bei bescheidenen Außenabmessungen zu schaffen. Die flache Dachform ergab große Türen und mehr Koptraum für die Passagiere auf der Rücksitzbank. Mit einem Wort: der Größte Kleinste.

Ein praktischer Nylont Teppich bedeckt den ganzen Boden. Sitze und Wagenseiten sind stoff- bzw. kunstlederbespannt. Der Wagenhimmel besteht aus schallschluckendem Material. An alles wurde gedacht: Haltegriff über der Tür für den Beifahrer und Armstützen für die Passagiere im Fond. Deckenbeleuchtung, die sich beim Öffnen der Türen einschaltet. Gepolsterte Sonnenschutzblenden und Rückspiegel mit Sollbruchstelle. Ablagefächer in den Türseiten. Kalt- und Warm-Zwangsbelüftung (auch bei geschlossenen Fenstern wirkend).



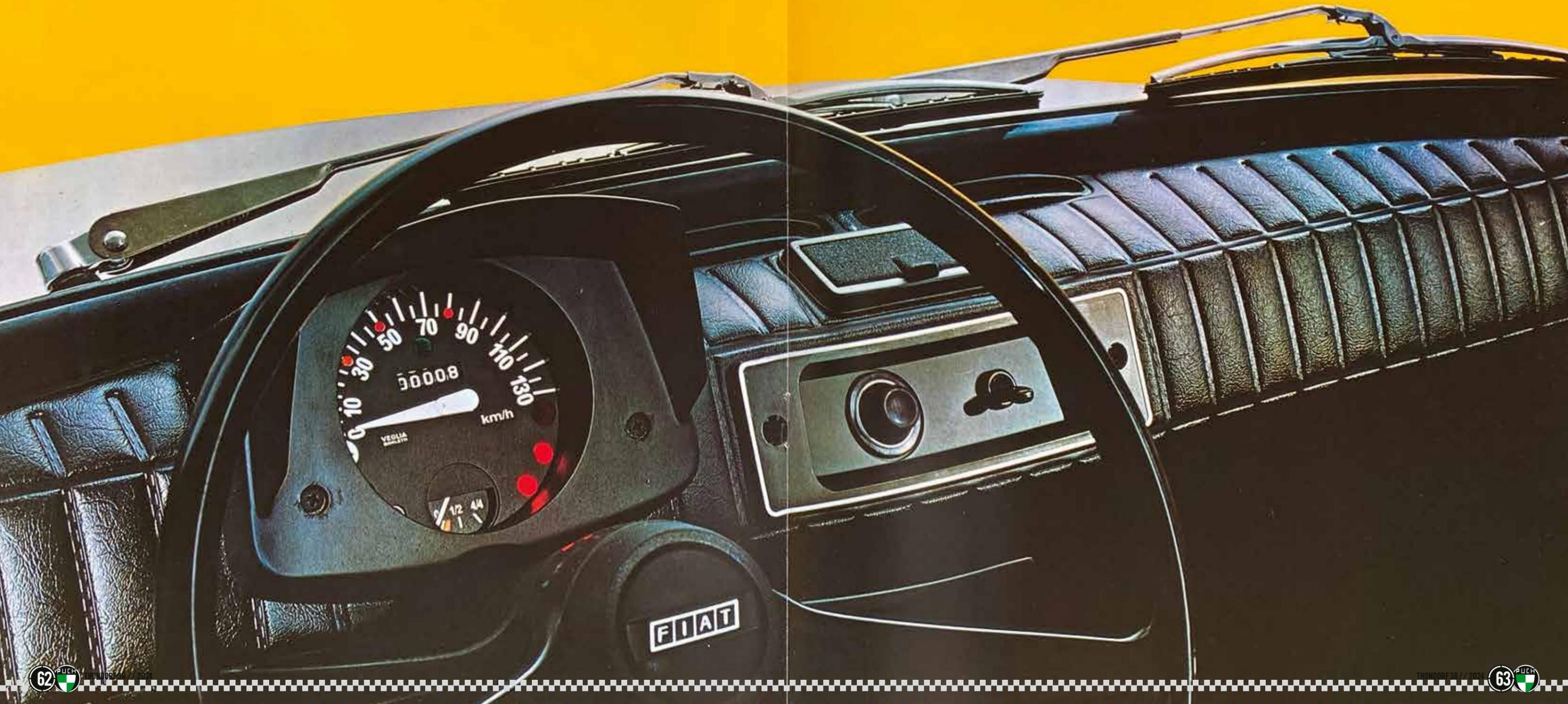


Die Instrumentierung ist in einem Großinstrument zusammengefaßt: es enthält Tachometer, Kilometerzähler, elektrische Benzinuhr und die üblichen Kontrollleuchten. Das gesamte Armaturenbrett – in dessen Mitte sich Lichtschalter und Scheibenwascherbetätigung befinden – ist in blendfreiem Mattschwarz gehalten und aus Gründen der Sicherheit gepolstert. Die restlichen Bedienungselemente sind entlang der Lenksäule und am Mitteltunnel angebracht, der auch ein weiteres Ablagefach trägt.

*Wenn Sie Ihre Stadt lieben...
wenn Sie Ihr Land lieben...
wenn Sie Ihre Frau lieben...*

dann ist das die Lösung

FIAT
126 MOTOR
STEYR-PUCH





Über die Qualitäten des Steyr-Puch-Motors zu sprechen ist einfach nicht nötig. Er ist solide und von sprichwörtlicher Robustheit und Lebensdauer. Er hat sich im Steyr-Puch 500 wie im „Hatlinger“ zigtausendfach bewährt. Seine lobenswerte Sparsamkeit ist ihm genauso wie die vielgerühmte Bergfreudigkeit geblieben. Die Gebläse-Luftkühlung mit Ölkühler machen ihn standfest selbst unter schwierigsten Bedingungen: ein Boxermotor mit 650 ccm und 25 DIN-PS. Von Steyr-Puch.

Neu ist die Heizung: eine Benzin-Standheizung. Sie sorgt für Wärme, auch wenn der Wagen still steht. Und wenn Sie am frühen Morgen schon in ein „vorgeheiztes“ Auto einsteigen wollen, nehmen Sie sich die 24-Stunden-Uhr dazu. Am Vorabend schalten Sie auf 06.30 Uhr und wenn Sie um 06.40 Uhr abfahren, sitzen Sie bereits in einem herrlich warmen Auto. Übrigens – so eine Benzinheizung ist geruchlos und kommt mit einem Liter Brennstoff stundenlang aus.

Für ein langes Autoleben konstruiert: bei der Lackierung und dem Korrosionsschutz des Fiat 126 Steyr-Puch wurden die modernsten technischen Verfahren (wie Elektro-Phorese im Tauchbad) angewendet. Die Felgen werden in einem Spezialverfahren mit Epoxyd-Pulver lackiert.



Der 126 ist ein sicherer Kleinwagen

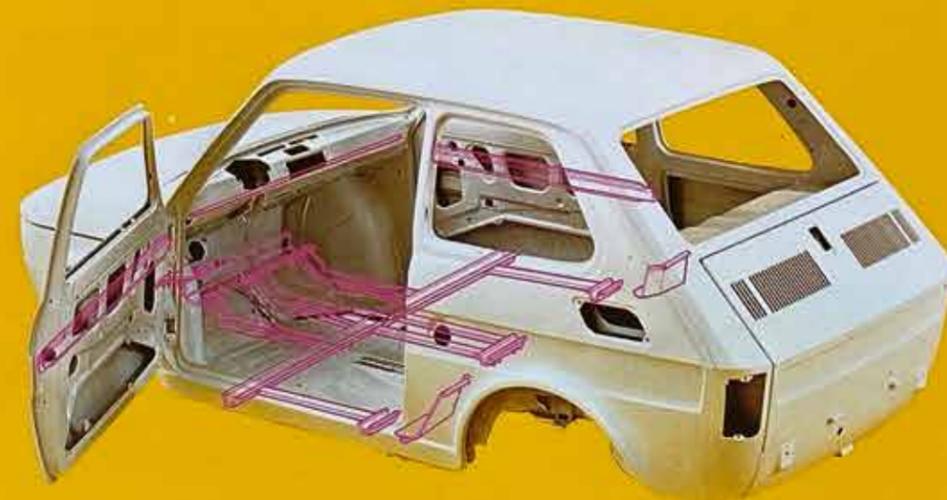
Die Bremsen des Fiat 126 Steyr-Puch werden über zwei unabhängige hydraulische Bremskreise betätigt. Die Lenkung, ausgeführt als Segmentlenkung, ist mit einer dreiteiligen Sicherheitslenksäule ausgestattet. Außerdem wird der Fiat 126 Steyr-Puch serienmäßig mit Radialreifen ausgerüstet.



Der Wagenboden ist durch einen doppelten Rahmen verstärkt, um die Unverformbarkeit der Fahrgastzelle zu gewährleisten. Der obere Rahmen besteht aus seitlichen Längsstreben und einem Tunnel über die ganze Länge des Bodens; der untere Rahmen ist von unten angeschweißt und besteht aus einem Rechteck, das von den 4 Verstärkungspunkten für die Befestigung der Vordersitze gebildet wird. Das Rechteck besteht aus 2 Querstreben und 4 Profileisen mit 3 weiteren Längsstreben von größerem Profil, die bis auf wenige Zentimeter an die Blattfedern reichen. Dadurch wird selbst bei einem Frontalzusammenstoß ein etwaiges Verschieben der Vorderachse und der Blattfedern nach hinten abgefangen.

Die Türen, die Türstreben auf beiden Seiten, die Längsstrebe des Wagendaches und die Längsstrebe des Bodens bilden einen geschlossenen Rahmen um die Türöffnungen. Die Türen sind außen durch einen Steg, der seitlich weitergeführt wird, geschützt und haben außerdem innen eine Längsverstärkung, die seitlichen Schutz auf der Höhe der Gürtellinie bildet und zudem als Druckpfosten bei Frontalzusammenstößen und Auffahrunfällen wirkt.

Das Vorderteil der Karosserie ist verformbar und damit stoßabsorbierend konzipiert. Zu diesem Zweck bestehen die Kotflügel aus kastenförmigen Elementen, während der vordere Überhang am Wagenboden durch eine „Y“-förmige Verstärkung auf der Höhe der Blattfeder befestigt wurde. Das Wagenheck weist zwei robuste Stahlprofile auf, die mit den Radkästen und den Seitenteilen ein einheitliches Ganzes bilden; die Seitenteile sind miteinander auch durch die Zwischenwand der Fahrgastzelle verbunden. Den Abschluß der Karosserie bildet die robuste Traverse, auf welcher der Motor gelagert ist. Zum weiteren Schutz der Passagiere hinten wurde am Rückfenster ein dicker Streifen aus verformbarem Material angebracht. Alle Sitze sind für die Montage von Sicherheitsgurten vorbereitet.





Nachtrag zu meinem Beitrag „Mein erstes Auto“

in Thondorf 35, 2021, S. 16 – 19

Im Sommer 2023 wurde ich angesprochen, ob ich meinen Beitrag „Mein erstes Auto“ am schwarzen Brett der Kleinwagensammlung des PS-Speichers Einbeck nochmals aushängen könnte, da er abhanden kam. Dem bin ich gern nachgekommen. Ich sehe darin letzten Endes eine Würdigung des Steyr Puch 500, dessen Original im Depot des PS-Speichers nach wie vor fehlt.

Dr. Holger Zeidler 🚗

TR Monografie

TEXT // FOTOS Michael Kuhn 



Dietmar Etzersdorfer, Erik Teichmann und Horst Morocutti nahmen um das Jahr 1998 eine schwere Last auf sich:

In Graz-Thondorf stiegen sie in die Katakomben der ehemaligen Steyr-Daimler-Puch-Fabrik hinab, um vor Ort die 60.000 noch vorhandenen Stammdatenblätter der Puch 500-Produktion zu sichten. Das Werk in Graz-Thondorf ist seit 1998 im Besitz des Magna-Konzerns von Frank Stronach.

Ziel der Aktion war es, eine für alle Zeiten gültige Zählung aller jemals gebauten Steyr Puch 650 TR durchzuführen. Ich würde sagen, das ist eine Aufgabe, die man sich nur stellt, wenn man in seiner Jugend Vater und Mutter gehörig auf die Nerven gegangen ist. „Buße tun heißt nicht nur Sühne leisten, sondern vor allem freiwillig etwas Gutes tun als Ausgleich für begangenes Unrecht“.

Wir können alle froh sein, dass wir als Puch 500 Besitzer nun die endgültige Wahrheit über die Anzahl der gebauten Steyr Puch 650 TR kennen. Es sind, wie aus den Unterlagen ersichtlich, um die 500 Stück. Rein rechnerisch gibt es heute mehr Exemplare als jemals gebaut wurden. So mancher Käufer hat aus diesem Grund schon negative und teure Erfahrungen gemacht. Der Zusatz TR steigert den Wert eines Puch 500 erheblich.

In den Bänden 1 und 2 sind die Steyr Puch 650 TR aufgeführt, die zum Zeitpunkt der Erstellung der TR-Monographie 1998/1999 bekannt waren.

Band 3 beschäftigt sich mit den Sonderaufbauten auf Basis des Steyr Puch 500 wie Jamos GT, Adria TS und IMP 700 GT.

Bis zum aktuellen Zeitraum 2024 sind natürlich noch weitere Steyr Puch 650 TR hinzugekommen. Einige

Puch Karosserien wurden inzwischen aufwendig restauriert und auf den Markt gebracht.

Die Erstellung der dreibändigen Monographie hat viel Zeit in Anspruch genommen. Allein das Zusammentragen des Datenmaterials war sehr aufwendig. Horst Morocutti hat sich seinerzeit ein regelrechtes Arbeitspensum auferlegt:

1. alle 60.000 Stammdatenblätter mit Dietrich E. und Erik T. durcharbeiten mit dem Ziel, die Anzahl der tatsächlich produzierten TR zu ermitteln
2. wo sich diese Fahrzeuge befinden
3. Ermittlung der Adressen der Besitzer
4. Anschreiben der Eigentümer mit der Bitte um Unterlagen und Zustandsbeschreibung der Fahrzeuge
5. Auswertung der Daten und Erstellung der Druckvorlagen
6. Spiralbindung, Angebot, Versand der einzelnen Bände
7. Kontrolle und Verwaltung der Einnahmen

Die Qualität des s/w-Druckes ist mit heutigen Maßstäben gemessen bescheiden, da die Vorlagen nur als Fotokopien vorlagen. Der Druck der Farbfotos ist gut. Horst hat den erklärenden Text auf einer normalen Schreibmaschine geschrieben.

Autor Horst Morocutti, Wels

Erscheinungsdaten:

- Band 1, Wels 1998, 136 Seiten, 690 g
 - Band 2, Wels 1999, 60 Seite, 304 g
 - Band 3, Wels 2000, 44 Seiten, 480 g
- Auflage jeweils 100 🚗



An einem sonnigen Tag im Februar 1964 entdeckte ich bei einem Spaziergang in einem Göttinger Villenviertel unter einem Alleebaum geparkt ein kleines Auto, das auf dem ersten Blick einem Fiat 500 glich, doch war eine Besonderheit nicht zu übersehen: ein großes Rückfenster und damit verbunden ein Häubchendach, eine Maßnahme, die - bereits von außen unschwer ersichtlich - spürbar mehr Platz auf den Rücksitzen versprach. Das wäre d a s Auto für mich! So hatte ich mir meinen zukünftigen Wagen vorgestellt. Beim genaueren Hinsehen zeigte sich sehr schnell, dass es sich um keinen Fiat 500 handelte, sondern um einen Steyr-Puch 500 D, mit dem Zusatz "Modell Fiat". Mit Fiat musste das Fahrzeug also etwas zu tun haben. Aber die Firma Puch - das war mir geläufig - hatte ihren Sitz in Österreich, in Graz! Und noch etwas fiel mir sofort auf. Beim Blick auf die Tachometerskala (wieviel der Wagen wohl Spitze fährt?) stutzte ich, war sie doch entgegen dem Uhrzeigersinn angeordnet und reichte bis 120 km/h. Da weit und breit vom Besitzer des Steyr-Puch nichts zu sehen war, fasste ich spontan den Entschluss, schriftlich in Graz anzufragen und um nähere Informationen zu bitten.

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

Dr. Holger Zeidler / Göttingen





U2
Ist schon wesentlich ansehnlicher und erinnerte mich an den frühen NSU Prinz 2, aber mit größeren Fensterflächen

- Sitze spartanisch
- Eigenständige Armaturen
- 5 Radbolzen



U3
Nähert sich optisch schon einer möglichen Serienversion. Glücklicherweise ist es nicht dazu gekommen.

- 3 Radbolzen



Die Herstellungskosten für eine eigenständige Karosserie in Graz hätten sich bei den geplanten Stückzahlen nicht gerechnet, also bekam der Steyr Puch 500 die geniale Karosserie des Fiat 500 Nuova – und das war gut so!



Steyr Puch 500 Vorserie mit Karosserie des Fiat 500 Nuova
• 3 Radbolzen

1957 fanden letzte Fahrversuche u. a. auf dem Großglockner statt, der als Touristik- und Versuchsstrecke schon seit einigen Jahren die Herausforderung für Automobilhersteller darstellte.

Bereits 1938 konnte der VW 38 KDF (VW Käfer) am Großglockner die Vorteile seiner Luftkühlung unter Beweis stellen.

Siehe auch THONDORF AUSGABE 37, Seite 32, Erich Ledwinka mit dem Puch 500 am Großglockner. Er ist der Sohn des erfolgreichen Tatra-Konstrukteurs Hans Ledwinka.

Auch Dipl.-Ing. Gerald Sam stellt im Netz Konstruktionszeichnungen der Puch 500 Typen U₂, U₃ und andere für Interessierte zur Verfügung.

https://www.steyr-puch.net/alte_plaene.html

Die Fotos wurden uns freundlicherweise von Dr. Constantin Kiesling, TU Graz, zur Verfügung gestellt.

Sie ergänzen in hervorragender Weise den Text und die Fotos von Friedrich F.Ehn in seinem Standardwerk „Das PUCH Automobil Buch“.

Siehe auch THONDORF AUSGABE 37, ab Seite 30.

Besonders hervorzuheben ist die Bereitschaft von Dr. Kiesling, aus seinem eigenen Fundus Material und Wissen, das meines Wissens sonst nirgendwo zu finden ist, dem Interessierten zugänglich zu machen.



Über Vater und Sohn Ledwinka gibt es ein schönes Buch aus dem akazia Verlag.

Erschienen in der Edition Vergissmeinnicht, 2015

Hans 1878 – 1967 und Erich Ledwinka 1904 – 1992

Autoren: Günther Nagenkögl und Hans Stögmüller

Darin werden auch letzte Dinge geklärt, z. B. wer die Grundkonzeption des Käfers zu verantworten hat.



Deutschlands erfolgreichster Puch-Fahrer

Kein anderer deutscher Fahrer verkörperte eine derart hohe sportliche Bindung zum Puch-Werk wie Heinz Liedl in den 1960er-Jahren. Text & Photos: Thomas Reinwald



Egon Donauer, Österreich

Mit dem Niedergang der deutschen Motorradindustrie in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre war für ambitionierte Sportler das Angebot an Wettbewerbsmotorrädern sehr gering. Einer der Werke, die vom generellen Rückgang des Motorradverkaufs scheinbar unberührt blieben, waren die Puch-Werke in Graz. Auf Grund der zahlreichen deutschen Motorradwerke waren die Verkaufszahlen in Deutschland eher bescheiden. Dies änderte sich jedoch um 1957/58, denn auf einmal rückten die österreichischen Doppelkolben-Zweitakter auch für deutsche Zweiradfans in den Fokus. Einer, der einen ganz großen Beitrag dafür leistete, war die Vertretung von Ludwig Liedl im bayerischen Ort Graßlfing – in der Nähe von Regensburg.

Liedl warb mit einem Zentrallager für Puch und schnell sprach sich herum, dass dort auch spezielle Reparaturen der Doppelkolbenmotoren fachgerecht durchgeführt werden konnten. Darüber hinaus bot „Puch-Liedl“ – wie er in der Szene nur genannt wurde – auch Gelände- und Moto-Cross-Wettbewerbsmotorräder an, dazu gab es passend abgestimmte Getriebe und spezielle Übersetzungen.

Ludwigs Sohn Heinz setzte sich bereits 1954 im Alter von 15 Jahren auf die Sitzbank einer Geländemaschine, sammelte erste Erfahrungen und fuhr bereits auch erste Erfolge ein. Sein Talent und seine Begeisterung war so groß, dass er bereits 1959 als Lizenzfahrer mit einer 125er Puch in der Deutschen Geländemeisterschaft teilnahm. Allerdings war er kein mit Werksmaterial ausgestatteter Pilot, sondern fuhr als Privatfahrer, dennoch mit privat erstklassig getuntem Topmaterial. Es galt als ungeschriebenes Gesetz, dass von den sportlichen Erfolgen des Sohnes auch die Bekanntheit der Vertretung profitierte. Schnell machte er auf sein Talent aufmerksam. Bei der DMV-2-Tage-Fahrt wurde er als Klassensieger gewertet und in der deutschen Meisterschaft entbrannte anfangs ein Konkurrenzkampf zwischen dem Puch-Fahrer, dem NSU-Piloten Michel sowie dem Werksfahrer der Zweirad-Union, Heinz Klingenschmidt. Nach dem dritten Meisterschaftslauf, der Bayerwaldfahrt, stand der 20-Jährige an der Spitze der Achttelliterwertung. Bis zum Ende der Saison gab er sie auch nicht mehr ab und wurde bereits in seinem ersten Jahr deutscher Meister. Sein Erfolg war derart meisterlich, dass er die maximal mögliche Punktezahl von 2200 auf sein Konto addiert hatte.

Mit dem Sportjahr 1960 knüpfte er sogleich an seine Erfolge an. Generell galt, dass die österreichischen Doppelkolbenmotoren mehr Power als die Zweitakter der Zweirad-Union hatten und so blieb Liedl auch weiterhin die Nummer eins der Achttelliterwertung. Beim fünften DM-Lauf in Mauer bei Heidelberg machte er dann auch seinen zweiten Meisterschaftsgewinn perfekt. In der Saison 1961 trat mit dem Münchner

Albert Braun unerwartet ein neuer Kontrahent auf. Mit einer KTM-Werksmaschine ausgestattet – der Motor war eine Lizenzfertigung von Fichtel & Sachs – zeigte er sich äußerst schnell. Die 125er-Wertung reduzierte sich in diesem Jahr auf den sportlichen Zweikampf zwischen Braun und Liedl beziehungsweise der zwei österreichischen Hersteller Puch und dem Newcomer KTM. Nach dem vierten Lauf führte Braun vor Liedl und daran änderte sich auch in den noch zwei ausstehenden Läufen nichts mehr – der 22-jährige Heinz Liedl musste sich mit dem Vizemeistertitel begnügen.

Im Sportjahr 1962 ergab sich zur Halbzeit auf seinem Punktekonto die maximal mögliche Zahl von 3 x 370 Zählern – 1100. Bei den drei noch ausstehenden Läufen unterstrich er ebenfalls seine Meisterschaftsambitionen und am Schluss der Saison stand er auch ungefährdet an Nummer eins der Wertung. Damit sicherte er sich seinen dritten Deutschen Meistertitel in der 125er-Wertung.

Das Jahr 1963 zeigte erneut, dass die 125er-Geländewertung für kein Werk von Interesse war, denn Zündapp, Hercules, Zweirad-Union und Kreidler legten ihr Werksengagement auf die Kategorien 50, 75, 100, 175 und 250 cm³, nur nicht auf die 125er-Wertung. Heinz Liedl auf seiner Puch galt in der Achttellertwertung erneut als Titelanwärter, allerdings bekam er mit dem Zündapp-Fahrer Albert Seitz erneut einen starken Konkurrenten.



Diese rasante Aufnahme mit dem kleinen Steyr-Puch war die Autogrammkarte von Heinz Liedl. Mit dem 650 TR holte er sich weitere drei deutsche Meistertitel in der Bergwertung. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1967.

wie konnte es anders sein – Puch-Steyr 650. Am Anfang seiner motorsportlichen Laufbahn fuhr er 1959 zweigleisig – mit dem Motorrad und im Sitz eines Messerschmitt Tiger bei Bergrennen. Schnell stellte sich heraus, dass er auch auf vier Rädern mit seiner ruhigen, überlegten Art und doch rasanten Fahrweise ganz vorne mitmischen konnte.

Ab dem Jahr 1964 fand er in der Wertung der Deutschen Bergmeisterschaft sein Terrain, in dem er heimisch und gar zum Schrecken der Konkurrenz wurde. 1964 stellte sich erstmals heraus, dass keiner schneller die Berge hinauffahren konnte als er – auch nicht die 700er BMW-Fraktion, die alles unternahm, um ihn zu bezwingen. Mit dem ersten Titel auf vier Rädern setzte er 1964 seine Erfolgsstory nahtlos weiter fort. Gegen den 25-jährigen Steyr-Puch-Spezialisten, der genauso

wie sein Motorrad auch sein Auto selbst für den Rennsinsatz vorbereitete, war auch 1965 die Konkurrenz machtlos und am Ende der Saison feierte er erneut den Deutschen Bergmeistertitel. Zu guter Letzt schaffte er auch noch den Hat-trick im Jahre 1966. Als er zwar auch 1967 noch weiterhin vorne mitfuhr, jedoch am Ende den Vizetitel errang, beendete er mit 28 Jahren seine motorsportliche Karriere. Fortan stand er weiterhin als Puch-Experte zur Verfügung und blickte auf die stattliche Bilanz von sieben deutschen Meistertiteln, zwei Vizetiteln, 54 Siegen auf der 125er-Maschine und 89 Erfolge auf vier Rädern zurück. Nicht zu vergessen sind dabei seine vier goldenen und eine silberne Medaille bei den jährlichen 6-Tage-Fahrten.

Fortan versorgte er die deutsche Puch-Szene als „ältester Puch-Großhändler in der BRD“ – wie es 1974 in seinen Werbeinseraten hieß – mit Rat, Tat und Teilen. Daneben trat er auch noch als Importeur für die englischen Motorradfirmen Greeves und Dalesman auf. Puch selbst hatte in Freilassing eine werkseigene Niederlassung, die Deutsche Steyr-Daimler-Puch.

Durch ständig gute Platzierungen von Albert Seitz verlagerte sich die Titelscheidung auf den letzten Lauf, der als Fränkische Geländeprüfung betitelt in Schweinfurt stattfand. Durch ein Missgeschick von Seiten Zündapp wurde Albert Seitz von Sportbetreuer Georg Weiß aus dem Rennen genommen und Heinz Liedl konnte sich – ohne Zweikampf – nochmals den Meistertitel sichern. Dieser vierte deutsche Geländemeistertitel bedeutete für den 24-Jährigen gleichzeitig die Beendigung seiner Laufbahn als Geländesportler, aber nicht als Motorsportler.

Heinz Liedl entschied sich für eine endgültige Verlagerung auf den Vierradsport im Sitz eines –

Heinz Liedl durchfährt bravourös den Fluss Eder während der DMV 2-Tagefahrt im Jahr 1959. Bei dieser Auftaktveranstaltung zur deutschen Geländemeisterschaft wurde er Klassensieger der 125er-Wertung.

Abb. linke Seite: Heinz Liedl gehörte zu den Fahrern, die mit einem ruhigen, gefühlvollen und dennoch erfolgreichen Fahrstil glänzten. Beispielsweise las sich dies in Reportagen: „... wie immer unauffällig und mit größter Ruhe, wie wir das an ihm so schätzen.“



Während sich das Puch-Werk nicht werksseitig in der deutschen Geländemeisterschaft beteiligte, hielt Heinz Liedl die Fahnen des österreichischen Werks hoch und zeigte, wie stark die Doppelkolbenzweitakter waren.



Offenbar mit großem Interesse beäugten die Zuschauer den Fahrstil des Graßfingers, der hier eine leichte Böschung in den Rasten stehend passierte.



Knapp 11,5 PS leistete der Doppelkolbenzweitakter, der durch zwei Vergaser – an jeder Seite einer – gespeist wurde, saugte seine Luft über jeweils hochgelegte Filter an, hier sehr gut erkennbar. Insgesamt wirkte die Puch sehr kompakt und filigran.



Im letzten Jahr seiner deutschen Meisterschaft 1964 bekam Heinz Liedl durch den Werkseinsatz von Zündapp einen starken Gegner, dennoch konnte er sich am Ende der Saison erneut mit dem Titel schmücken.



Während seiner aktiven Sportzeit vertraute er stets auf seine eigens hergerichtete Puch – hier 1959 auf der 125er – und auch sein Auto perfektionierte er selbst.



Saisonauftritt für die Meisterschaft am 1. April 1962 in Kiel – Höpfner (NSU), Liedl (Puch) und Ackermann (DKW) warten auf den Start der 125er-Wertung.



Heinz Liedl im Fahrerlager – Basis seiner 125er war die käufliche Geländemaschine. Es blieb sein eigenes Geheimnis, was er daran verbesserte, doch seine Erfolge gaben ihm letztlich recht.

„Da wir zahlreiche Lagerbestände von Firmen aufgekauft haben, welche heute nicht mehr existieren, sind bei uns noch sehr viele originale Teile erhältlich.“

Dietmar Etzersdorfer ist Inhaber der Firma AUTOQUARIAT in Wien. AUSTRO CLASSIC hat an ihn ein paar Fragen zum Thema Ersatzteilversorgung für Oldtimer gerichtet.

Herr Etzersdorfer, wie sind Sie zum Ersatzteilvertrieb für Oldtimer-Teile gekommen?

So wie fast jeder aus dieser Gründergeneration: weil es keine Teile für Oldtimer in Österreich gab. So wurde die Firma Autoquariat 1991 gegründet. Und wir waren die Ersten am Kfz-Sektor, die das pro-



fessionell angehen: also mit Katalogen, Preislisten und Versandhandel und mit eigener Teileproduktion.

Und wie kommen Sie zu den Teilen?

Wir verkaufen nur neue Ware. Da gibt es drei Möglichkeiten: Teile, die noch in Produktion sind, Reproduktionen und Originalteile. Und da wir zahlreiche Lagerbestände von Firmen aufgekauft haben, welche heute nicht mehr existieren, sind bei uns noch sehr viele originale Teile erhältlich. Von Steyr-Fiat aus Oberösterreich bis zum Steyr-Puch PKW und Haflinger Teilelager aus Graz. Und diese Originalteile sind natürlich das Begehrteste.

Und die Nachbauteile? Wie gut sind die?

Wir bemühen uns die bestmöglichen Qualitäten zu liefern. Oft bieten wir auch Alternativen wie original oder Nachbau an. Auch die Herkunft der Teile (viele kommen nach wie vor aus Österreich) erwähnen wir im Webshop. Und seit einiger Zeit haben wir auch italienische Partner, die bei bisher problematischen Teilen verbesserte Qualität (alta qualità) anbieten.

Wie lief die Entwicklung?

Vorsichtig. Zuerst in einem Keller gestartet, wurden bald diverse Keller zusätzlich dazu gemietet und 1999 zogen wir dann in eine ehemalige Molkerei in den 18.

Wiener Gemeindebezirk. Mittlerweile haben wir 18.000 Teilepositionen lagernd, davon ca. 3.500 nur für die 500er – also vom Topolino, über Puch bis zu den Fiat 500. Und aus den Katalogen ist ein mächtiges Internetshop geworden.

Und wie schaut die Zukunft für Sammlerfahrzeuge aus, wird man sie noch weiter betreiben können?

Hellsehen kann natürlich keiner, denken wir nur doch nur daran was allein in letzten Jahren alles überraschend passiert ist. Aber die Nachfrage ist ungebrochen. Und die Sympathie und Akzeptanz in der Bevölkerung ist offenbar sehr stark. Es spricht eigentlich alles dafür, dass die Klassiker auch in Zukunft bewegt werden können.

Betreiben Sie selber eigentlich auch einen 500er?

ja als Sommerauto fahre ich mit einem 700C fast jeden Tag. Dieser und alle weiteren Steyr-Puch Fahrzeuge von mir (vom Adria TS bis zum 126 Puch) haben alle 650er Motore ...

Herr Etzersdorfer, wir danken für das Gespräch

Information unter autoquariat.at/shop/



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.

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



Erik & Leonoor & ihre Oldtimer



TEXT // FOTOS Erik Kobus & Leonoor Zwaal

Mein erster Oldtimer war ein Triumph TR 6, den ich restauriert habe, als ich noch jung war, bei meinen Eltern wohnte und keine Frau hatte. Ich hatte also viel Zeit... Das änderte sich schnell, der Wagen wurde nie fertiggestellt und 2002 als nicht fahrbereites Exemplar verkauft. Dann hat mich der Oldtimer-Virus erneut gepackt. Jetzt habe ich wieder ein Auto, wenn auch ein kleines. Der Fiat 500 ist Baujahr 1971 und wir besitzen ihn seit 2003. Er war bereits restauriert, so dass wir ihn sofort fahren, genießen und Spaß haben konnten. Ich bin

Mitglied im Fiat 500 Club Nederland geworden, habe an vielen Veranstaltungen teilgenommen und in den Sommermonaten Ausflüge in die Umgebung gemacht. Bei schönem Wetter ist es herrlich, mit offenem Dach in der Sonne zu fahren und unterwegs auf einer Terrasse zu sitzen oder ein Picknick zu machen. Der Fiat wurde 2018 noch einmal überholt, komplett zerlegt und gründlich restauriert. Da so ein Fiat nicht wirklich wintertauglich und es eine Schande ist, im nassen und teilweise salzigen Winterklima zu fahren, haben wir uns für den Kauf eines Volvo Amazon entschieden.

Der Volvo Amazon ist Baujahr 1965 und wir haben ihn seit 2006. Dieser Volvo ist einzigartig, da er fast vollständig im Originalzustand ist. Nur die beiden vorderen Kotflügel wurden neu lackiert, der Rest der Lackierung ist von 1965 und die komplette Wartungshistorie bis 1965 ist ebenfalls vorhanden. Eine Gasanlage ist eingebaut, aber von außen nicht sichtbar. Wir benutzen sie in den Wintermonaten, um die Atmosphäre zu erhalten und weil es so entspannend ist.

Der Drang nach einem weiteren Oldtimer war ungebrochen und so suchten wir einen noch älteren Fiat 500 aus den Anfangsjahren mit „Selbstmördertüren“ und großem offenem Dach – wir suchten einen Fiat 500 Nuova.

Im Jahr 2010 fiel uns ein Steyr Puch 500, Baujahr 1958, ins Auge. Wir haben ihn bei Josef Steinhart in Salzburg gefunden.

Seit 2010 sind wir auch Mitglied im „Steyr Puch Freundeskreis Deutschland seit 1983“ und nehmen regelmäßig an den Veranstaltungen teil.

Es handelt sich um ein in Österreich hergestelltes Derivat des Fiat 500 mit 16-PS-Boxermotor, synchronisiertem Getriebe, stärkeren Bremsen und einem für die Berge entwickelten Fahrwerk. Der Puch fühlt sich in den Bergen wohler als der Fiat 500. Vom Puch wurden weniger als 58.000 Exemplare gebaut, vom Fiat 500 dagegen 3.700.000. Er ist also etwas seltener.

Wir haben den Steyr Puch in Österreich gefunden und gekauft, weil es ihn dort noch häufiger gibt. Unser Steyr Puch 500 ist der einzige dieses Modells in den Niederlanden und hat die Fahrgestellnummer 1316. Er lief im Dezember 1957 vom Band und wurde im Januar 1958 zugelassen. Aus dem alten Fahrzeugbrief geht das genau hervor, auch wer das Auto vorher besessen hat und fast alle technischen Daten sind vorhanden.

Wir nehmen mit dem Fiat oder dem Steyr Puch an in- und ausländischen Veranstaltungen der Fiat 500 Clubs oder des Steyr Puch Freundeskreises teil, eventuell verbunden mit einem Urlaub. Wir transportieren die Autos auf dem Anhänger, weil das Fahren von 1.000 Kilometern und mehr etwas viel Zeit in Anspruch nimmt. Wir machen das oft zusammen mit anderen

Fiat 500 und Steyr Puch Enthusiasten und verbringen immer lustige Wochenenden.

Wenn wir im Ausland sind, unternehmen wir interessante Ausfahrten, besonders in den Bergen ist es wunderschön! Vor ein paar Jahren sind wir an einem Tag über den Gotthardpass, den Oberalppass und den Klausenpass gefahren. Alle drei um die 2000 Meter hoch, teilweise im Schnee – ein Erlebnis mit viel Spaß. Man bekommt Komplimente und Daumen hoch oder Applaus von allen, auch von den Radfahrern, die schon Schwierigkeiten haben, bergauf in die Pedale zu treten. Einmal sind wir mit dem Fiat nach Monaco gefahren und haben auf dem Parkplatz direkt neben einem Rolls Royce geparkt. Die Motorhaube war so hoch wie mein Dach. Wir fuhren um die Formel 1-Rennstrecke, gingen ins Casino und standen zwischen all den anderen exklusiven Autos. Plötzlich ist man fotogen (ja, der Fiat). In Italien ist man mit einem Fiat 500 überall willkommen. Manchmal zahlen sie sogar die Parkgebühren.

Mit unserem Steyr Puch waren wir mit dem Freundeskreis auf dem Nürburgring und befuhren die berühmte Nordschleife, auch „Die Grüne Hölle“ genannt.

Es war wirklich aufregend, auch wenn wir nur eine Runde gefahren sind und das auch noch ganz hinten. Mit Freunden fuhren wir von Lungern über den Brünigpass, Sustenpass, Furkapass, Grimselpass und wieder über den Brünigpass. Oben auf dem Furkapass haben wir ein paar verrückte Holländer getroffen. Sie waren in einem alten VW Käfer mit Wohnwagen unterwegs. Das war ein Fotomoment!

Ich könnte so weitermachen, denn wie ihr bemerkt, sind wir viel mit unseren Fiat 500 F Oldies unterwegs. Dazu gehört auch die Organisation von Veranstaltungen. Zu diesen Veranstaltungen kommen 100 bis 250 dieser „Rucksäcke“.

Wir hoffen, mit allen 500-Freunden noch viele schöne Momente zu erleben und viele Kilometer zurückzulegen.

Bis bald!
Erik und Leonoor 🚗



Der Kleine, die riesige Rarität

Von Carsten Hebestreit, 12. Mai 2018, 00:04 Uhr

TEXT Carsten Hebestreit // FOTOS Diverse Quellen



Der Stolz der Familie: Daniel (26), Laurenz (16) und Vater Ewald Platzer (55) mit dem Puch 650 TR

Bild: Spitzbart

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

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



Die Platzer und ihr neuestes Puch-Projekt.

Bild: Spitzbart

Sehr dünnes Blech

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

2009 rollte Puch Nummer drei in die Platzer-Garage: Baujahr 1957, die erste Serie. "Davon wurden nur 1050 Stück gebaut", sagt der 26-Jährige. "Blechmäßig ist er fertig", sagt Daniel.





Der Puch wurde umgespritzt, ist aber ansonsten nicht verbastelt

Bild: Spitzbart

Via Facebook gefunden

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



Der Typenschein

Bild: Spitzbart

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

Puch 650 TR

Hatten die ursprünglichen Puch 500 16 bzw. 19,8 PS, rollten von 1964 bis 1966 650-TR-Modelle vom Band. Mit 81 Millimeter Bohrung (500er: 70 mm) leistete der 2-Zylinder-Boxer mit dem 32-Millimeter-Doppelvergaser 30 PS. Statt 120 km/h standen 160 km/h auf dem Tacho. Eine Besonderheit ist die elektrische Benzinpumpe. Üblich war eine mechanische Pumpe. Verbaut wurden mehrere Stabilisatoren und größere Bremsstrommeln vorne.



Der Originalbericht aus den OÖ Nachrichten

<https://www.nachrichten.at/panorama/motormarkt/motor/Der-Kleine-die-riesige-Raritaet;art111,2894100>

Wegwerfen ist eine Sünde

Kauf dich glücklich

TEXT // FOTOS Florian Gasser



Das Waffenrad und Holz aus dem Wienerwald: Ein neues Buch erzählt die Geschichte des österreichischen Konsums – von bitterer Armut bis zum Überfluss.

Kauf dich glücklich

Am Anfang steht das Plündern. Als Wien im April 1945 befreit wird, die Versorgung der Bevölkerung aber zusammenbricht, werden Geschäfte, öffentliche Institutionen und Fabriken ausgeräumt. Wer gerade in Ottakring ist, der hat Glück. 4.000 Zigaretten seien in der Tabakfabrik erbeutet worden, erinnert sich Gertrud Jagob, die damals 15-jährige Tochter eines Hausmeisterehepaars. Es folgen Hamsterfahrten aufs Land, die Tauschwirtschaft erlebt eine Renaissance. Und wer fit genug ist, geht in den Wienerwald, um Brennholz zu sammeln – dafür braucht es jedoch eine eigene Genehmigung.

In Wegwerfen ist eine Sünde lässt die Zeithistorikerin Helene Belndorfer mehr als 60 Erzähler zu Wort kommen, die zwischen 1919 und 1958 geboren wurden. Meist sind es Geschichten aus der Kindheit, über die Not der Eltern, den Kampf um die tägliche Mahlzeit oder um das Feuerholz.

Mal fehlt es am Geld, wie in den frühen Dreißigerjahren, dann, während des Krieges, an jeglicher Art von Waren.

Wie eine Gesellschaft konsumiert, das erzählt davon, wie sie lebt. Dominieren Verschwendung und Überfluss oder Mangel und Armut? Zwischen diesen Extremen liegen oft nur wenige Jahre. Während andere Bereiche der Sozialforschung versuchen, die Bevölkerung oder

einzelne Schichten so exakt wie möglich zu erfassen, stützt sich „Wegwerfen ist eine Sünde“ auf subjektive Wahrnehmungen. Das Buch erzählt von individuellen Wünschen und Träumen sowie von Auf- und Abschwung. Wie verändern sich Innenstädte, wie entstehen Einkaufstempel an den Stadträndern und wie wirkt sich die Globalisierung auf den Einzelnen aus – all das lässt sich auch durch die Konsumgeschichte erzählen.

Bei den Kindern selbst dreht sich in der Erinnerung viel um Armut. Ein Burgenländer erzählt von einem Reim, den er und seine Freunde im Jahr 1943 als Sechsjährige in der Volksschule dichteten:

„Mei Mutter kocht an Tee,
Ohne Zucker, ohne Brot,
Ist des net a Hungersnot?“

Bessere Zeiten kommen in den Fünfzigerjahren. Konsum wird zum Ritual, oft für die ganze Familie. Bei Dorfkrämern, in Greißlereien oder später in den Warenhäusern der Städte wie dem Herzmansky auf der Wiener Mariahilferstraße.

Der Müll stieg ins Uferlose

Die Geschichten spielen im Alltag, sie berichten von den „gefürchteten Waschtagen“ oder den „Orgien zur Einkochzeit“, sie erzählen aber auch viel über Geschlechterrollen. Über Mütter, die sich selbst im Verzicht üben. Die mit Gelegenheitsjobs die Familie über Wasser halten. Oder über Werbung, die auf sie abzielt: das Waschpulver oder die

Küchenmaschine für die Hausfrau. Die Luxusartikel, die Zigaretten oder das Motorrad für den Mann. Durch die Erinnerungen der Protagonisten wird der Aufschwung Österreichs lebendig. Von den städtischen Wohnungen, in denen Stromleitungen verlegt sind, Glühbirnen aber wenig genutzt werden und stattdessen das Licht der Straßenlaternen der Beleuchtung dient, hin zum heimischen Idyll der Fünfziger- und Sechzigerjahre mit Fernsehcke. Man erfährt, wie das Fahrrad, allen voran das Waffenrad, zum Wunschtraum wird, weil es die Mobilität revolutionierte. Und man liest, wie sich Stadt und Land vor allem in Zeiten des Mangels einander annäherten.

Bei Wilhelmine Hinner und ihrem Mann begann die Anschaffungs Spirale, die mit Ratenzahlungen beschleunigt wurde, mit einem Motorrad. »Ab 1948 begann für uns der große Aufschwung! Das Erste, was wir bekamen, war ein Puch-125er-Motorrad. Die Liebe ging so weit, dass wir diese Maschine in die Wohnung schoben, sie vor unserem Bett aufstellten und sie bis zum Einschlafen betrachteten! Gekauft hatten wir sie auf Raten. Zuerst verkauften wir die Fahrräder, welche meine Eltern uns geschenkt hatten. Dieses Geld gaben wir als Anzahlung und den Rest holten wir uns von der Privatbank »Ava«. Das Haushaltsbudget hätte ich über. Ich war der Finanzminister. Gott sei Dank überließ mir mein Gatte die Wirtschaftsführung. Er gab mir sein Gehalt, mein Geld kam dazu und die Ausgaben wurden für das ganze Monat eingeteilt. Soja zum Sparen blieb noch etwas übrig. Taschengeld gab es keines. Das wäre nur Verschwendung gewesen. Wenn wir etwas gebraucht haben, wurde es gemeinschaftlich besorgt. Und da bekam nicht nur einer etwas, was nötig war, sondern jeder bekam etwas. Gekocht habe ich auch, obwohl ich mich nie dafür interessiert hätte. Das Nächste, was wir uns besorgten, war ein neuer Gasofen. Den haben wir bar bezahlt. Es kamen schon sehr viele Artikel auf den Markt und alles wollten wir haben. Aber so schnell schlossen die Preisen ja doch nicht. Wir mussten uns in Geduld fassen. Als Nächstes war der sehlichste Wunsch meines Gatten ein Auto! Vorerst aber wollten wir auch ein Kind. So kam unser Sohn 1952 auf die Welt. Er war für uns die größte Freude. 1955 kauften wir einem uns bekannten Geschäftsmann einen alten Ford Eifel um bare 4.000 Schilling ab. An diesem Wagen funktionierte überhaupt nichts. Die

Das ist meine Frau und der große Aufschwung, als Ernst langfuhr seinen Park-Motorrad. Bremsen zogen nicht, er verbrauchte mehr Öl als Benzin und hatte keine Heizung. Wir fuhren bergab ohne Benzin, und wenn wir standen, legte ich zu den Rädern einen Ziegelstein. Den hatten wir immer mit. Für alle Fälle. Der Verkehr war um diese Zeit noch sehr schwach. Wir waren die glücklichsten Leute. Das ganze Leben lag vor uns und es gingen uns auch sehr viele Wünsche in Erfüllung. Wir waren sehr agil und hatten Energie! So war unsere nächste Anschaffung im Jahre 1957 der neue Puch 500.



Wilhelmine Hinner mit Ehemann vor dem ersten Puch 500

Die Berichte werden nicht einfach hintereinandergestellt. Oft sind es nur kurze Zitate, die in einen großen Kontext verwoben werden. Die vielen Stimmen erzählen gemeinsam eine Geschichte des Landes von unten. Jene Erzähler, die Kriegs- und Nachkriegsjahre erlebt haben, stehen der Konsumgesellschaft ratlos gegenüber. »Die Wegwerfgesellschaft war geboren, der Müll stieg ins Uferlose. Wir Vorkriegs-, Arbeitslosen-, Kriegs- und Nachkriegskinder sahen dies mit Unmut«, meint eine 1928 geborene Wienerin. Die Konsumkritik mag einige Jahrzehnte alt sein. Angesichts der Klimakrise und Rohstoffknappheit, schreibt Helene Belndorfer, wirkt sie wieder erstaunlich aktuell.

Damals waren wir die ersten Käufer von Wien, Herr Prof. Hübl war hier bei uns und interviewte meinen Gatten für die Zeitung. Damals meinte noch Herr Hübl, die nächste Anschaffung werde ein Fernseher sein, der würde dann Benzin sparen helfen! Die Fernsehgeräte waren damals noch recht teuer. So viel Geld hatten wir nicht. Denn auch den Puch mussten wir abbezahlen. Das waren 60 Monatsraten. Anschließend liebten wir ein Jahr lang schuldenfrei. Aber die ganze Zeit über gingen wir zu den Auslagen von Elektrogeschäften schauen, in denen Fernsehgeräte eingeschaltet waren. Meist standen sehr viele Leute vor den Auslagen. Drei Jahre nach dem Puch 500 bekamen wir auch ein TV-Gerät. In der Zwischenzeit bekamen wir auch ein Tinbandgerät. Damit nahmen wir unseren Jungen auf, und wenn er seine Stimme hören möchte, leuchte er jedes Mal so herzlich. Auch bekam ich einmal als Weihnachtsgeschenk eine Zentrifuge statt eines Pelzmantels, aber den bekam ich bald darauf. Er war grau, ein Langbart vom Schaf. May sah damit gar aus.

Oldtimer Katalog 38
Europas größter Marktführer
HEEL

Steyr-Puch (A) • seit 1920

Das Ende der ersten Weltkriege brachte für die Österreichische Kraftfahrzeugindustrie das Auto. Eine Ausschreibung sollte die in Steyr angeordnete Firma in der Produktion von Automobilen. Erster Konstrukteur war Hans Ledwaka, der nach einigen Entwürfen für Steyr 1922 zu Lohner wechselte und dort wiederum erlangte. 1924 kam mit Ferdinand Porsche ein weiterer berühmter Konstrukteur zu Steyr. Seit 1927 kooperierte Steyr mit Puch, 1928 kam es zwischen Steyr und Auto-Union zu einer Fusion. In den darauffolgenden Jahren wurde Steyr mit fortschrittlichen und soliden Produkten. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste Steyr-Puch Modelle für den österreichischen Markt, ab 1957 wurde ein weiterer Meilenstein für 1900 mit einem selbstkonstruierten Zweilitermotor angetrieben. 1957 folgte der Fiat 500, er erhielt ebenfalls einen eigenen Motor. Die Fiat-126-Version von Steyr-Puch, die 1974 auf den Markt gekommen war, konnte an den Erfolg des Vorgängers nicht an-schließen. Mit dem Hartinger war in der nächsten Jahren ein kleiner Absatz-Prorückgang im Programm gekommen, der für den Einsatz in unregelmäßigen Bergregionen ideal geeignet war. Aus dem Vorstand später der Pinogauer, der über sechs Automobiler für Abenteurertrieb.

Motor / Antrieb	Leistung (kW)	0-100 (s)	Top-Geschwindigkeit (km/h)
500 cc / 12V	17,00	18,00	120,00
500 cc / 12V	22,00	15,00	140,00
500 cc / 12V	30,00	13,00	150,00
500 cc / 12V	40,00	11,00	160,00



Historische Puch 500 Fotos zum Buch.
Ende der Fünfziger / Anfang Sechziger



Steyr Puch in der Philatelie



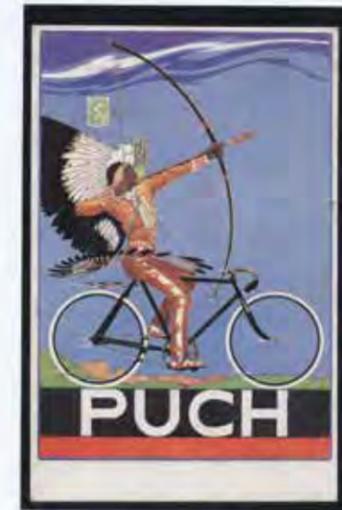
TEXT // FOTOS Dipl.-Ing. Gerald Sam

Seit den 1960er Jahren sammle ich Briefmarken und seit 1970 bin ich auch Steyr Puch Fan. Durch diese beiden Leidenschaften kam die Idee einmal möglichst alle Briefmarken mit Fahrzeugen aufzulisten und zu beschreiben die einen Bezug zu Steyr und Graz haben. Die Österreichische Post hat in den 2000 Jahren Marken zu diesem Thema herauszugeben. Parallel dazu gibt es auch personalisierte Briefmarken, die man Privat bei der Post bestellen kann und die auch frankaturgültig sind. Gleichzeitig versuche ich auch Briefe und Postkarten zu bekommen, die aus Graz stammen. Das interessanteste Stück daraus ist ein Brief aus 1910 an „Graf Palfy“. Damals gab es auch noch eine Fahrschule in der „Niederlage der Johann Puch AG“.

Weitere Bilder sind auf meiner Homepage www.steyr-puch.net zu finden.

Unsere Abbildungen entstammen seiner umfangreichen Seite. 🍷

Postkarte der Puchwerke Graz aus den 30er Jahren



Brief der Johann Puch AG - damals noch mit Fahrschule

PUCH Automobile der frühen Jahre



1900 wurde das erste Puch Automobil hergestellt. Die ersten Fahrten wurden auf den steilen Grazer Schloberg erfolgreich durchgeführt. Die ersten Automobile entstanden serienmäßig ab 1906.

Waghalsige Bergfahrten wie die Fahrt zum Schockhaus, bewiesen die Qualität des Puch Automobils. Viele Siege konnten bei verschiedenen Rennen eingefahren werden.



Eines der ersten Automobile von Puch der 'Alpenwagen'

Ein großer Name wurde 1913 geboren. Der 'Alpenwagen' erfuhr seine erste Erwähnung als Modellbezeichnung.

Nach mehreren verschiedenen Firmennamen wurden 1914 die 'Puchwerke AG' aus der Taufe gehoben.



JOHANN PUCH

1862 - 1914

Portrait Johann Puch

Unterschrift und Firmenstempel

Janez Puh wurde am 27 Juni 1862 in Stajerska bei St. Lorenzen Untersteiermark (heute Slowenien) als siebtes Kind eines Kleinbauern geboren. Mit acht Jahren verließ er sein Elternhaus und arbeitete bei einem Bäcker. Mit zwölf Jahren machte er eine Lehre als Schlosser in Pettau. Am 21 Februar 1877 erhielt er sein Lehrzeugnis. Nach Abschluss seiner Lehre ging er auf Wanderschaft. Ab 1882 leistete er seinen dreijährigen Militärdienst ab, bei dem er als Schlosser im Zeugdepot in Graz eingesetzt wurde. Nach seiner Militärzeit arbeitete er in einer Fahrradreparaturwerkstätte. Innerhalb kürzester Zeit besaß er in den Radfahrerkreisen einen guten Ruf. Er war auch selbst als Radsportler aktiv und zählte zur Mannschaft des Grazer Radfahrer-Clubs.

Johann Puch heiratete die Tochter einer Gärtnerfamilie. Im 27 Lebensjahr wurde er Unternehmer. Als Werkstatt mietete er ein Glashaus der Gärtnerei seiner Schwiegereltern. Schon im selben Jahr wurde das erste Puch Fahrrad, ein Sicherheitsniederdrad, unter dem Markennamen Styria ausgeliefert. Gleichzeitig machte er Werbung für seine „Damen“ Fahrschule.

- Übersicht:**
- PUCH Fahrradwerke
 - Gründung des PUCH Werkes
 - PUCH Automobile der frühen Jahre
 - PUCH Motorräder der frühen Jahre
 - PUCH Motorräder
 - PUCH im Motocross
 - PUCH Mopeds
 - STEYR PUCH Automobile
 - STEYR PUCH 500
 - STEYR PUCH 650TR
 - STEYR PUCH Haflinger
 - STEYR PUCH Sonderkarosserien
 - PUCH G

Ausgabe zum 150 Geburtstag von Johann Puch



PUCH Fahrradwerke

Mit dem Jahr 1890 beginnt die fabrikmäßige Herstellung von Puch-Produkten. Den Durchbruch für das Styria-Rad brachte der dritte Platz des Rennfahrers Franz Gerper bei der Distanzfahrradfahrt Wien - Berlin 1893. Johann Puch selbst erkrankte 1893 am Herzen und musste kürzer treten, da die Nachfrage nach Rädern jedoch weiterhin groß war, stieg die Bielefelder Maschinenfabrik als Kommanditistin mit ein. 1895 beschäftigte Puch schon 330 Arbeiter, die jährlich rund 6000 Fahrräder produzieren. Styria-Räder wurden bis nach England und Frankreich exportiert.



PUCH Fahrrad um 1900



Werbeplakat

Gründung des PUCH Werkes

Aus der Firma „Johann Puch & Comp. Styria Fahrradwerke 1897“ schied Puch wegen Unstimmigkeiten mit den neuen Partnern aus. Er gründete eine neue Firma zuerst unter dem Namen eines Mitarbeiters und dann 1899 als „Johann Puch - Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft“. Mit dieser Firma in Graz stellte er neben Fahrrädern auch Motorräder und Automobile her.



Puch Maschine Type A - Leichte Tourenmaschine - Modell 1904



PUCH Motorräder der frühen Jahre

Die Motorradfertigung war nach dem ersten Weltkrieg vor dem Aus. Die Rettung kam mit dem italienischen Ingenieur Marcelino der das Potential der Firma erkannte und sie rettete. Er entwickelte den Zweitaktmotor mit Doppelkolben-Prinzip. Dieses Konzept wurde bis in die 70er Jahre beibehalten.



Das Modell 200 Luxus - 1928. Es war noch ein 'Leichtmotorrad' das es auch in einer Sportausführung gab.



5/8 HP Motorrad 1906. Erstes Motorrad mit einem Freilauf in der Hinterachse. Dadurch vereinfachte sich das Fahren in den Bergen.



Werbeplakat



Puch 125 LM - 1923. Unter Giovanni Marcelino wurden günstige kleine Zweiräder als Massenfahrzeuge mit einem Doppelkolben - Zweitaktmotor entwickelt. Wegen des Topedo-förmigen Tanks bekam die 125 LM den Spitznamen 'Zigarennpuch'.



Puch 200 - Das 'Volksmotorrad'. 1938 mit 6PS wurde fast 10000 mal gebaut. Es war eine verkleinerte Variante der beliebten 250ccm Type. Sie wurde Steuer- und Führerachsefrei angeboten werden.



Die Puch 125 - 1941. Mit ihren 5PS erreichte sie bei einem Eigengewicht von 80kg 85 km/h und wurde vor allem für die Wehrmacht 17000 mal gebaut.



PUCH Motorräder der frühen Jahre

Direktor Marcelinos ist es zu verdanken, dass die Erzeugung von Puch-Motorrädern in den Zwanzigerjahren nicht eingestellt wurde. Er und Garelli verwendeten als Erste den Doppelkolbenmotor. Der Italiener Garelli verwendete einen 350er Doppelkolbenmotor bei dem sich die beiden Kolben synchron bewegten. Mit diesem System gelang es, den Benzinverbrauch des Zweitakters stark zu reduzieren.



Für die neue 250ccm Puch wählte man die Typenbezeichnung S4, die für Sport-Viergang steht. Man unterschied sich damit vom biederen Modell T3 (Touren-Dreigang) des Vorgängermodells. Sie stellte für die 30er Jahre ein überaus modernes Motorrad dar, das sich vor allem durch die lastabhängigen Getrenntschmierung des Motors und der Kupplung im Hinterrad auszeichnete. Durch diese Kupplung setzte sich die Kette in Bewegung sobald ein Gang eingelegt wurde. Die S4 wurde neben dem täglichen Einsatz in der Bevölkerung auch bei Rennen erfolgreich eingesetzt.



PUCH Motorräder

Trotz hoher Kriegsschäden konnte schon 1949 das Vorkriegsniveau in der Produktion erreicht werden. Man begann auch sehr rasch mit Neukonstruktionen.



PUCH 125 - Das Erfolgsmodell nach 1945. Es war auch im Rennsitz sehr erfolgreich.



Die PUCH 250TF war mit einem Zweitakt-Doppelkolbenmotor ausgestattet. Sie wurde von 1948 bis 1954 50601 mal produziert. Mit 12 PS lief sie 100km/h. Von 1948 bis 51 wurde sie in elfenbein und ab 1952 in schwarz lackiert.

Die neu konstruierten Schalenrahmenmodelle wurden in verschiedenen Varianten gebaut. Es begann mit den L-Modellen 1951 mit 125 ccm.



Die PUCH 175SV wurde von 1953 - 1967 81000 mal produziert. Ausgestattet war sie mit einer Schwingarm Vollnabenbremse und einem Doppelkolbenmotor. Mit 10 PS lief sie 95 km/h.

Die Lackierung war bis 1956 blau, 1957 grün und ab 1958 schwarz.



PUCH Motorräder wurden oft mit verschiedenen Bewegungen kombiniert. Hier mit einem Felber Beiwagen.



Von der MC 250 wurde zwischen 1956 - 1963 783 Stück als Sportmodell gebaut.



PUCH Roller

In den 1950er - Jahren begann Steyr Puch, nachdem es schon Vespas und andere gab, sich mit dem Thema Roller auseinander zu setzen.

Den Beginn machte Puch 1952 mit dem 125R-Roller. Er hatte in der Grundausstattung keinen Soziusitz, Tachometer und Reservierad. Diese gab es nur in der Luxusversion 125RL gegen Aufpreis. Es war aber bald die Ausführung die sich besser verkaufte. Die ersten Puch Roller wurden hellblau lackiert. Die bekannte grüne Lackierung wurde 1953 eingeführt.



PUCH-MOTORROLLER TYP XL 125



1957 brachte Puch zwei neue Modelle heraus. Den 125SR und den 150SR. Die Version 150SR hatte mit 150ccm, 6PS. Beide Varianten gab es auch alternativ mit elektrischen Anlasser. Diese wurden unter dem Namen 125SRA und 150SRA verkauft. Außerdem hatten sie schon eine Langschwinge und eine Zweifarben Lackierung. Zur Auswahl standen die Farben hellblau / dunkelblau, rot / beige und anthrazit / beige.



Der Roller 150SR Baujahr 1961 ist in anthrazit / beige lackiert.



Der Roller wurde auch bei der Post in Österreich und in Kuba eingesetzt.

Die Modelle SR und SRA wurden bis 1968 gebaut. Anfangs hatten die Maschinen eine Drehgriffschaltung, später dann eine Fußschalthebel. Von der 125 ccm Version wurden rund 3700 Stück gebaut. Von der stärkeren 150 ccm Variante mehr als 31000 Stück.



STEYR PUCH Automobile

STEYR PUCH 500

Ab 1954 beschäftigte man sich bei Steyr Puch in Graz in der Gruppe "Vierrad" mit der Neukonstruktion eines Kleinwagens. Es entstanden die Prototypen U1 bis U3. Schon diese Fahrzeuge wiesen das Grundkonzept des späteren PUCH 500 mit dem Heckmotor und den charakteristischen Alu-Bremstrommeln auf. Der Motor wurde als OHV-Viertakt Zweizylinder Boxermotor konzipiert.



Prototyp U2 mit allen Merkmalen für den STEYR-PUCH 500



Probefahrt mit dem U2 in Oberösterreich

Wegen der hohen Kosten einer kompletten Neukonstruktion inklusive der Produktion einer eigenen Karosserie wurde auf Grund eines Vertrags mit Fiat die Rohkarosserie des Fiat 500 zugekauft und adaptiert. Nur der Motordeckel und ab 1958 das feste Dach wurden in Eigenproduktion hergestellt. Der Motor, das Getriebe samt Fahrgestell und die Bremsen sind eine Eigenentwicklung von Steyr Puch. 1957 rollte der erste Puch 500 mit "Fetzendach" aus dem Werk. Er hatte 16 PS und sollte vor allem Motorradfahrer zum Umstieg animieren. Der Verkauf des Kleinwagens verlief anfangs ausgesprochen erfolgreich.



STEYR-PUCH 500D - 1960 - 1968 mit Hardtop

1959 wurde statt dem Stoffdach auch ein Hardtop angeboten. Es ist das bekannte Dach mit dem "Spoiler". Durch die Formgebung konnte die Kopffreiheit im Fond deutlich verbessert werden. Ab 1960 wurden fast alle Autos nur mehr mit dem Hardtop ausgeliefert.

Viele Stoffdachautos der ersten Jahre wurden von den Besitzern nachgerüstet, sodass heute nur mehr sehr wenige mit dem originalen Stoffdach ausgestattet sind. Durch die Nachrüstung wurde das "Riffblech" über dem Motorraumdeckel weggeworfen. Rückbauten haben heute daher ein längeres Stoffdach.



Schnittzeichnung des STEYR-PUCH 500 - 1957



PUCH Mopeds



Die "Stangel-Puch" wurde 28 Jahre von 1954 bis 1982 gebaut. Den Spitznamen erhielt sie von dem Mittelrohr des Rahmens der ersten Serie der MS50. Die zweite Serie hatte zahlreiche Verbesserungen. Eine Luxusausführung wurde 1955 vorgestellt. Bis zum Ende der Motorenproduktion 1987 ist dieser Motor weiter produziert worden.



Puch MS50L (Moped-Schalenrahmen-Luxus)

Luxus steht für die Verchromung von Felgen, Werkzeugdeckel und Naben sowie den Weißwandreifen.



Puch MV 50V "Postlerpuch" - Tank und Werkzeugkasten in gelb.



PUCH im Motocross

Lange Zeit konnten sich Puch Motocross Maschinen bei zahlreichen Veranstaltungen behaupten. 1961 verabschiedete sich Puch von der Szene mit einem 5. Platz in der WM.



Werbeplakat für Puch Motocross Maschinen



Rudolf Fasswald
Gemeindeweg 10
A-8054 Seiersberg



STEYR PUCH 650TR

Bald erkannte man das Potential des kleinen Puch Motors für Tuning Zwecke. Durch Erhöhung des Hubraums auf 650ccm und größeren Vergasern sowie einer angepassten Auspuffanlage wurden bis ca. 50PS aus dem Triebwerk geholt. Damit war es bestens gerüstet für Rallys und Rundstreckenrennen. Das beste Ergebnis erreichte SOBIESLAW ZASADA 1966 mit dem Rallye Europameister Titel auf einem STEYR-PUCH 650TR.



STEYR PUCH 650TR 1



Personalisierte Marke für die 50 Jahr Feier in Graz



STEYR-PUCH 650TR "EUROPA" im Rennsitz

Ab 1967 wurde das Fahrzeug nur mehr mit der "Europa" Karosserie ausgeliefert. Die Türen waren vorne angeschlagen und das Hardtop entfiel. Er hatte nur mehr ein kurzes "Fetzendach". Mit dieser Karosserie wurde der stärkste STEYR-PUCH 650TR 2 mit 40PS als Straßenfahrzeug ausgeliefert.

Die ersten TR hatten schon 27PS und wurden als TR1 ausgeliefert. Parallel gab es viele Bastler die z.B. bei MOSER TUNING die Tuning Teile kauften und so ebenfalls einen "TR" bekamen.



STEYR-PUCH 650TR "EUROPA" bei einem Gleichmäßigkeitsrennen



STEYR PUCH Haflinger

Neben dem STEYR-PUCH 500 wurde auch der Haflinger entwickelt und ab 1959 gebaut. Das Motorkonzept wurde dabei vom Puch-Auto übernommen und an einem Zentralchassis für Vierrad Antrieb angeflanscht. Die Geländegängigkeit ist legendär. Die Einsatzgebiete sind sehr vielfältig für z.B. Bundesheer, Rotes Kreuz, Feuerwehr, adaptiert und war vielfältig einsetzbar.



Haflinger 700AP in Phantomdarstellung



Dr. Egon Rudolf im Haflinger



Durch seine Vielseitigkeit wurde der Haflinger weltweit exportiert. Die Schweizer Armee war ein Hauptabnehmer. Weitere Länder waren z. B. Südafrika, Jugoslawien, Nigeria, Indonesien und Australien.



Grundausführung



mit kurzem Planenverdeck



mit großem Planenverdeck



mit Polyester Führerhaus



STEYR PUCH Sonderkarosserien

STEYR-PUCH IMP GT



STEYR-PUCH IMP GT Coupe von der Fa. Intermeccanica. Es wurden ca. 15 Stück gebaut.



STEYR-PUCH ADRIA TS



Adria TS vom Designer Hölbl. Es wurden nur wenige Exemplare gebaut.

PRINOTH BABY



Prinoth Baby für die Formel Junior-Baby. Die mit Steyr Puch Motor angetriebenen Fahrzeuge erreichten bis zu 190 km/h.

STEYR-PUCH JAMOS GT



Jamos GT ein Einzelstück von 1962.



PUCH G

In Zusammenarbeit mit Daimler-Benz und der Unterstützung durch die Politik entstand der Puch G.

Die Serienfertigung begann am 1.2.1979. Ein Geländefahrzeug mit vielfältigen Möglichkeiten. Es ist eines der am längsten gebauten Fahrzeuge. Die Urform wurde nie geändert.



PUCH G von 1979



PUCH G Prototyp



Mit dem PUCH G ergeben sich viele Einsatzgebiete



PUCH G von Daimler Benz 2019



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

ROBERT PROKSCHI
Kleinwagensersatzteilhandel
Original & Nachbauten für Steyr-Puch Fahrzeuge

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

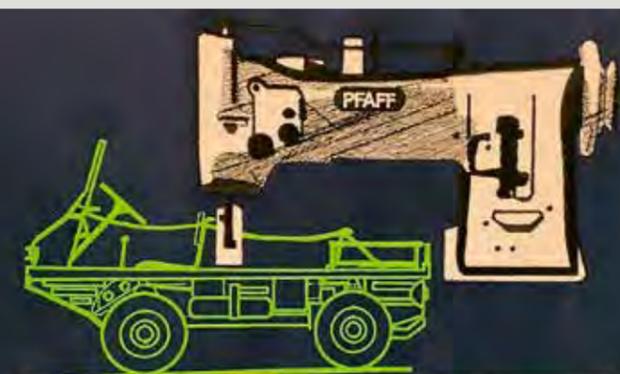
Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf
e-mail: prokschi@puch500.at

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



Haflinger Verdeckte Sahler

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

Steyr 50 - Steyr 55 - "Steyr Baby"

Steyr 50

Der Konstrukteur Karl Jenschke lieferte den Entwurf des kleinen 4-Zylinder Boxer Motors, eigentlich als Flugzeugmotor gedacht. Er hatte 978ccm Hubraum und leistete 22PS bei 3600 U/min. Die Räder waren einzeln an Blattfedern aufgehängt. Dieses stromlinienförmige, schnittige Auto war sehr komfortabel mit guten Fahreigenschaften. Mit seinen 730kg Gewicht schaffte er max 90km/h. Es wurde 1936 -1937 produziert.



Steyr 55

Die Weiterentwicklung hatte einen stärkeren 1,2Liter Motor mit 25PS bei 3600 U/min. Dadurch wurde er seinem Ruf als flottes Berg-Auto noch besser gerecht. Produziert wurde er von 1938 -1939. Durch die politischen Veränderungen wurde die Produktion zwangsweise eingestellt.



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



NEUE PRODUKTE AKTIONEN GESCHENKKARTEN PUCH 500/650 PUCH 500 / 500 S 1968 - 1970 PUCH 700 FIAT 500 FIAT 126 HAFLINGER
PINZGAUER REFORM 2000 & AGGREGATMOTOREN CLUB MAGAZIN FIAT 500 AB 2007 FARBE WARTUNG HAFLINGER



1ÖW



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

MALAT

