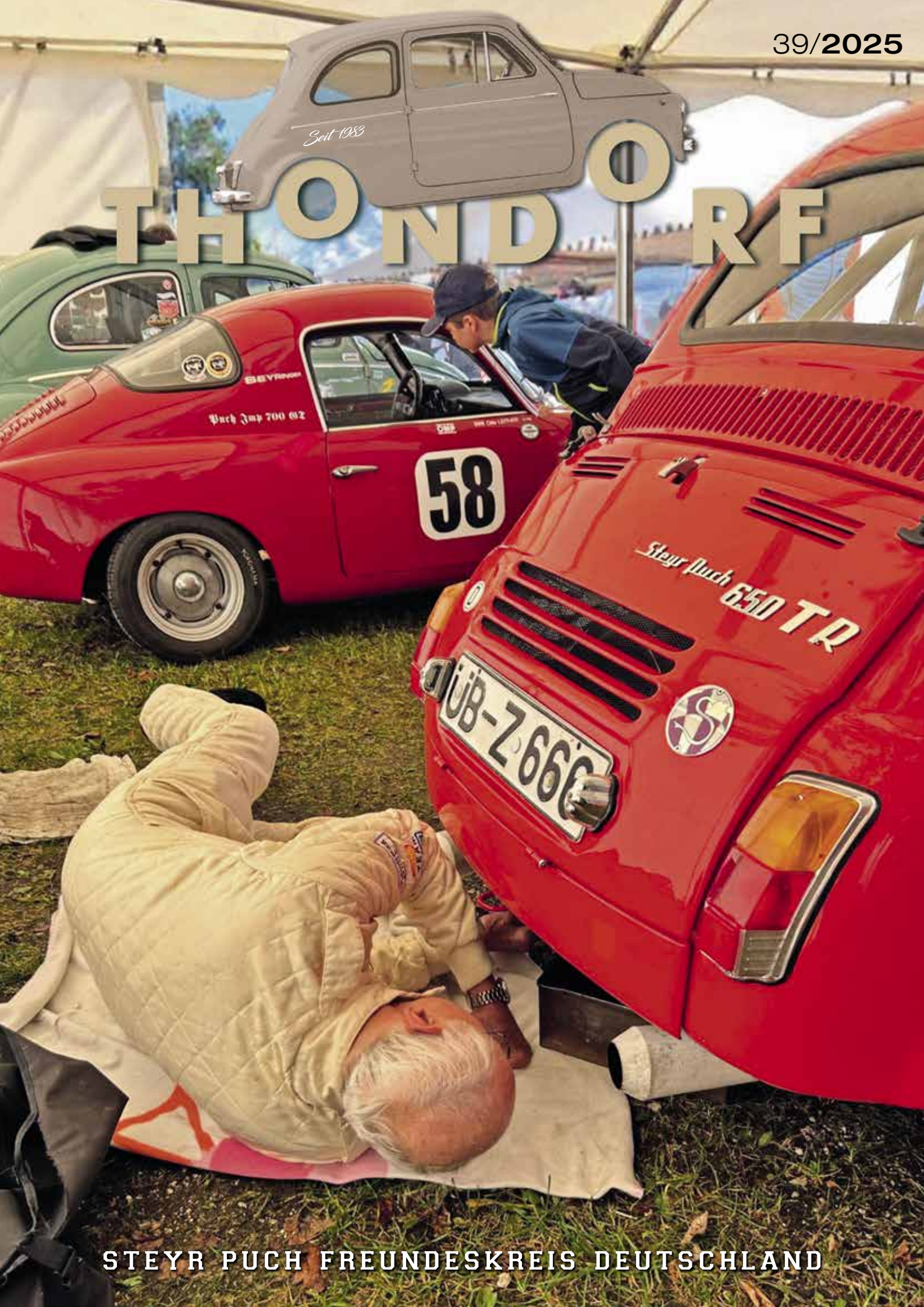


Seit 1988

# THONDORF





## Neuigkeiten



Faltdächer auf Wunsch in verschiedenen Farben



Ölfangblech zur Halbachse



Rep.Dichtsatz Zenith 32  
NDIX - PU1/PU2/PU3/PU6

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

# INHALT

39/2025

## INTERNA FREUNDKREIS

- 4 Editorial
- 4 Danksagung
- 5 DIESundDAS...
- 6 Puch Welten
- 7 Impressum

## BERICHTE

- 76 Die Walba

## TREFFEN

- 72 Liedl Teilemarkt



- 78 Kyritz an der Knatter



- 82 Panini Radente-FIAT 500  
BERLIN trifft SPFD seit 1983



## TECHNIK

- 86 Wer bremsst verliert
- 91 Der Funke und das Gemisch
- 92 Vergaser einstellen
- 94 Das richtige Benzin

## REISEN

- 18 Ostalpen Tour



- 24 Pyrenäen Tour



- 44 Bemerkungen zur Pyrenäen Tour
- 46 Die Balkan Reise



## SPORT

- 7 Legenden erleben am Rossfeld



- 14 Erfolge Andreas Müller-Hausser
- 16 Bemerkungen zum Rossfeld

## SONSTIGES

- 96 Postkarten



TEXTE | FOTOS Michael Kuhn



## EDITORIAL

THONDORF AUSGABE 39

Jedes Jahr erscheint ein neues Editorial. Ein Lehnwort aus dem Englischen. Es ist eine Art Vorwort des Herausgebers bzw. der Verantwortlichen. Wie schon 2024 sind wir dieses Jahr mit der THONDORF relativ spät dran. Das lag in erster Linie an Michael, der die redaktionelle Gesamtleitung der THONDORF innehat. Er hat sich relativ lange Zeit gelassen. Er wird seine Gründe dafür gehabt haben. Auf jeden Fall liegt die THONDORF nun vor euch. Einen großen Teil dieser Ausgabe nehmen die Reiseberichte aus fernen und nahen Gefilden ein. Wir hoffen, dass ihr viel Freude beim Lesen habt. Aufgrund von Platzmangel mussten wir die geplanten Artikel über den BMW 700 RS und diverse Fiat Abarth 695 esse-esse Radiale aus der aktuellen Ausgabe streichen. Im nächsten Jahr werden wir sie nachholen. An dieser Stelle möchten wir uns nochmals für eure jahrelange Treue und Unterstützung bedanken. Die Anfänge waren sehr bescheiden. Nun gehen wir im nächsten Jahr in den 40. Jahrgang. Das ist doch schon etwas für ein kleines Auto und seinen Freundeskreis. Herzliche Grüße

Mathias Duesterberg, Richard Tangemann,  
Hubert Nenninger, Rainer Hübsch und  
Michael Kuhn

## DANKSAGUNG

Die unten genannten Personen haben mit der selbstlosen Überlassung eigener Artikel, vielfältiger historischer und aktueller Unterlagen sowie zahlreicher Fotos maßgeblich zum Gelingen der Thondorf-Ausgabe 39–2025 beigetragen. Wir sind ihnen zu Dank verpflichtet:

Andreas Müller-Hausser | Friederike Kaiser | Angelika und Heinz Liedl | Anita und Charly Pörtl | Matthias und Robert Prokschi | Ulrich Schlör | Roland Heiml | Rainer Hübsch | Sophie und Richard Tangemann | Hubert Nenninger | Leonoor Zwaal und Erik Kobus | Gerald und Michael Malat | Peter Brysch  
DeepL- KI aus deutschen Landen

Sollte ich jemand vergessen haben so geschah es nicht mit Absicht

**Einen Herzlichen Dank an alle!**

Essange und Matthias Kelber  
Ohne die gestalterische Beratung, Entwicklung und Ausführung des 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.

## DIESundDAS...

Die einzige Konstante im Leben ist die Veränderung. Die einen lieben und brauchen sie, anderen ist sie ein Gräuel. Und doch können wir uns ihr nicht völlig entziehen. Denn ob wir wollen oder nicht: Sie ist Teil unseres Lebens. Dieser Einsicht können wir nicht ausweichen. Welche Auswirkungen hat diese Einsicht für den STEYR PUCH FREUNDENSKREIS DEUTSCHLAND seit 1983? Wir werden älter. Ich bin jetzt 78 Jahre alt und manches gelingt mir nicht mehr auf Anhieb. Es wird Zeit, Aufgaben zu übertragen, bevor man ihnen nicht mehr gewachsen ist. Konkret bedeutet dies für den Freundeskreis, die Verantwortung für die Homepage und ihre Inhalte (neudeutsch „Content“), die Bearbeitung unserer E-Mail-Adresse [info@steyr-puch.de](mailto:info@steyr-puch.de), die Erstellung des „THONDORF BOTEN“ und die Planung der Termine an Rainer Hübsch aus Fürth zu übergeben. Er ist in der „THONDORF 36-2022“ auf Seite 88 abgebildet. Momentan ist er im schulischen Bereich tätig. Wie er mir sagte, wird er in etwa einem Jahr in den Vorruhestand gehen. Dann hat er mehr Zeit für unseren Freundeskreis. Ich werde mich weiterhin um die Erstellung der jährlich erscheinenden THONDORF und um unsere Facebook-Seite kümmern. Wie in den THONDORF-Ausgaben zuvor liegt der thematische Schwerpunkt auf den Treffen und dem Miteinander der Mitglieder, auf Reisen mit dem Steyr

Puch sowie auf technischen Berichten und Veranstaltungen. Gelegentlich – wie im letzten Jahr – sind einige von uns auf nostalgischen Veranstaltungen wie dem „Internationalen Edelweiß-Bergpreis Rossfeld Berchtesgaden“ anzutreffen. 2024 nahmen drei unserer Mitglieder mit ihren Oldtimern der Hersteller Fiat Abarth, BMW und Steyr Puch teil. Andere folgen ihrer Reiselust mit dem Steyr Puch in exotische Länder und Gegenden wie Österreich, die Pyrenäen und den Balkan. Man könnte fast glauben wir machen einen MERIAN für Oldies.

Fotos, die es nicht in die aktuelle Ausgabe von „THONDORF 39“ geschafft haben, werden wir auf unserer Homepage unter dem Menüpunkt „Puch Welten“ veröffentlichen. Mittlerweile haben sich dort rund 1.700 Fotos in 55 Alben versammelt. Darin dreht sich alles um den Steyr Puch 500 und seine verschiedenen Erscheinungsformen und Ausprägungen.

„Zum Reisen gehört Geduld, Mut, guter Humor, Vergessenheit aller häuslichen Sorgen und dass man sich durch widrige Zufälle, Schwierigkeiten, böses Wetter, schlechte Kost und dergleichen nicht niederschlagen lässt.“

- Adolph Freiherr von Knigge -  
(dt. Schriftsteller 1752-1796)

Grüße 🐻

*Michael*



**Bringen Sie Ihren Oldtimer auf das nächste Level**  
Rufen Sie uns an für maßgeschneiderte Beschriftungen und mehr!



Steinweg 11 | 96050 Bamberg  
Tel.: 0951 | 208 72 97  
E-Mail: info@art-media.de  
[beschriftung-bamberg.de](mailto:beschriftung-bamberg.de)  
[art-media.de](http://art-media.de)

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

**Titelseite**

Oldtimer sind eines der letzten Hobbys, das Menschen jeden Alters zusammenbringt. Auf dem Titelbild dieses Jahres liegt ein Best Ager unter seinem Auto – die Generation, die das Altern neu erfunden hat. Zu sehen ist Andreas Müller-Hausser im Fahrerlager des Rossfeld-Bergrennens 2024, wie er bei kühlen Temperaturen einen Ölwechsel an seinem Steyr Puch 650 TR1 Europa vornimmt. Ein Auto, das ihn seit 50 Jahren begleitet. Im Hintergrund schaut ein junger Bub voller Neugier in das Innere des Intermeccanica-Puch von Otto Leitner. Dieser seltene IMP existiert nur noch in fünf Exemplaren und befindet sich seit 40 Jahren im Besitz von Otto.



**Puch Welten**

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

FOTO ALBEN DES SPFD SEIT 1983



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



**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](http://www.steyr-puch-freundeskreis.de) [info@steyr-puch.de](mailto:info@steyr-puch.de)

**Redaktionelle Gesamtleitung**

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

**Mitgliederbetreuung und Technischer Beauftragter**

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

**Technischer Beauftragter**

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

**Medienbeauftragter & Adressverwaltung**

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

**Kassenwart**

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

**Externer Berater**

Georg Hummel  
76136 Karlsruhe  
[steyr-puch-hummel@online.de](mailto:steyr-puch-hummel@online.de)

**Layout, Grafik, Satz und Druck**

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

**Internet**

· Rainer Hübsch  
90768 Fürth  
[rainer@diehuebschen.de](mailto:rainer@diehuebschen.de)  
· artmedia werbeagentur  
96050 Bamberg  
[info@art-media.de](mailto:info@art-media.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 © artmedia werbeagentur Bamberg



**AKROPOLIS - RALLYE 1966**

Zweiter Fünftler  
ZASADA auf STEYR-PUCH 650 TR



WIE JEDES JAHR BITTEN WIR 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**



# Legenden erleben!

Der Internationale Edelweiß-Bergpreis  
 Rossfeld Berchtesgaden  
 27. bis 29. September

TEXT // FOTOS Friederike Müller-Hausser



Seitdem ich denken kann, darf ich meinen Vater zu sämtlichen Oldtimer-Veranstaltungen begleiten, ob Teilmärkte in



Graßlfing, Messen in Stuttgart oder Salzburg oder Ausfahrten des Freundeskreises. So nun auch im vergangenen September

zum Edelweiß Bergpreis 2024 am Rossfeld in Berchtesgaden.

Am Donnerstag, den 26. September ging es los in ein aufregendes Wochenende.

Als erstes stand die technische Abnahme an. Natürlich bestand der Steyr Puch diese ohne Mängel und die erste Anspannung fiel ab.

Den Abend verbrachten wir dann in entspannter Runde im Gasthof Ahornkaser, welcher sich direkt im Zielbereich der Rennstrecke befindet.

Am Freitag, nach einem gemütlichen Frühstück, hatte man die Möglichkeit sein Fahrzeug in der Fußgängerzone von Berchtesgaden vorzustellen. Zu jedem Fahrzeug wurde eine kleine Historie erzählt und der Fahrer dazu vorgestellt. Auch hier waren wir selbstverständlich mit vor Ort.

Anschließend ging es ins Fahrerlager, wo wir unseren Stellplatz mit all den wichtigen und weniger wichtigen Dingen eingerichtet haben.

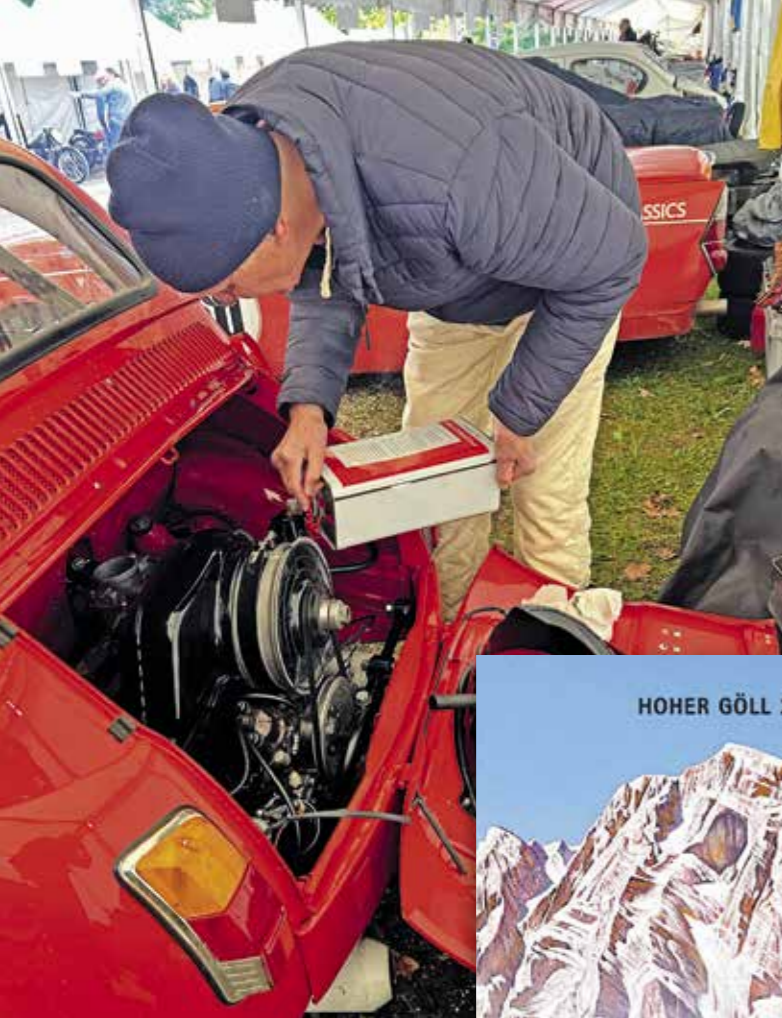
Neben uns standen Otto mit seinem Imp und Florian mit seinem BMW – ein tolles Miteinander!

Im Anschluss sind wir mit unserem „normalen PKW“ die Rennstrecke abgefahren, um den Streckenverlauf kennenzulernen.

Abends fand dann im Hotel Edelweiss die offizielle Eröffnungsfeier und Fahrerbesprechung durch den Veranstalter Achim Althammer statt.

Am Samstag ganz in der früh wurden alle Teilnehmer und Begleitpersonen in Eiseskälte mit Oldtimerbussen ins Fahrerlager gebracht. Hier wurden alle Autos nochmal von den Fahrern gecheckt und dann ging der erste offizielle Besichtigungslauf auch schon los.



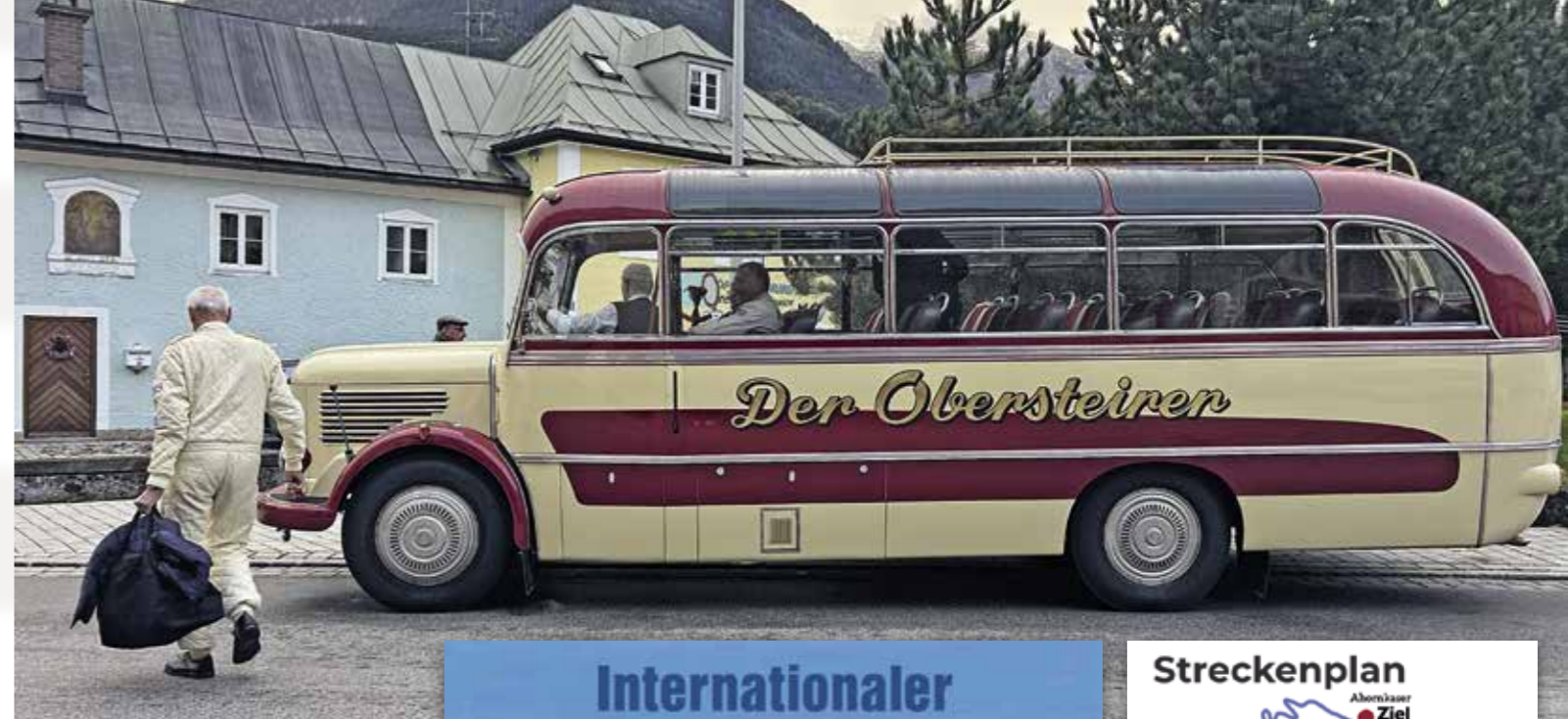


brauchte sich mit seiner Lautstärke nicht zu verstecken! Alle Läufe klappten trotz der feuchten Fahrbahn ohne Probleme und Zwischenfälle gut. Nach dem letzten Durchgang wurden wir erneut von den Oldtimer-Bussen ins Tal zum Hotel gebracht. Dort haben wir uns „in Schale“ geworfen und haben den Abend bei einem fantastischen Essen im Hotel Edelweiss ausklingen lassen. Am Sonntag, dem letzten Tag der Veranstaltung, ging es in der früh wieder mit den Oldtimerbussen ins Fahrerlager und es wurden ein paar technische Dinge überprüft (z.B. Ölkontrolle, evtl. Nachfüllen und Reifendruck prüfen).

Oben an der Ziellinie war es diesmal so bitter kalt, dass es sogar geschneit hatte. Zum Aufwärmen gab es kleine Hütten, an denen man Kaffee, Tee und Glühwein sowie kleine Snacks erwerben konnte.

Am Nachmittag nach dem letzten Lauf wurden die Fahrerlager aufgeräumt, die Autos verladen und es ging zurück ins Tal.

Am Abend stand dann noch die Siegerehrung an. Achim Althammer und sein tolles Team haben diese tolle Veranstaltung 2024 leider zum



letzten Mal organisiert und durchgeführt. Aber Ende 2024 kam die gute Nachricht: Es geht trotzdem weiter – mit neuem Veranstalter und diesmal im Sommer. Das nächste Mal findet der Edelweiss Bergpreis vom 19. bis 21. Juni 2026 statt und wir hoffen, dass wir mit dem Puch wieder teilnehmen dürfen! 🚗

**Internationaler EDELWEISS-BERGPREIS**  
**Roßfeld Berchtesgaden**  
**27.-29.9.2024**

Eine motorsportliche Zeitreise zu den historischen Salzberg- und Roßfeldrennen  
[www.rossfeldrennen.de](http://www.rossfeldrennen.de)

**Streckenplan**

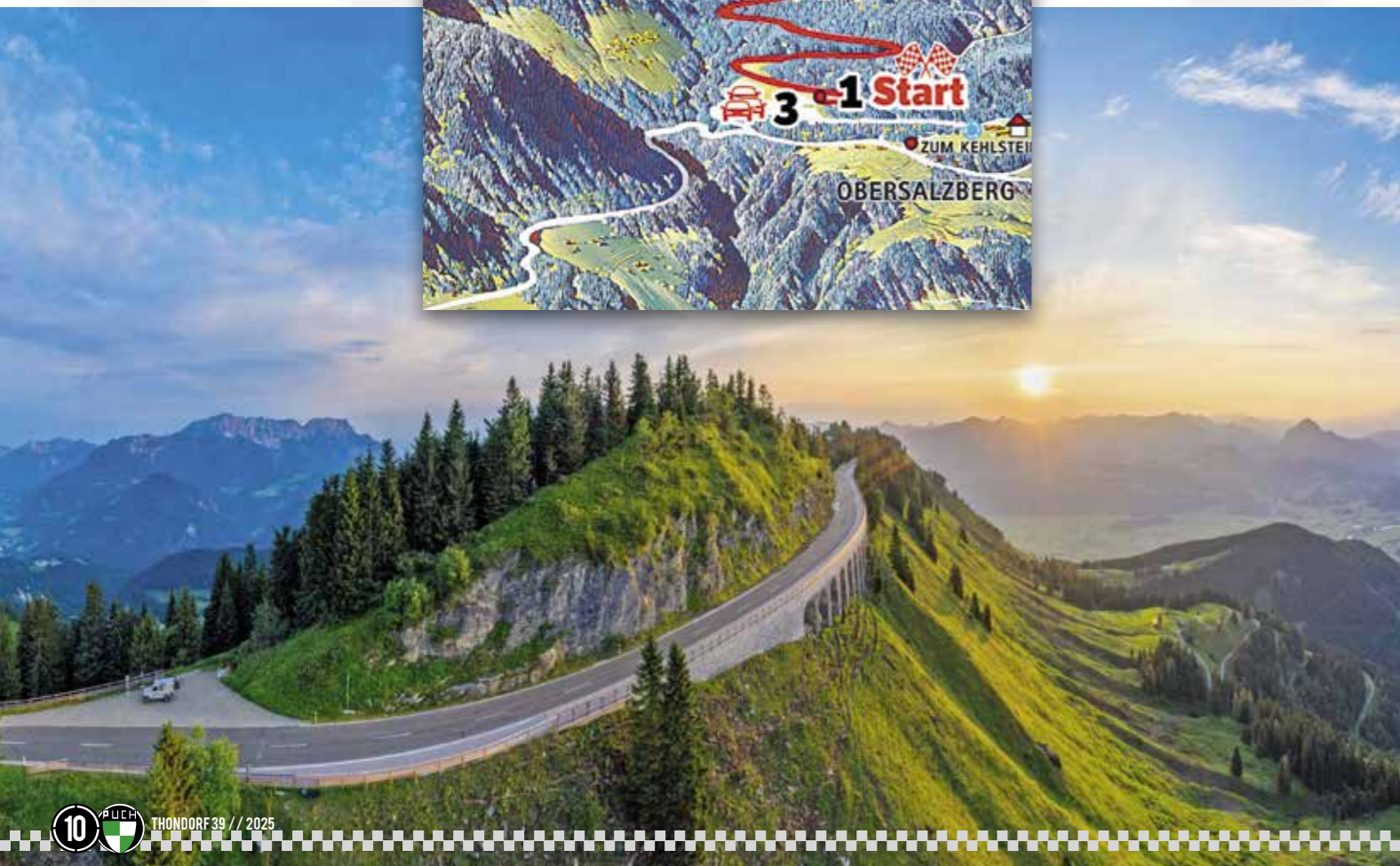
**Streckenlänge: 6 km**  
**Höhenmeter: 548 m**  
**Erstes Bergrennen: 1958**  
**Streckenrekord: 2:39,35**  
 Christian Debias (1977)  
 Ralt R1 (Formel-2-Klasse)

**HOHER GÖLL 2522 m**

**4-2 Ziel** (Beweg zum Purtscheller Haus, km 6)  
**5 ENZIANHÜTTE** (km 3)  
**3-1 Start** (ZUM KEHLSTEIN)  
**6** (UTTE 10)  
**3** (ZUM KEHLSTEIN)  
**1** (Start)

Other landmarks: PURTSCHELLER HAUS 1692 m, KEHLSTEIN, BERGGASTHOF AHORNKASEI, OFNER BODEN, OBERSALZBERG, HORNBUCHSEN-KOPF.

Im Fahrerlager heulten die Motoren der Autos laut auf - es war Gesang für die Ohren, alle hatten ein Glänzen in den Augen und der Puch





BETREFF: Historie meiner Rennen

**Slalom im Raum Bodensee:**

Von 1969 bis 1975 diverse vordere Platzierungen bei örtlichen Slalomveranstaltungen auf Fiat 500

**Ab 1976 auf Steyr-Puch 650 TR**

**1976 ADAC-Gau Nordbaden E.V.: Slalom Gaumeisterschaft**

Bei 11 Rennen: 5 x Klassensieger; 2 x 2. Platz; 2 x 3. Platz und 1 x 4. Platz

Gesamtwertung: 1. Platz in der Klasse  
4. Platz in der Gesamtwertung

**1977 Alp-Donau-Pokal: Slalom-Meisterschaft im Großraum Bodensee**

Bei 13 Rennen: 7 x Klassensieger, 3 x 2. Platz und 1 x 3. Platz

Gesamtwertung: 1. Platz in der Klasse  
2. Platz in der Gesamtwertung

**1978 ADAC-Gau Südbayern e.V. Clubslalom**

Diverse Platzierungen 1 bis 4 (Klasse bis 1000ccm)

**1984:** Erstes Bergrennen (Wallberg am Tegernsee) (Gruppe H bis 1300 ccm)  
Erstes Rundstreckenrennen (Flugplatz Erding) (Gruppe H bis 1300 ccm)

**1986: Shell Pokal für historische Tourenwagen (Rundstreckenrennen)**

Bei 7 Rennen mit 6 x 2 Läufen die addiert wurden:  
6 x Klassensiege

Gesamtwertung:  
1. Platz in der Klasse  
1. Platz in der Gesamtwertung

**1987 bis 1991 Shell Pokal für historische Tourenwagen bzw. HTWT (Rundstreckenrennen)**  
diverse Platzierungen

**2022 und 2024 Einladung zum Edelweiss-Bergpreis Rossfeld (Berchtesgaden)**

Grünwald, den 23. Juni 2025



# Bemerkungen zum Rossfeld 2024

Noch einige Bemerkungen zum Steyr-Puch TR von Andreas und den anderen Teilnehmern aus dem „Steyr-Puch-Freundeskreis Deutschland seit 1983“. Mit diesem „Gustostückerl“, dem Steyr-Puch 650 TR, gewann Andreas 1986 den Shell-Pokal der Historischen Tourenwagen. Im Folgejahr 1987 nahm sein Freund Claudius mit diesem Puch an einem Oldtimer-Rennen in Hockenheim teil. Nun sind die Trommelbremsen an der Hinterachse der Renn-Puchs besonderen Belastungen ausgesetzt. Zudem sind sie häufig seit vielen Jahren im Einsatz. Rennreifen bauen eine wesentlich höhere Haftgrenze als Straßenreifen auf. Im schlimmsten Fall kann die Bremstrommel brechen. In diesem Fall verließen Claudius und der ausgeliehene Puch die Rennstrecke abrupt und landeten in der Wiese. Das ist eine Erfahrung, die schon einige andere Puch-Fahrer machen mussten. Danach ändern die Puchs häufig ihre Form.

In den folgenden Jahren mussten sich Andreas und seine Frau Ulli um wichtigere Dinge kümmern als um die Restaurierung des Puchs. Beruf und Familie forderten ihren ganzen Einsatz. Doch ein verlässener Puch lässt einen Liebhaber der Marke nicht so ohne weiteres los. So entstand die fixe Idee, dem krummen Puch ein neues, wildes Leben zu geben. Das geschah dann auch. In einer nahegelegenen Scheune baute Andreas seinen Puch wieder auf. Sein Traum war es, am Rossfeld-Bergrennen in Berchtesgaden teilzunehmen. Der vollständige Name lautet: „Internationaler Edelweiß-Bergpreis Rossfeld Berchtesgaden“. Es ist eine Veranstaltung mit Tradition und makellosem Ruf in einer wunderbaren Landschaft. Andreas folgte in den kommenden Jahren den Einladungen des Veranstalters zur



Teilnahme. 2022 war es zum ersten Mal soweit und 2024 wurde Andreas zum Wiederholungstäter. Dabei wurde er von seiner Tochter Friederike tatkräftig unterstützt.

Vor Ort waren außerdem Otto Leitner aus Salzburg mit seinem wunderschönen IMP (Intermeccanica Puch 700 GT), der ebenfalls schon mehrfach teilgenommen hat, sowie unsere Freundeskreismitglieder Klaus Kleber mit seinem Fiat Abarth 1000 TC Gr. 5 und Florian Engel mit seinem selbst aufgebauten BMW 700 Sport. Mit diesem Coupé hat er es unter dem Motto „Race on Sunday, Smile all Monday“ sogar auf die Seite der BMW Group Classic geschafft. Suchbegriff: BMW Classic, Florian Engel 700 Sport.

Nicht zu vergessen ist „Hans im Glück“, Hans Egli aus Meilen am Zürichsee, mit seinem stets frisch gewaschenen, schnellen Fiat Abarth 595 esse-esse.

Außerdem wurden historische Aufnahmen von zwei Regensburgern gefunden, die in den Sechzigern maßgeblich an der Entwicklung des Steyr-Puch-Motors beteiligt waren. Zu sehen sind Hannes Haering, der eine Firma für Motoreninstandsetzungen in Regensburg führte und Heinz Liedl, der eigene Ideen und die von seinem Freund Hannes in Rennerfolge umwandelte.

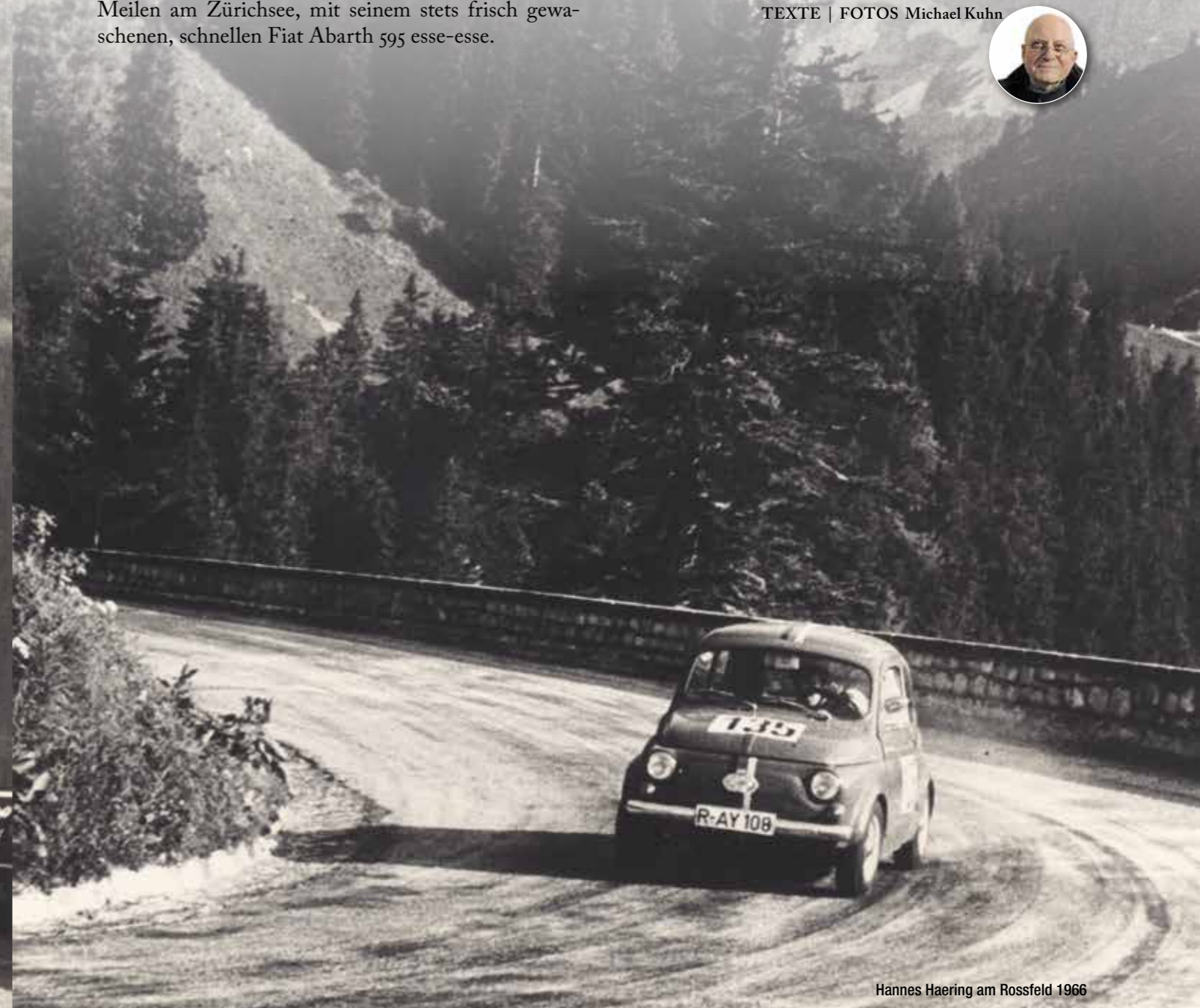
Jetzt möchte ich noch eine Empfehlung geben: Das mit Abstand beste deutschsprachige Oldtimer-Magazin im Internet ist [zwischenegas.com](http://zwischenegas.com). Hier gibt es kostenlos eine unglaubliche Menge an Informationen.

Zugang zum Archiv, zu Oldtimer-Magazinsammlungen und Auktionsergebnissen sowie gut geschriebenen Texten, die von hervorragenden Fotos begleitet werden, gibt es gegen gestaffelte Jahresgebühren. 🍷

TEXTE | FOTOS Michael Kuhn



Heinz Liedl am Rossfeld 1966



Hannes Haering am Rossfeld 1966

# Ostalpen Tour 2023



TEXT // FOTOS: Gerald Malat



Ich wollte wieder einmal mit einem meiner Puch-Autos über den Großglockner fahren. Meine Frau meinte dann, alleine machst du das auf keinen Fall, was ist, wenn du stehen bleibst? So beschlossen wir, dass auch mein Sohn Michael mit einem zweiten Auto die Tour mitfährt.

Ja, aber wie können wir uns da unterhalten? Ich versuchte es mit einer alten Gegensprechanlage, sie so zu adaptieren, dass wir uns von Auto zu Auto unterhalten können. Leider funktionierte es nicht. So überlegten wir nicht lange, wir fahren eben nur mit einem Auto. Da wir in Kitzbühel aus geschäftlichen Gründen auch einen zweiten Standort haben, war es naheliegend, unsere Alpenfahrt von dort zu starten. Wir verladen den TR auf den Anhänger. Mein Sohn fährt mit seiner Familie voraus, ich solle, weil sehr bequem, mit der Bahn nachkommen. Mein Sohn wird mich von Kufstein abholen und, um den Abend noch zu nutzen, wird er bei einem guten Kunden um 18 Uhr einen Besuch mit Weinprobe organisieren.

Bis Salzburg waren es wirklich zwei gemütliche Stun-

den, dann ein längerer Aufenthalt. Warum? Ich konnte es nicht in Erfahrung bringen. Plötzlich stürmten circa 50 Kinder, sichtbar asiatischer Herkunft, mit ihren Betreuern den Waggon. Der Lärmpegel erhöhte sich kurzfristig auf über 100 dB. Kinder sind eben überall gleich. Sehnsüchtig schaute ich immer wieder auf das Display mir gegenüber, in Kürze sollte ich in Kufstein sein. Ich machte mich zum Aussteigen fertig, noch ein Blick aus dem Fenster. Das kann nicht wirklich Kufstein sein, dachte ich mir. Ein enges Tal rechts und links Wald. Wo bin ich? Ich steige aus und lese Schwarzach-Sankt Veit...

Ohne vorherige Ankündigung wurde der Zug umgeleitet. Jetzt war auch der längere Aufenthalt in Salzburg erklärbar. Angeblich war „das Deutsche Eck“ gesperrt. Eine Garnitur der Deutschen Bahn stand in Flammen. Glücklicherweise konnte ich kurzfristig ein Taxi organisieren. Der Fahrer brachte mich um wohlfeile 200 € noch halbwegs pünktlich nach Kitz. – Kundenbesuch und Weinprobe waren gerettet.

Wir haben uns für den weißen TR entschieden.

Baujahr 1964 mit großem Faltdach, so können wir bei Schönwetter auch als Cabrio fahren. Schon um 7 Uhr früh fahren wir über Pass Thurn, Mittersill, Zell am See Richtung Großglockner. Deshalb so früh, um dem Massenverkehr wie Wohnwagen, Busse, Biker und Radfahrer zuvor zukommen. Unser Plan geht voll auf. Bereits um 7:48 Uhr sind wir bei der Mautstelle. Sehr flott, trotzdem mit kontrolliertem Tempo, geht's bergauf. Eine große Freude, das Getriebe passt perfekt. Monte Carlo Erste – Zweite, die 33:20, als dritter Gang und die Serien-Dritte als vierter Gang. Mit Sicherheit die beste Übersetzung für Bergfahrten. In Verbindung mit dem langen 9er-Triebling eine perfekte Abstimmung.

Übers Fuscher Törl geht es zur Edelweißspitze hinauf, hier ist noch die alte, schmale, gepflasterte Originalstraße. Wir parken uns neben vier älteren 911ern ein. Tolles Wetter, dunkelblauer Himmel, grandiose Fernsicht – wir machen Fotos. Die 911er starten, wir gleich hinterher Richtung Hochtor. Zuerst leicht bergab, breite Straße. „Mich laust der Affe“, ich überhole die Porsche. Beim Hochtor wieder Fotos, neben uns die 911er. Ein älterer Herr mit eleganten, feinen, gelochten Handschuhen klettert aus dem Auto, kommt kopfschüttelnd auf uns zu. Was für ein Auto? Was für ein Motor? Darf ich hineinschauen? Natürlich darf er. Sofort entwickelt sich ein nettes Gespräch, alles alte Motorsportthaugedigen. Ja, ja der Motor hat 88er Bohrung, Zylinder und Kolben sind Original Porsche. Übrigens, dank meines langjährigen Grazer Freundes Fredi Thaler auch ein Fünfgang-Getriebe. Die Umbauten unter dem Auto sind allerdings eine andere Geschichte...

Weiter geht es zur Franz-Josefs-Höhe, wie armseelig schaut heute die Pasterze aus! Der Gletscher weit zurück gezogen, hier wird der Klimawandel drastisch sichtbar! Wir betrachten die steile, vereiste Palavicini-Rinne, unvorstellbar: es gibt verrückte Variantenfahrer. Die Mankeis (Murmeltiere) pfeifen, die Sonne scheint schon stark vom Himmel, wir falten unser Dach zusammen und weiter geht's als Cabrio. Heiligenblut, Iselsberg, Lienz weiter über das Defereggental zum Stallersattel.

Fahrerwechsel, herrlich zu fahren, weil kein Gegenverkehr. Alle 30 Minuten wird hier die Fahrtrichtung gewechselt. Über viele enge Kurven geht es bergauf bergab entlang der Fichten- und Zirbenwälder – eine wunderschöne Landschaft. Wir kommen nach Antholz, im Winter durch Weltcup-Wettkämpfe für Langlauf und Biathlon ein sehr bekannter Ort. Die Loipen führen hier auch über den zugefrorenen See. Es ist Mittagszeit, schnell finden wir ein gemütliches Restaurant mit Terrasse und Sonnenschirm, ein kleines kühles Bier mit gutem Schaum, Tagliatelle, ein Glas Rotwein, ein Espresso, ja, Südtirol ist auch schon Italien. Nun geht es gut gestärkt über Nebenstraßen kurzweilig weiter Richtung Brixen und Sterzing zum Jaufenpass. Viele Biker sind unterwegs, wir mittendrin. In engen Kurven winken sie, soll heißen, geht schon, freie Fahrt. Jetzt geht's auf den Jaufenpass. Auch hier viele Biker, einige stehen neben der Straße und den Kurven, wo beste Aussicht ist, um ihre Kollegen zu sehen. Handy in der Hand, um Fotos und Videos zu machen und wir mitten drin. Einige werden sich denken, was kommt denn da daher, die Monte ohne Dämpfer, gibt diesen unnachahmlichen, elektrisierenden Klang, der



an alte Rallye-Zeiten erinnert. Wir schauen auf die Öltemperatur, mehr als 110° sollten es nicht sein, bergab steht das Thermometer bald wieder auf 90°. Auf dem Timmelsjoch finden wir noch eine Tankstelle mit 100

sich etwas ein und wird kühler. Immerhin sind wir wieder auf der Passhöhe 2.500 Meter hoch. Nach der Mautstelle fahren wir zu einem Parkplatz, wunderschöne große Zirbenbäume stehen dort. Wir schließen unser Dach, vor den Bäumen stehen schon die neuen Schneekanonen, man wird sie im November brauchen, wenn der Weltcup-Slalom in Hochgurgl stattfindet. Wir fahren Richtung Sölden und es beginnt leicht zu regnen und plötzlich sind sie alle weg, kein einziger Biker ist mehr zu sehen. Gemütlich fahren wir das Ötztal hinunter, in Lengfeld steht das Bio-Hotel Waldklause, unser Etappenziel ist erreicht. Wir springen noch schnell in den Pool, hervorragende Luft nach dem Regen, ein wunderschöner Abend. Der Hunger macht sich jetzt bemerkbar, wir genießen ein perfektes Abendmenü und anschließend, wie könnte es anders sein, kommt der Chef, Herr Auer, zu uns und sofort gibt es eine Weinprobe. Malat-Pinot gegen die Roten der Burgund. Pinot Noir – eine Lieblingssorte von meinem Sohn und mir – bringt nicht nur hervorragende Rotweine, auch im Sommer leicht gekühlt ein Erlebnis. Außerdem für uns sehr wichtig, Pinot Noir

ergibt auch idealen Sektgrundwein für Weiß und Rosé. Seit vielen Jahrzehnten produzieren wir Sekt nach Art der Champagne mit großem Erfolg. Gutes Bio-Frühstück, Ölkontrolle, alles okay, fahre ich das Ötztal weiter hinaus, in Oetzerau biegen wir rechts ab, hinauf nach Kühtai, eine ehemalige Sonderprüfung der Semperit-Rally. Hier ist mir 1968 oder 69 der Schalthebel gebrochen (Bericht Thondorf Nummer 36). Auf halber Strecke plötzlich Kühe und Kälber neben uns auf der Straße, neugierig kommen Sie auf uns zu. Sie äugen uns an, wahrscheinlich haben sie noch nie ein Puch-Auto gesehen. Gott sei Dank, alles geht vorüber und ich gebe wieder Gas. Kühtai ist nicht wieder zu erkennen, damals gab es ein einziges Hotel, den Jagdhof und ein paar Almhütten – sonst nichts. Heute ist Kühtai ein moderner Skiort mit vielen Liften und Seilbahnen.

Baufirmen mit ihren Planern und Ingenieuren haben die halbe Welt hierher eingeladen und da ich mit einem dieser führenden Herrn befreundet war, wurden sie auch immer mit unseren Weinen bewirtet!



Oktan Zapfsäule. Ölkontrolle und Fahrerwechsel. Wieder viele enge Kurven, in den Haarnadeln kratzt es hin und wieder ein bisschen beim Schalten in den ersten Gang. Die Biker werden nicht weniger, es trübt

In den siebziger Jahren hat man hier einen großen Stausee mit Kraftwerk errichtet. Mit einer sogenannten sanften Staumauer. Sie wurde aufgeschüttet und begrünt, daher nicht wirklich sichtbar, umweltfreundlich gliedert sie sich perfekt in die Landschaft ein. Die



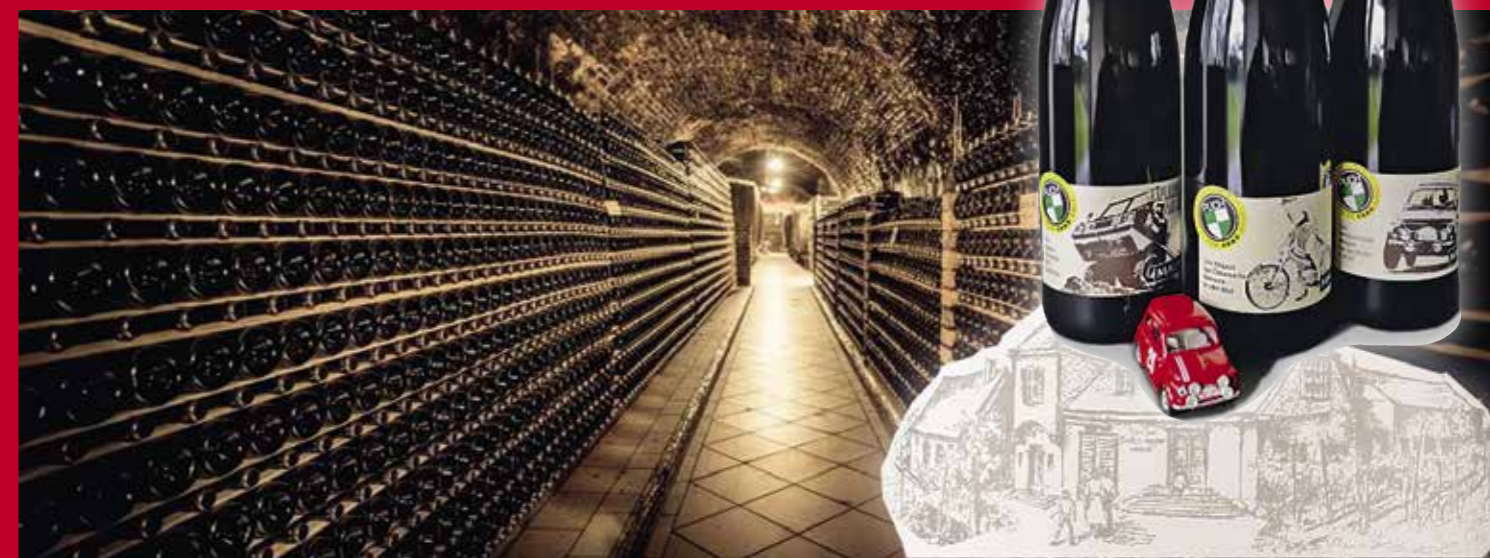
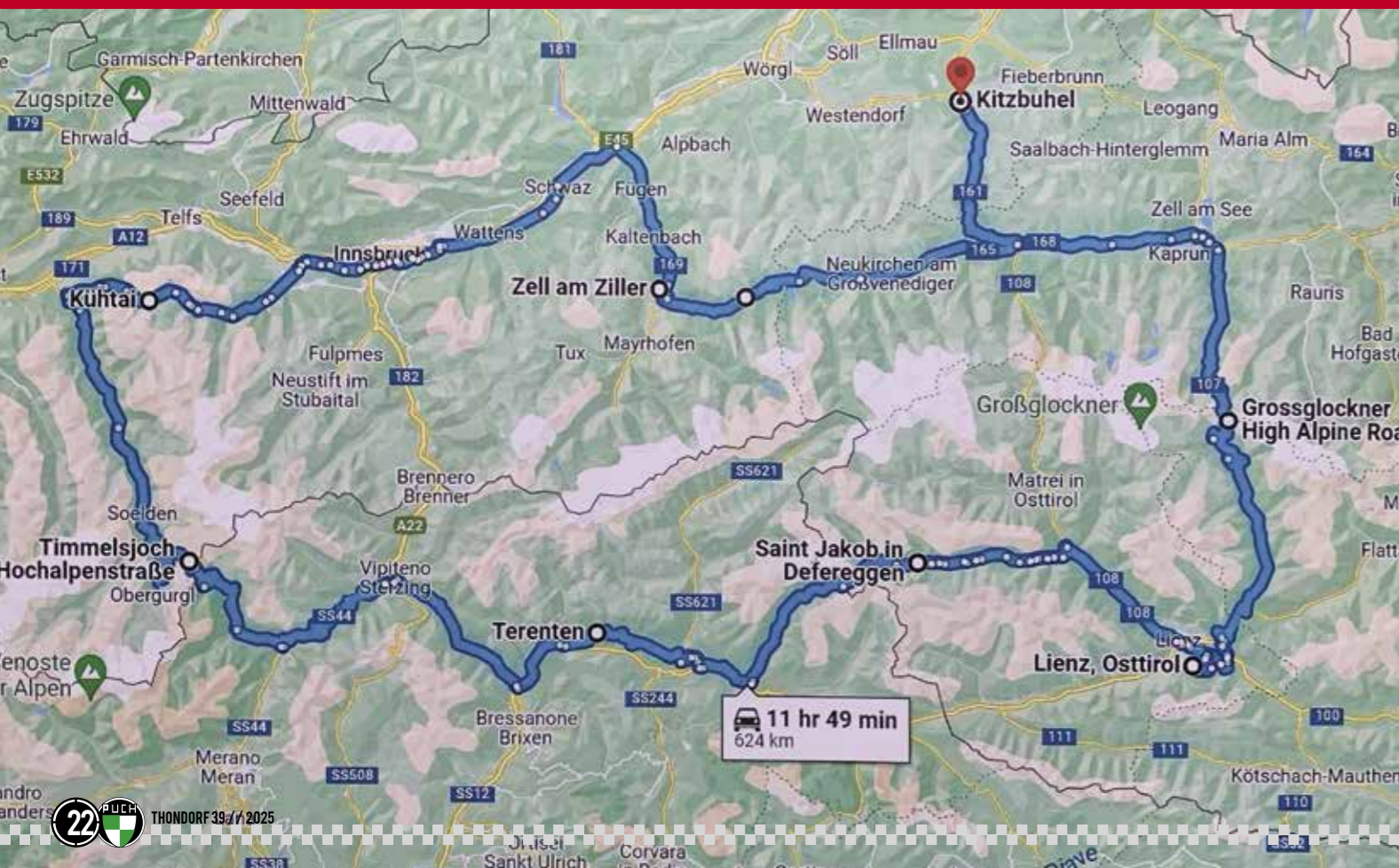
Weiter geht's durch das Sellraintal hinunter, entlang dem Inntal und Innsbruck fährt mein Sohn, navigiert dabei mit seinem Handy und bald kommen wir zu der Abzweigung ins Zillertal hinein und zum Gerlospass.



Auch hier eine ehemalige Sonderprüfung, ich kann mich sogar noch an einige Passagen und Kurven erinnern. Nach der Mautstelle geht's den Krimmler Wasserfällen entgegen, und wir fahren in den letzten Parkplatz ein. Neben uns hält ein kleiner Mercedes-Bus. 14 Damen, alle verschleiert, mit edlen grauen, bodenlangen Gewändern bekleidet, steigen aus. Schwarze, funkelnde Augen und ungläubige Blicke sehen uns an. Sie zücken ihre Handys. Wie können zwei 1,90 Meter große Männer, der eine blond und schön, der andere alt und grau, in so einem kleinen Auto Platz finden? Für beide Seiten eine verrückte Welt! Hat hier ein Scheich seinem Harem eine Urlaubsfahrt gegönnt? Dieses Erlebnis wird uns immer in Erinnerung bleiben. Neukirchen, den Bergriesen wie Großvenediger entlang sind wir bald in Mittersill und fahren über den Pass Thurn wieder Richtung Kitzbühel. Schnell noch eine Abkühlung im wunderschönen Freibad von Jochberg, sind wir abends pünktlich beim nächsten Kundenbesuch mit Weinprobe. Ursprünglich sollte ich wieder mit der Bahn nach Hause fahren, meine Erlebnisse bei der Hinfahrt ließen mich jedoch umdenken, und so musste mein Sohn Michael mit dem leeren Anhänger nach Hause fahren. Um 8:30 Uhr starte ich in Kitz über Lofer, Salzburg und Autobahn nach Hause. Schon um 12 Uhr, dank sei dem fünften Gang, fahre ich in unseren Gutshof ein. Das telefonisch bestellte Wiener Schnitzel bereits auf dem Tisch! Die 350 km von Kitzbühel nach Hause in dreieinhalb Stunden können sich sehen lassen. Immerhin 100 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit... Der Benzinverbrauch errechnete sich für die ganze

Runde knapp unter 7 Liter, Öl habe ich einen Viertelliter nachgefüllt. Ich glaube kaum, dass es einen anderen 60 Jahre alten Oldtimer gibt, der pannenfrei diese Runde bewältigen kann. Naja, die Türen scheppern manchmal etwas laut. Man könnte sie wieder einmal neu einstellen...

Gerald Malat 2025



**1ÖW** MALAT Weingut und Hotel  
3511 Palt  
Austria  
www.malat.at

**MALAT**

# PYRENÄEN TOUR 2023

- TOUR DES PYRÉNÉES 2023 -  
- GIRA PIRINEOS 2023 -



TEXTE | FOTOS Michael Kuhn

Es stellt sich die Frage, warum man sich das antut – und das auch noch immer wieder

Ich hoffe die Frage wird im Laufe der Reise beantwortet. Die gemeinsamen Reisen mit Charly und Anita (C&A) ergaben sich ab dem Jahr 2021, als sie uns in Bonlanden auf den Fildern besuchten. Während der Pandemie hatten sie mit ihrem Ford Transit eine ausgedehnte Reise bis ans Nordkap unternommen. Der Laderaum war zu einem gemütlichen Matratzenlager umgebaut worden. Die Hotels in Skandinavien waren geschlossen. Bereits um das Jahr 2013 war Charly mit seinem Sohn und seinem silbernen Puch-Auto bis zum Nordkap gefahren. 8.000 km mit einem 12-jährigen Jungen. Diese Reise wird Richard wohl für immer in Erinnerung bleiben. Siehe auch Thondorf 36-2022.

Nachdem wir 2021 mit unseren beiden Puch-Autos sowohl den Col de la Bonnette als auch den Mont Ventoux in Südfrankreich erklommen hatten und 2022 Osteuropa bereisten, musste für 2023 eine neue Herausforderung her. Selbstverständlich fuhren wir die kompletten Strecken, also auch die Anfahrten nach Bonlanden bzw. Pinkafeld im Burgenland, auf eigener Achse. Dabei bewegten sich Anita und Charly relativ flott vorwärts. Die Strecke von Pinkafeld nach Bonlanden bei Stuttgart ca 700 km inkl. zweier Tankstopps legten sie in 7,5 Stunden zurück, da muss man schon ordentlich Gas geben. Auch wenn ihnen ein 5-Gang-Getriebe des Combi zur Verfügung steht. Ich bevorzuge die etwas ruhigere Gangart mit 4 Gängen. Hohe Drehzahlen nerven mich.

Kurze Unterbrechung. Nur die Harten kommen in den Garten.

Die Reise mit C&A durch Osteuropa im Jahr 2022 war für mich mit einer langen Anreise nach Pinkafeld im Burgenland verbunden. Eine Übernachtung unterwegs tat meinen Nerven gut. Insgesamt saß ich auf dieser Reise ca. 4.000 Kilometer im Puch. Für C&A war die Strecke natürlich kürzer. Offensichtlich war sie für die beiden zu kurz. Als ich sie nach den 9.000 Kilometern fragte, die sie 2021 im Norden in zehn Tagen mit ihrem Transit zurückgelegt hatten, bekam ich folgende Antwort, die mich damals noch überraschte: „Wir fahren halt gerne Auto.“ Ehrlich? Heute, nachdem wir doch einiges gemeinsam erlebt haben, würde ich diese Frage nicht mehr stellen. Drei Wochen nach unserer gemeinsamen Osteuropa Reise erreichte mich eine WhatsApp-Nachricht von Anita mit einem Autobahn-Foto. Ich sollte erraten, wohin sie unterwegs waren. Keine Ahnung. So ging es eine Weile mit Nachrichten hin und her. Vielleicht nach Kroatien an die Adria? Ich lag daneben. Am Abend des

ersten Tages schickte Anita ein Foto vom Trevi-Brunnen in Rom. Von wo sonst, wenn man Anita heißt und den Filmklassiker „La Dolce Vita“ von Federico Fellini mit Marcello Mastroianni und Anita Ekberg in Erinnerung hat?



Am folgenden Tag gegen Mittag erreichte mich ein weiteres Foto. Darauf war der silberne Puch der beiden Reisenden vor dem im Jahr 1484 erbauten Stadttor „Porta Capuana“ in Neapel zu sehen. Er war in seiner Winzigkeit kaum zu erkennen. Das kann doch nicht wahr sein! Am Abend meldeten sie sich aus Messina. Das waren in zwei Tagen ziemlich viele Kilometer für ein Puch-Auto. Kann man machen. Ganz sicher. Sie waren dann noch am Strand in Sizilien. Wenn ich dabei gewesen wäre, hätte ich liebend gerne noch die verbliebene Strecke des ehemaligen Straßenkurses der Targa Florio abgefahren. Das ist der 70 km lange Rundkurs mit 900 Kurven, den Vic Elford 1968 im Training mit einem Porsche 907 K befuhr. Er gewann das Rennen zusammen mit seinem Kollegen Umberto Maglioli. Das Hauptproblem im Training waren die Ape-Kleintransporter und allerlei Getier wie Esel, Schafe und viele Hühner, die sich ihren Weg auf der Straße suchten. Im Rennen sperrte man das Getier in den Ställen ein, aber die Wäsche auf der Leine über der Straße blieb hängen. So war das damals in Sizilien.

Esel auf der Straße. Unglaublich. 1977 war dann Schluss mit der Rennerei. Es war einfach zu gefährlich geworden. Wenn man sich heute potenziellen Selbstmördern bei einem Rennen nähern möchte, muss man zur Isle of Man in der Irischen See fahren, um sich dort die Tourist Trophy anzuschauen. Nichts für zarte Gemüter. Ich habe den beiden Puch-Reisenden noch einige Tipps für die Rückfahrt über Bari nach Venedig mit auf den Weg gegeben. Ein Besuch in Harry's Bar in Venedig ist für Touristen



Pflicht. Ernest Hemingway war dort ein gern gesehener Gast am Tresen.

Die Reisevorbereitungen werden konkreter.

Aber wohin 2023 reisen? Die Lösung ergab sich durch Zufall. An meinem Puch TR2 Europa habe ich am Gitter über dem Motorraumdeckel eine goldene Plakette montiert. Die Plakette stammt aus einem ehemaligen Touristenprogramm. Sie war in erster Linie für Amerikaner gedacht, die sich in den Sechzigern für das alte Europa interessierten und gerne über den Atlantik flogen. Zumindest die bürgerlichen Kreise. Das Programm hieß offiziell „Alpine Motoring Contest 1964 – 1965: The Alps – Europe’s Top Attraction All Year Round“. Die Teilnehmer hatten zwei Jahre Zeit, um die vorgeschriebenen Ziele in den sieben Alpenländern anzufahren und sich einen Stempel in ein Booklet geben zu lassen. Zu gewinnen gab es einen BMW 1800, außerdem wurden eine goldene oder silberne Plakette vergeben. (Details siehe im separaten Kasten.)

Sieben Alpenländer? Ich war allein oder in Begleitung mit dem Puch in Slowenien (ex Jugoslawien), Österreich, Deutschland, der Schweiz, Liechtenstein, Frankreich und Italien unterwegs gewesen. Aber Monaco? Das war mir bisher nicht als Alpenland bekannt. Laut Wikipedia beträgt der Alpenanteil Monacos 2 km<sup>2</sup> bzw. 0,001 %. Aber es wird nun mal auf der Plakette erwähnt. In Wikipedia wird übrigens auch Liechtenstein als Alpenland erwähnt. Dieses Land ist nur Menschen näher bekannt, die eine Stiftung in Liechtenstein haben oder einen Hilti-Bohrhammer sicher führen können.

Über den Col de Turini nach Monaco? Diese Strecke wäre einem Langstreckenfahrer nicht würdig. Man sollte sich vielleicht die Camargue und ihre weißen Pferde, die Crin Blanc, anschauen. Das wäre ein lohnendes Reiseziel. Aber dann umdrehen? Nein, das nächste Ziel ergab sich aus dem vorherigen. In der Planung der Reise ging es immer weiter am Mittelmeer entlang nach Spanien und über Andorra bis nach San Sebastián. Diese wunderbare Stadt liegt im Baskenland am Golf von Biskaya und wird im Baskischen „Donostia“ genannt. Genau dorthin wollten wir. Das haben wir dann auch in einer elftägigen Reise getan. Nun konnte es endlich losgehen.

## 22. September 2023, Freitag

„Starten Sie friedvoll und ohne Stress in Ihren Tag.“  
Anreise von Anita & Charly. Um 5 Uhr Abfahrt in Pinkafeld. Über die Süd- und Westautobahn ging es via Salzburg und München nach Filderstadt-Bonlanden bei Stuttgart. Eintreffen nach 700km gegen 12:30 Uhr. Anita stieg aus und rang ein Handtuch aus. Es hatte unterwegs geregnet. Wasserdicht sind Puch-Autos in der Regel nicht. Begrüßung und Mittagessen mit Rita. Für 14:00 Uhr hatte ich einen Termin bei der Werkstatt meines Vertrauens, der Firma Autopartner,



gebucht. Die Hebebühne gehörte nun Charly & Anita. Sie sind ein eingespieltes Serviceteam. Ihren gemeinsamen Arbeitsschwerpunkt haben sie in Wien und Umgebung. Um ehrlich zu sein. Ich könnte nicht den ganzen Tag mit Rita zusammenarbeiten. Das ist bei mir evolutionär nicht vorgesehen. Da bin ich zu nervös.



Charly zog seine Arbeitshose an. Anita assistierte wie im OP-Saal. „Schwester, bitte Schere und Tupfer.“

Was lag an?

Es wurden folgende Arbeiten durchgeführt: Ölwechsel mit Ölfilter, Austausch der Bremsflüssigkeit, Nachstellen der Bremsen, Abschmieren der VA-Schenkel (seit 40 Jahren ohne Austausch), Überprüfung von Zündung und Ventilen, Unterbodenkontrolle der Seilzüge, Benzinleitungen und Befestigungen. Tutti completo. Stopp!

In Zukunft keine Puch-Reise ohne Magnettafel an beiden Türen! Die Reiseroute durch die spanischen und französischen Pyrenäen hatte ich von Matthias Kelber, unserem THONDORF-Macher aus Bamberg, auf Magnettafeln drucken lassen. Das sah recht hübsch aus und signalisierte unsere Ambitionen nach außen. Nicht, dass einer dachte, wir wären auf einer Kaffee-fahrt unterwegs.



23. September 2023, Samstag



Um 9 Uhr ging es los. Wir machten noch schnell ein Foto von den Puch-Autos. Ich verabschiedete mich von Rita. Langes Drücken. Ein Blick in die Augen. Wenn es ein gütiges Schicksal will, sehen wir uns am Tag der Deutschen Einheit wieder...

Raus auf die Straße! Unser erstes Ziel ist das Kloster Beuron im Oberen Donautal, das wir bereits 2021 auf unserer Reise nach Südfrankreich besucht haben. In Engstingen auf der Alb legte ich aus Tradition einen Halt an der Aral-Tankstelle ein und kaufte einen Marsriegel. Anschließend ging es weiter in Richtung Sigmaringen und Kloster Beuron über kleine, male-riche Landstraßen nach Thayngen beim Schweizer Grenzübergang. Kurz nach der Grenze klingelte mein Smartphone, und auf dem Display erschien Ritas





## 24. September 2023, Sonntag

### Zur Organisation des Teams

Unter uns Reisenden sind die Rollen klar verteilt. Charly ist der Obermacher. Er ist zuständig für mechanische und elektrische Probleme und einiges andere. Er hat alle wichtigen Puch-Ersatzteile in seinem Auto dabei. Eine Liste dieser Teile findet sich weiter hinten in diesem Bericht. Wo sich die Teile im Auto befinden, weiß ich nicht. Wenn ich in den Puch hineinschaue, sehe ich sie nicht. Im Kofferraum können sie sich nicht

finden, da dieser mit 0,33 l Plastikflaschen Mineralwasser gefüllt ist. Es scheint mir, dass C&A generell weniger Zeug mitführen als ich. Mein Auto ist immer knallvoll. Allerdings mit Dingen, die ich unterwegs nicht brauche. Anita ist während der Fahrt der Navi-Scout und die Quartier-Managerin. Wir buchen keine Hotels im Voraus, da wir nicht wissen, wie weit wir am Tag kommen. Also bucht sie während der Fahrt über das Smartphone und Booking.com unsere Unterkünfte. Das macht sie jetzt seit einigen Jahre verdammt gut. Ein Ehepaar

und ein Unbegleiteter finden immer ein Zimmer. Ach ja – ich bin für die Planung der Reise zuständig.

Heute werden wir über einen der berühmtesten Pässe Frankreichs fahren. Den in den französischen Seetalen gelegenen Col de Turini. Wir fahren auf der A41 bis Grenoble und bogen dann in östlicher Richtung auf kleinen Landstraßen in Richtung Lac de Serre-Ponçon ab. Ein wunderschöner Stausee mit einem 123m dicken Erdwall an seiner Basis. Einen kurzen Aufenthalt gönnten wir uns am Barcelonnette-Saint-Pons Airfield. Die ausgemusterte Dassault MD-312 Flamant war immer noch beeindruckend. Die Straßen Richtung Col de Turini wurden mit der Zeit immer schmaler. Das sollte die Aufmerksamkeit des Puch Lenkers wecken,



da auf diesen Straßen bevorzugt BMW und Mercedes SUVs der oberen Preisklasse unterwegs waren. Zumindest den Eindruck hatte ich. Wir sprechen von 2,5 Tonnen, die auch eine gewisse Breite mitbringen. Die Fahrer dieser Radpanzer entlasten ihr Gewissen durch das Mitführen großer Mengen an Akkus.

Name. Rita ruft mich nie im Puch an. Über den kleinen Lautsprecher verstehe ich zwar die Navigationsanweisungen, aber einem Telefongespräch kann ich während der Fahrt nicht folgen. Schließlich sitzt man im Puch mitten im Dröhnland. Also fuhr ich rechts ran. Rückruf. Was liegt an? Rita: „Eine nette Dame von der Aral-Tankstelle in Engstingen hat gerade angerufen. Ich hätte meinen Geldbeutel auf der Toilette liegen gelassen.“ Mein Hirn brauchte etwa zwei Sekunden, um diese Schreckensmeldung zu verarbeiten. Die einfache Wegstrecke betrug 110 Kilometer, die Fahrtdauer ca. eineinhalb Stunden. Das Ganze mal zwei. Nein! Nein! Du Depp! Die Fahrzeugpapiere hatte ich im Rucksack, aber das Bargeld und die Kreditkarten waren in der Geldbörse. Also zurück. Anita und Charly wollten derweil Zürich besichtigen, da sie die Stadt noch nicht kannten. Ich habe ihnen die Bahnhofstraße empfohlen. Dort gibt es schöne Uhren und allerlei Tand zu kaufen. Wir wollten uns dann in der Raststätte Kölliken an der A1 hinter Zürich Richtung Bern wieder treffen. In etwa vier Stunden. Dann fuhr ich los. Schon einige Kilometer vor Sigmaringen blinkte die Benzin-Warnlampe in immer kürzeren Abständen. Ich verließ

die Bundesstraße. Ich fuhr gerade in den Kreisel ein und hatte die Tankstelle schon im Blickfeld. Da stellte ich mir die Frage: „Mit was willst du eigentlich bezahlen?“ Ich hatte vergessen, mir bei C&A Geld zu leihen. Das Warnlicht ging dann irgendwann nicht mehr aus. Mit dem letzten Benzin erreichte ich die Tankstelle in Engstingen gegen 13 Uhr. Die Tankstellenmitarbeiterin wollte den Finderlohn nicht annehmen. Ich hatte noch Glück im Unglück, denn die Toilette lag im Inneren der Tankstelle und wurde nach jedem Besuch kontrolliert. Leider haben manche Menschen die Angewohnheit, bei der Nutzung öffentlich zugänglicher Toiletten die Kontrolle über sich zu verlieren. Nach ungefähr vier Stunden erreichte ich die Raststätte Kölliken. Dort versorgte ein „Migrolino“ die Reisenden mit Nahrung und Getränken. Anita stand schon in der Einfahrt und winkte mir zu. Auf der Raststätte vergaß Anita ihren Geldbeutel auf der Toilette. Sie merkte es aber noch rechtzeitig. Das war der Tag der vergessenen Geldbeutel. Gegen 21 Uhr erreichten wir unser Hotel in Epagny Metz-Tessy in der Nähe des Lac d'Annecy. Es war dann auch genug für heute.



Der Col de Turini und die Rallye Monte Carlo. Höhepunkt dieser Veranstaltung ist regelmäßig die sogenannte „Nacht der langen Messer“, die auf den Serpentinaen der Ostrampe zum Col de Turini ausgetragen wurde. Der Pass verbindet das Vésubie-Tal bei Lantosque mit dem Bévéra-Tal bei Sospel. Eine Strecke wie für den Puch gemacht. Die Puch Rallye-Fahrer in den Sechzigern wie Zasada, Pöltinger und Rosner wussten davon zu berichten.

Zum Tanken:

Ca. alle 250 km. Das kommt auf die Gegend an. Super Plus steht meistens zur Verfügung. Der Besitz einer Kreditkarte ist zwingend notwendig, da es an Tankstellen fast nur noch Automaten gibt und andere Serviceleistungen nicht mehr angeboten werden. Die Tankstelle als Mittelpunkt einer Gemeinschaft von ähnlich tickenden Menschen, das war einmal. Das Backhaus hatte für Frauen auf dem Land einen hohen Stellenwert. Eine vergleichbare Bedeutung hatte die Tankstelle für Männer. Zumindest für diejenigen, die ihre Autos richtig lieb hatten. Ein Ort der Kommunikation – also für Klatsch und Tratsch.

Anita hatte Zimmer in Roquebillier gebucht. Das einzige Hotel unserer Reise, an das ich mich nicht erinnere.

25. September 2023, Montag

Monte Carlo ruft! Einfach immer in Richtung Mittelmeer fahren. Dann kann man das Casino nicht verfehlen. Als ich eine Steigung hochfuhr, eröffnete sich mir plötzlich ein weiter Blick auf das Mittelmeer.

Das Licht hat etwas Wunderbares. Kein Wunder, dass sich Maler aller Epochen in den Süden gezogen fühlten. Mein Motiv war allerdings ganz anderer Art. Ich



glaubte, die japanische Invasionsflotte vor Anker liegen zu sehen. Draußen im Mittelmeer lagen Schiffe aller Art. Es gab wohl keinen Platz im Hafen, außerdem sind die Liegegebühren exorbitant.

Auf der Uferstraße fuhren die Pkws in Richtung Monte Carlo Stoßstange an Stoßstange. Zusätzlich wurde das Vorwärtskommen durch Bremsschwellen oder Fahrbahnerhöhungen eingeschränkt. Der französische Ausdruck „Ralentisseurs“ klingt in deutschen Ohren eleganter. Vor C&A fahrend versuchte ein Ferrari 599 GTB ganz vorsichtig, einen Schweller zu überqueren. Das ist ein Frontmotor-Ferrari, der noch relativ problemlos unter den heutigen Straßenverhältnissen zu bewegen ist. Die Hypercars, wie diverse Ferraris, Aston Martins und Lamborghinis, mit ihren tausend



PS, die extrem nah am Boden liegen, so dass sie schon Probleme beim Verlassen der Tiefgarage haben, sollte man in der Garage stehen lassen. Sie werden nur zum Schaulaufen vor dem Casino Monte Carlo und dem Hôtel de Paris genutzt. Dorthin wollten wir auch, um ein Erinnerungsfoto zu machen. Das sind wir unseren Freunden schuldig. Es war ein Montag, tätowierte Touristen ohne Zahl. Klar ist: Touristen sind immer die anderen. Zweimal haben wir die Immobilie umkreist. Der ganze Ort ist aufgrund der Bodenpreise extrem dicht bebaut. Beim zweiten Versuch fuhren wir zwischen den versenkbaren Stahlpollern hindurch. Anita sprang aus dem Puch, und schon waren zwei Fotos für die Ewigkeit im Kasten. Warum lassen sich Menschen eigentlich tätowieren? Vermutlich aus allerlei Gründen. Bei manchen sieht es auch recht ansehnlich aus. Zum Beispiel bei Queequeg, eine fiktive Figur aus Herman Melvilles Roman „Moby Dick“. Er ist ein tätowierter Südsee-Insulaner und ehemaliger Kannibale, der als Harpunier auf dem Schiff „Pequod“ arbeitet. In dem gleichnamigen Film wurde er von dem österreichischen Adligen Friedrich von Ledebur dargestellt. Ein adliger Österreicher als ehemaliger Kannibale. Das wollte ich erst nicht glauben.

Weiter geht es in Richtung Camargue mit ihren weißen Pferden, den Crin Blanc. Links von der kleinen Straße erstreckt sich meterhohes Schilf. Dahinter liegt das Mittelmeer. Ich schaue immer nach rechts. Aber ich sehe keine weißen Pferde. Nach einiger Zeit hatten wir die Camargue hinter uns. Anita fragte mich: Hast du sie gesehen, deine weißen Pferde? Ich: Wo? Links von der Straße. Da war doch nur Schilf. Manchmal strahlt ein das Leben. Warum? Ich weiß es nicht.



Immer weiter. Rechter Hand war das Mittelmeer nur noch zu erahnen. Auf der A7 ging es vorbei an Marseille und Montpellier nach Frontignan. Dort haben wir dann übernachtet. Das Hotel verfügte auch über ein separates Restaurant. Manchmal rächen sich die Unterlassungssünden der Jugend. In meinem Fall war es die Abwahl von Französisch. In dem Restaurant wurde mir klar, dass ich es nicht hätte tun sollen. Die Verständigung war schwierig. Warum habe ich Französisch abgewählt? Ich wollte nicht noch eine schwache Note. Die Noten in Latein und Englisch haben meinen Eltern nicht gefallen.

## 26. September 2023, Dienstag

Mit der Zeit wurden unsere Vorstellungen von den Pyrenäen konkreter. Welche Strecke sollten wir auf der spanischen Seite nach San Sebastián und auf der französischen Seite zurück nach Narbonne nehmen? Es gibt keine durchgehenden Straßenverbindungen zwischen Mittelmeer und Atlantik. Die Strecke sollte auch landschaftlich ansprechend sein. Zur Planung hatte ich mir ein „Tourenpaket“ des ADAC von der Region bestellt. Dabei war unter anderem eine „Motorrad- und Oldtimer-Tourenkarte“ der Pyrenäen. Diese Karte war extrem hilfreich. Wir mussten nur noch die grüne Strecke abfahren. Die Schwierigkeit bestand eher darin, kurze Abschnitte in die „TomTom Go“-Navisoftware unserer Smartphones einzugeben. Wenn man ein weiter entferntes Ziel eingab, stimmte die angezeigte Route nicht mit der Karte überein. Nach einer Weile hatten wir jedoch eine gewisse Routine entwickelt. Wir fuhren los. Im Laufe der Reise stellte sich heraus, dass diese Routenführung wie gemacht für den Steyr Puch war. Immer am Mittelmeer entlang. Von der Autobahn aus kamen wir nach Port Leucate direkt am Mittelmeer gelegen. Die französischen Feriendomizile wirken oft, als wären sie auf dem Zeichenbrett entworfen worden. Das sieht man ihnen an. Sie sind zwar sehr gut nutzbar, aber es fehlt das Flair eines gewachsenen Ortes. Wir parkten die beiden Puch-Autos am Strand und Anita hielt ihre Füße ins Mittelmeer. Unsere Ziele für diesen Tag waren Andorra und der höchste Straßen-Gebirgspass der Pyrenäen, der Col d'Envalira mit 2.408 Metern. Auf dieser Pyrenäenreise würden wir noch etwa dreißig Pässe überqueren. Diese Pässe sind aber weder vom Schwierigkeitsgrad noch von der Höhe mit den Alpenpässen vergleichbar. Die Straßen, besonders die auf der spanischen Seite, sind in einem sehr guten Zustand. Den Grenzübergang Le Perthus erreichten wir dann relativ schnell. In Spanien wurden wir von jungen Frauen, die am Straßenrand zwischen den Büschen standen, mit freundlichen Gesten begrüßt. Sie waren braungebrannt und trugen Bikinis. Was mich dann doch etwas erstaunte. Es gab an diesem Ort weder einen Strand noch Schwimmbäder. Bei Figueres bogen wir rechts ab. Von nun an würden wir nur noch in westlicher Richtung bis San Sebastián



am Atlantik fahren. Über Banyoles, Olot und Ripoll näherten wir uns zügig Andorra la Vella, der Hauptstadt von Andorra. Wir wollten auf jeden Fall die beiden Tunnel de Puymorens und Port d'Envalira vermeiden und stattdessen über die Straßenpässe fahren. Wir fuhren bei Dunkelheit in Andorra la Vella ein. Da war richtig Trubel. Zuerst fielen uns die vielen Großtankstellen auf. Kein Wunder. Der Liter Super 98 kostete



1,36 €. Das waren 2023 mindestens 50 Cent Unterschied. Das liegt an der niedrigen Besteuerung von Waren und Dienstleistungen. Die Bevölkerung betrug über lange Generationen hinweg nur 3.000 Einwohner und regelte sich durch Auswanderung, wuchs dann aber stetig bis heute auf etwa 80.000 an. Das enge Hochtal ist extrem dicht bebaut. Aus historischen Gründen ist Emmanuel Jean-Michel Frédéric Macron seit Mai 2017 sowohl Staatspräsident der Französischen Republik als auch Kofürst des Fürstentums Andorra. Voilà. Anita hatte für uns Zimmer im Hotel Panorama gebucht. Es dauerte eine Weile, bis wir die Einfahrt in die Tiefgarage des Hotels gefunden hatten. Die war dann auch noch knallvoll. Aber für zwei Puch-Autos fanden sich auf einer gestreiften Fläche noch ein Parkplätzchen.

## 27. September 2023, Mittwoch

Um nach Andorra zu gelangen, waren wir von der großen Ost-West-Linie etwas abgewichen. Wir fuhren nun wieder auf die untere Querspange, die N 260. Vor uns lag eine längere Strecke mit ca. zehn Pässen zwischen 1.000 und 1.500 m. Coll de Bóxoils mit 1.380m,

Coll de Faidella mit 1.250 m, Coll de la Creu de Perres mit 1.350 m und Puerto de Forada mit 1.020 m – ein Pass folgte dem anderen wie auf dem Schnürchen aufgereiht. Detaillierte Angaben zu den Pässen gibt es auf der Website [quaeldich.de](http://quaeldich.de). Die Seite der Selbstkasteiung. Radfahrer – im städtischen Umfeld sonst eher durch rechthaberisches Verhalten auffällig – quälen sich die Berge empor, die Apple Watch am Handgelenk. Das Landschaftsbild verschwimmt vor den Augen, die Lunge pfeift und die Gedanken sind dem Wahnsinn näher als der Erleuchtung. Aber das Gefühl, wenn man oben ist, ist nicht zu beschreiben. Sagen diejenigen, die vor dem Gipfel nicht absteigen mussten. Die anderen steigen ab und schieben ihr Fahrrad unter den verächtlichen Blicken der Siegertypen. Die ultimative Niederlage. Kenne ich aus eigener Erfahrung. Unterwegs bekommt man immer mal wieder Tipps, was man unbedingt gesehen haben sollte. In diesem Fall zu Recht. Das „Valle de Hecho“ beeindruckt mit Wäldern, Almen, Seen und Gipfeln der Pyrenäen. Es erstreckt sich entlang des Flusses Aragón-Subordán und verengt sich an der sogenannten „Boca del Infierno“, dem Höllenschlund, einer Schlucht, die der



Fluss in den Felsen getrieben hat. Dorthin fuhren wir und weil es so beeindruckend war, legten wir eine Rast ein und ließen die Felsen auf uns wirken. Da schienen die beiden Puch-Autos gleich noch kleiner. Es lagen noch etliche Kilometer vor uns. Ich war froh, dass Anita in Isaba eine Unterkunft buchen konnte. Es war ein putziges 2-Sterne-Hotel namens „Hostal Ezkaurre Isaba“. Es war aus soliden Felssteinen gebaut und machte einen überaus wehrhaften Eindruck. Im Dorf hatten wir ein Restaurant gesehen. Allerdings gab es dort nichts für uns. Es war an diesem Abend ausgebucht. Sie wollten uns nicht einmal eine Brotscheibe geben. Also liefen wir durch das Dorf in der Hoffnung, irgendwo etwas zu essen zu finden. Am Ende haben wir die restlichen Cracker gegessen und eine ansonsten ruhige Nacht verbracht.



sche Sprache heißt auf Baskisch „Euskara“ und gilt als die älteste Sprache Europas. Sie wird von etwa 900.000 Menschen gesprochen, die vorwiegend im Südwesten Frankreichs und im Norden Spaniens leben. Damit gehört das Baskische zu den Sprachen, die nicht indogermanischen Ursprungs sind. Dieses Los teilen sie mit Finnisch und Ungarisch. Selbst Sprachbegabte behaupten, dass Ungarisch am schwersten zu lernen sei. Wir konnten uns allerdings auch auf Englisch verständlich machen. In meiner Jugend setzten einige Sprachwissenschaftler noch auf die Plansprache „Esperanto“, damit keine babylonische Sprachverwirrung mehr existiere. Diese Hoffnungen haben sich zerschlagen und selbst bei uns auf der Schwäbischen Alb hat sich das Englische durchgesetzt.

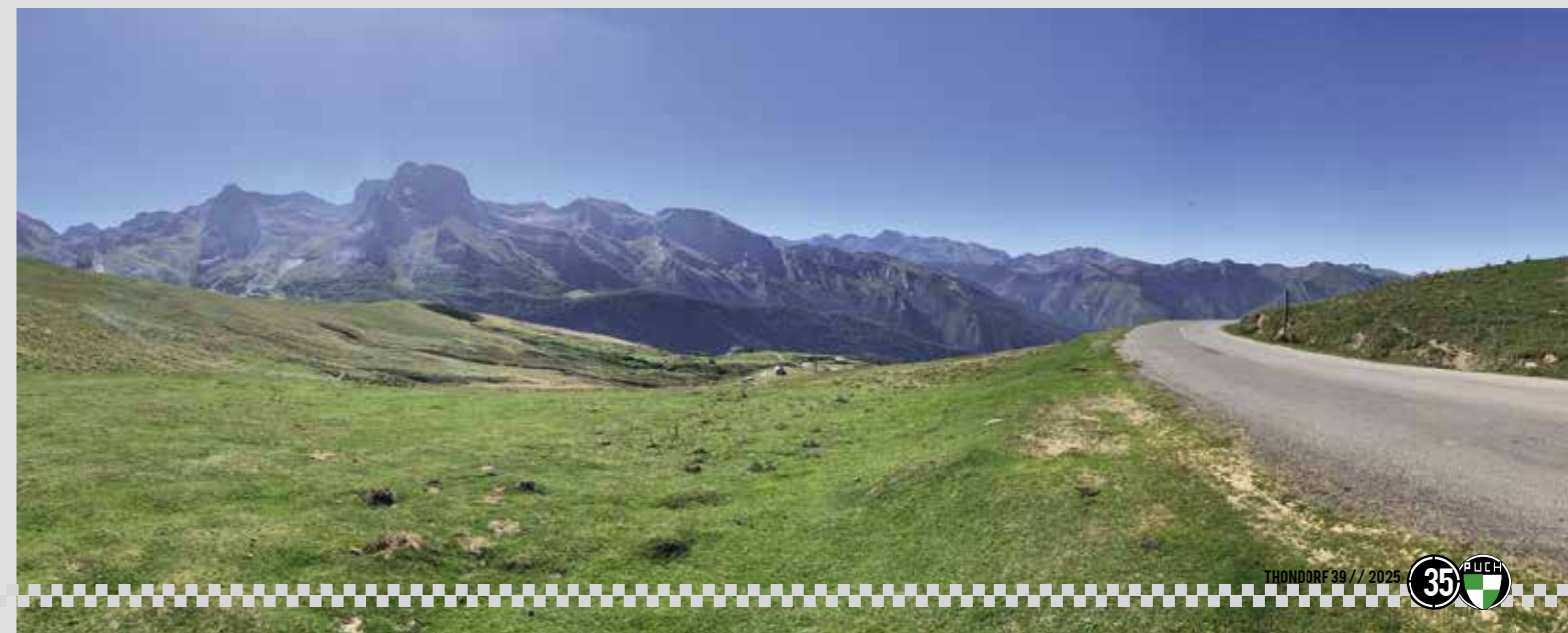
28. September 2023, Donnerstag

Wir wollten an diesem Tag San Sebastián erreichen. Die Basken nennen ihre Stadt „Donostia“. Die baski-

Wir fahren durch eine wundersame Gegend mit dunklen Wäldern und Bächen. Die Dörfer wirkten rau, die Häuser waren aus Felsbrocken gebaut und hatten kleine Fenster. Oft war kein Mensch auf der Straße zu sehen. Es wirkte fast schon abweisend. Es ist ein eigensinniges Volk, das unter der Franco-Diktatur brutal unterdrückt wurde und in der Nachkriegszeit mit der Terrororganisation ETA (Euskadi Ta Askatasuna) um die Unabhängigkeit des Baskenlandes kämpfte. Die ETA hat sich 2018 offiziell aufgelöst. Seitdem hat sich die Unabhängigkeitsbewegung im Baskenland weiterentwickelt und konzentriert sich nun auf politische und soziale Mittel, um ihre Ziele zu erreichen. Das sind Dinge, die den Touristen in der Regel nicht interessieren. Ich bin allerdings der Meinung, dass man



ein Mindestmaß an Interesse für das Land aufbringen sollte, durch das man sich bewegt.



Auf der N135, in Richtung Pamplona, haben wir an einer aufgegebenen Tankstelle noch einen technischen Stopp eingelegt. Charly war mit dem Profilbild meiner beiden vorderen Reifen unzufrieden. Im Nu hatte er eine Trakrite Spureinstell-Platte ausgepackt. Die hatte er tatsächlich dabei. Ich dachte was macht er jetzt? Ich



weiß nicht wie das Teil funktioniert. Auf jeden Fall setzte ich mich in den Puch und Charly schob ihn über die Platte. Ich war das Gewicht. Charly lag unter dem Puch und gab Anweisungen. Nach einer Weile schien er zufrieden und packte sein Werkzeug wieder zusammen. Die Tankstelle lag an einer bolzengeraden Straße



im Nirgendwo. Sie war eines Tages einfach geschlossen worden. Das war es dann. In 20 Jahren wird sie vermutlich gänzlich unverändert immer noch dastehen. Es hat ja auch was Tröstliches, wenn sich nicht alles immer verändert.

Noch eine Bemerkung zu Pamplona. Es ist die Stadt



von Ernest Hemingway. In seinem berühmten Roman „Fiesta“ besingt er den Stierkampf und feiert mit sei-



nen überspannten Freunden in der Nachkriegszeit des Ersten Weltkriegs das Leben und das Überleben. 1954 erhielt er den Literaturnobelpreis für „Der alte Mann und das Meer“. Im Juli 1961 nahm er sich, geplagt von Depressionen und Alkohol, das Leben.

San Sebastián. Was für eine schöne Stadt! Sie liegt am Golf von Biskaya. Sie hat wunderbare Strände, die von einer malerischen Promenade gesäumt sind. Sie ist so schön, dass wir mit den beiden Puch-Autos gleich bis zur steinernen Balustrade gefahren sind. Die Blicke der Spaziergänger waren zwar etwas erstaunt, aber man hat uns gewähren lassen. Sie werden wohl gedacht haben: „Die Autos sehen doch ganz lieb aus.“ Die tun nichts Böses. Anita bewegte sich sofort in Richtung Atlantik, um ihre Füße einzutauchen. Das wird sie ein Jahr später auch am Schwarzen Meer machen.



Ein Hotel haben wir in Ustaritz gefunden. Wir waren jetzt wieder in Frankreich und hatten nun als Fernziel Narbonne im Osten auf der Karte. Vor uns lagen nun die französischen Pyrenäen mit dem Col du Tourmalet und seinen 2.115m.

### 29. September 2025, Freitag

Vor uns lagen der Col d'Elhursaro, der Bagargui, der Col d'Aubisque und der Col du Soulor. Die Namen

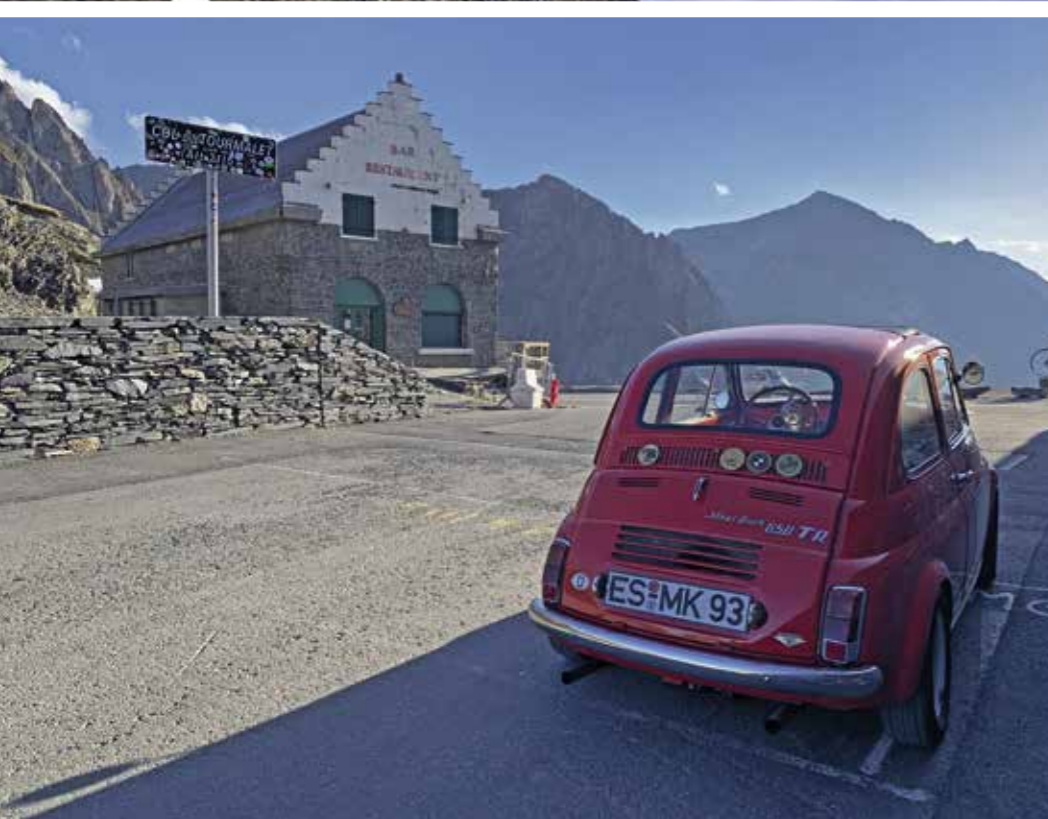


kennen wenige. Dann näherten wir uns einem der drei heiligen Berge der Tour de France. Schon beim Col d'Aspin bricht dem Normalsterblichen der Angstschweiß aus, wenn er sich dem 14 km langen Anstieg nähert. Das Ganze natürlich bei glühender Hitze. Der Name wird voller Ehrfurcht geraut: Col du Tourmalet. Die beiden anderen sind der Col de Galibier (2021) und der Mont Ventoux (2021). Somit haben C&A und ich an diesem Tag nach drei Jahren alle drei Berge erfolgreich mit dem Puch erfahren. Wir kamen allerdings von Osten her und sind dann in Richtung Westen die Rampe hinuntergefahren. Dabei fährt man auf der D918 an dem Wintersportort La Mongie vorbei. Zunächst dachte ich, ich sei in einem Paralleluniversum. Eine monströse Ansammlung von Beton in Braun und Beige. Die Hotelanlage des Ortes. Sie hat den Vorteil der kurzen Wege zu den Abfahrtspisten. Im Sommer sieht es unwirklich aus. Sehr unschön. Auf der Passhöhe des Tourmalet haben wir die Motoren abgestellt, uns eine Verschnaufpause gegönnt und



den Rundblick genossen. Stundenlange Fahrten, nur unterbrochen von Tankpausen, bringen meine Nerven an manchen Tagen in Unruhe. Benzinmangel. Da hilft eine Spritze mit Schlauch. Auf der Passhöhe





mierung ihrer Umwelt zu arbeiten. Savoir-vivre. Das macht für sie den Unterschied. Ich selbst lebe nun seit 50 Jahren im Land der Schwaben, im Großraum Stuttgart. Dieses Leben und die Landschaft möchte ich nicht missen. Für einen pietistischen Schwaben ist die französische Einstellung zum Leben jedoch nicht tolerabel. Der Pietismus betont Tugenden wie Fleiß, Sparsamkeit und Disziplin – und zwar hier und jetzt. Es gibt allerdings Trost für all jene, die nicht auf dem Pfad der reinen Tugend wandeln möchten –

fällt sofort die riesige Skulptur eines Radfahrers auf. Der Géant du Tourmalet (Riese des Tourmalet) ist eine Skulptur, die an die erste Überquerung des Col du Tourmalet im Rahmen der Tour de France im Jahr 1910 erinnert. Da der französische Radrennfahrer Octave Lapize bei dieser Überquerung der führende Fahrer war, hat die Skulptur den Beinamen „Octave le Géant“ erhalten. Wir haben in Capvern-Les-Bains übernachtet. Es waren in der Regel einfache Hotels der Kategorie 2 – 3, in denen wir unsere Nächte verbrachten. Die Einrichtung ist ordentlich und zweckmäßig. Im Vergleich mit Südtirol, Tirol oder der Steiermark müssen diese Herbergen allerdings etwas zurücktreten. Dort ist einfach ein höherer Qualitätsanspruch vorhanden, bei gleichem Preis. Das ist nicht negativ gemeint. Ich habe 20 Jahre für eine französische Rohstofffirma gearbeitet. Ich war oft in Toulouse. Die große Mine lag in den Pyrenäen. Für viele Franzosen – nicht alle – sind solche Dinge nicht so wichtig. Sie leben lieber mit Freunden ein gutes Leben, als ständig an der Opti-

so wie ich. Die bisherigen Einstellungen zum Leben ändern sich gerade in großen Schritten und mit zunehmender Geschwindigkeit. Die Schwaben werden so wie die anderen. Auf dem Weg nach Narbonne lagen noch sieben uns unbekannte Pässe vor uns. Es waren kleine, schmale Straßen ohne seitliche Begrenzungen. Also: Augen auf im Straßenverkehr! Mit dem Puch-Auto ist man ohnehin der Underdog im Straßenverkehr. Diese Rolle sollte man akzeptieren, sonst gibt es möglicherweise Ärger. Die hoffentlich mit dem Hirn verbundenen Augen sollten die Umgebung ständig scannen. Warum leuchten die Bremslichter des übernächsten Autos auf? Es könnte nämlich der Fall eintreten, dass der vor dir Fahrende abrupt auf die Bremse tritt. Er fährt ein Auto mit ABS, während das Bremssystem deines eigenen Wagens aus dem Jahr 1957 stammt. Der Puch hatte für die damalige Zeit eine hervorragende Bremsanlage, aber verglichen mit dem heutigen Stand der Technik ist sie gewöhnungsbedürftig. Man fährt

stundenlang in einem Kleinwagen, dessen fahrerische Beherrschung dem Lenker Freude bereitet. Nach einiger Zeit stellt sich ein Gefühl ein, als wäre der Puch eine Erweiterung der eigenen Person. Das klingt jetzt vielleicht nach Cyborg. Wenn ich esoterisch veranlagt wäre, würde ich von Flow sprechen. „Flow“ (englisch für „fließen, rinnen, strömen“) bezeichnet das als beglückend erlebte Gefühl eines mentalen Zustandes völliger Vertiefung (Konzentration) und ... Zurück zu den Pässen. In der Reihenfolge: Col de Peyresourde, Col de Ares, Col de Portet d'Aspet, Col des Caougnous, Col de Port, Col de Chioula und Port de Pailhères. Spät am Abend, gegen 20:30 Uhr, erreichten wir Narbonne. Hatten wir tagsüber etwas gegessen? Ich weiß es nicht mehr. Es waren noch 30 Grad im Halbdunkel der beginnenden Nacht. Für Ende September recht üppig. Auf der anderen Straßenseite des Hotels befand sich das dazugehörige Restaurant. Erst einmal ein Bier. Anita meinte, es hätte den Geschmack von Hustensaft. Das war mir egal. Noch eins. C&A aßen Nudeln und ich, ganz der Südländer, bestellte eine Gazpacho. Gazpacho ist eine kalt servierte südspanische Suppe aus ungekochtem Gemüse. Sie stammt ursprünglich aus Andalusien. Sie schmeckte etwas dünn, fast wie Wasser und hatte einen scharfen Nachgeschmack. Also die von Rita zubereitete Gazpacho schmeckte anders. Dann noch ein Hustensaft für mich und ab in das Hotelzimmer. Wir waren alle etwas müde. Ich hätte lieber Nudeln essen sollen.

### 1. Oktober 2025, Sonntag

Um 4 Uhr morgens wollte ich zur Toilette gehen. Als ich aufstand, fiel ich gleich vornüber gegen die Wand. Ich war verwirrt. Dann versuchte ich, meine Gedanken zu ordnen. Was ist mit mir los? Der nächste Gedanke war: „Wie komme ich nach Hause?“ Es waren noch um die 1.000 Kilometer bis nach Bonlanden auf den Fildern. In diesem Zustand konnte ich nicht fahren. Mir war sehr schlecht und sehr schwindelig. Mit Rita bin ich um 1992 in einer schaukelnden Nuckelpinne auf die Hallig Hooge gefahren. Sie war grün im Gesicht und wollte nicht mehr. Ich schwöre es. Grün. Vor einigen Jahrzehnten erging es mir ähnlich, ausgelöst vermutlich durch eine Fleischvergiftung mit bakteriellen Toxinen. Das wünscht man niemandem. Grün, ehrlich! Gegen 8 Uhr habe ich mich dann, immer an der Wand entlang, auf den Weg zum Frühstücksraum gemacht. Mir ging es etwas besser, aber an Fahren war nicht zu denken. Ich erklärte C&A die Situation. Kein Problem. Charly würde meinen Puch fahren und Anita den silbernen. Wie ich später in den Alpen erfahren durfte, fuhr sie ziemlich

flott. In den letzten 40 Jahren haben außer mir nur zwei Menschen meinen Puch bewegt. Ein Dekra-Prüfer, dem sofort auffiel, dass die eingetragenen PS nicht mit der Leistung übereinstimmten, und nun Charly. Ich dachte: „Er wird meinen Puch gut behandeln, er weiß was er tut.“

An diesem Tag wollten wir Strecke machen. Also ging es auf die Autobahnen A9/A7/A49 und A42. Vorbei an Montpellier, Grenoble bis Albertville. Das waren gleich mal 500 km. Allmählich ging es mir besser. Ich sitze sonst den ganzen Tag allein im Auto. Diesmal konnte ich entspannt ein Schwätzchen mit Anita halten und dem sonoren Brummen des Puch-Motors lauschen. Ich döste ein wenig vor mich hin. Bei Albertville bogen wir rechts auf die N90 nach Bourg-Saint-Maurice ab, nah an der italienischen Grenze. Den Col du Petit-Saint-Bernard mit 2.188 m haben wir uns dann auch noch gegönnt. An diesem Sonntag fand ein Cross-Lauf auf dem Berg statt. Es ging ein wenig wie auf dem Jahrmarkt zu. Die Pass-Straße war links und rechts mit Autos zugestellt. Aber ein Puch-Auto findet immer einen Weg. 2021 sind wir mit unseren beiden Puchs ebenfalls über den Kleinen Sankt Bernard gefahren, allerdings vom Aostatal kommend. Übernachtet haben wir 2023 dann in Prè-Saint-Didier. Es war ein kleines, angenehmes Hotel mit einer anständigen Küche. Im Flur lief ein kleiner Tigerdackel hin und her. Diese Rasse kannte ich bisher nicht, obwohl sie schon seit Ende des 19. Jahrhunderts in den Teckel-Zuchtbüchern erwähnt wird. Am liebsten hätte ich ihn mitgenommen. Mei, war der lieb! Auf der ganzen Reise traten keine technischen Probleme auf. Wir haben getankt, Öl und Reifen kontrolliert. An diesem Abend reparierte Charly den Mechanismus der rechten Tür. Der schwarze Sperr-Knopf hatte sich gelöst. Das war es dann auch mit den Reparaturen auf dieser Reise.



## 2. Oktober 2025, Montag

Das morgendliche Starten des Puchs hat für einen kurzen Moment immer etwas Erwartungsvolles. Zumindest für mich. Springt er an? Ich habe offensichtlich kein Glück mit BOSCH-Dynastartern. Ich bin schon zweimal mit technischen Problemen am Dyna liegen geblieben. Hubert hat mich beide Male aus der misslichen Lage befreit. Seitdem habe ich einen komplett einbaufertigen Starter im Alugehäuse hinter dem Beifahrersitz montiert. Den könnte ich im Notfall auch selbst einbauen.

Mir ging es wieder gut. Ich nahm hinter dem dünnen Nardi-Holzlenkrad Platz. Es hat den gleichen Durchmesser wie das Serienlenkrad. Damit lässt sich der Puch in den Alpen wunderbar lenken. Wir starteten die Motoren. Entspannt fuhren wir über den Col du Grand-Saint-Bernhard, 2.469m. Auf unserer

hat sich verschämt zurückgezogen. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts reichte er noch bis ins Tal vor die Siedlung Gletsch. An diesem Gletscher kann man den



Klimawandel besonders anschaulich erleben. Auf dem Furka kamen wir mit einer netten deutschen Familie ins Gespräch. Der junge Sohn hatte mich gerade in dem Moment fotografiert, als ich um das Belvédère fuhr. Das Foto fand ich gelungen (Titel). Also muss es in das Heftle. Über Andermatt, den Oberalppass, Chur bis nach Vaduz in Liechtenstein (der sechskleinste Staat der Erde, Platz Nr.1 der Vatikan) führte uns an diesem Tag die Reise. Mir gefiel schon immer das Liechtensteiner Autokennzeichen. Man sieht sie relativ selten. Die Tafeln haben etwas Seriöses. Ein schwarzer Untergrund, zwei bescheidene weiße Buchstaben, FL, ein paar Zahlen und das Wappen. Dazu vielleicht



Südfrankreich-Tour 2021 mussten wir noch durch den Tunnel fahren, da die Pass-Straße gesperrt war. Weiter ging es nach Martigny. Nun waren wir wieder in der Schweiz. Das war fast schon wie zu Hause. Ich freute mich auf den Furka-Pass. 1992 waren Rita und ich mit dem Intermeccanica Puch 700 GT (IMP) vom Grimsel kommend zum ersten Mal darübergefahren. Damals konnte man vom Hotel Belvédère aus noch den Rhonegletscher sehen. Aktuell wird das Hotel in einer Liste von „Lost Places“ geführt. Der Gletscher

noch eine kleine Stiftung in Vaduz – das Leben kann so einfach sein. Nun, wir hatten Glück. Wir führten noch ein angenehmes Gespräch mit einem Busfahrer auf dem Parkplatz, der sich für unseren Kleinwagen interessierte, und überquerten dann die Grenze zur Europäischen Union. Unser Tagesziel war der Gasthof Löwe in Feldkirch-Nofels, Vorarlberg, Österreich. Ein echter Glückstreffer. Sehr schöne Zimmer und ein insgesamt angenehmes Ambiente. Während des Abendessens fielen uns die Fiat 500 auf, die nach

und nach auf den Parkplatz führen. Die stellten sich bald als Mitglieder des Fiat 500-Club Fellbach heraus. Fellbach gehört zur Region Stuttgart. Einige der Mitglieder kannte ich bereits von der Retro Classics in Stuttgart. Sie unternahmen einen Clubausflug zum Bodensee. Der Gasthof Löwe hatte eine Besonderheit. Er bot eine unglaubliche Auswahl von 950 Schnäpsen an. In der Gastronomie sagt man lieber „Digestif“, das klingt angenehmer und nicht so nach Suff. Ich konnte es kaum glauben. Wir ließen die gemeinsame Reise noch einmal Revue passieren. An das eine oder andere Highlight werden wir uns noch in Jahren erinnern. Das war nun unsere dritte gemeinsame Reise. In etwa



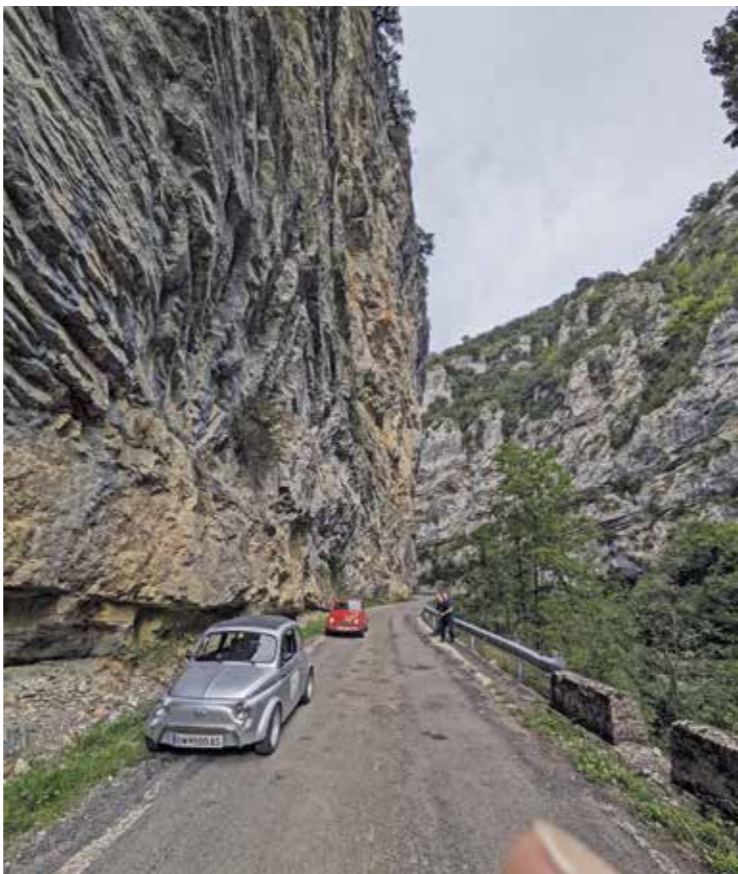
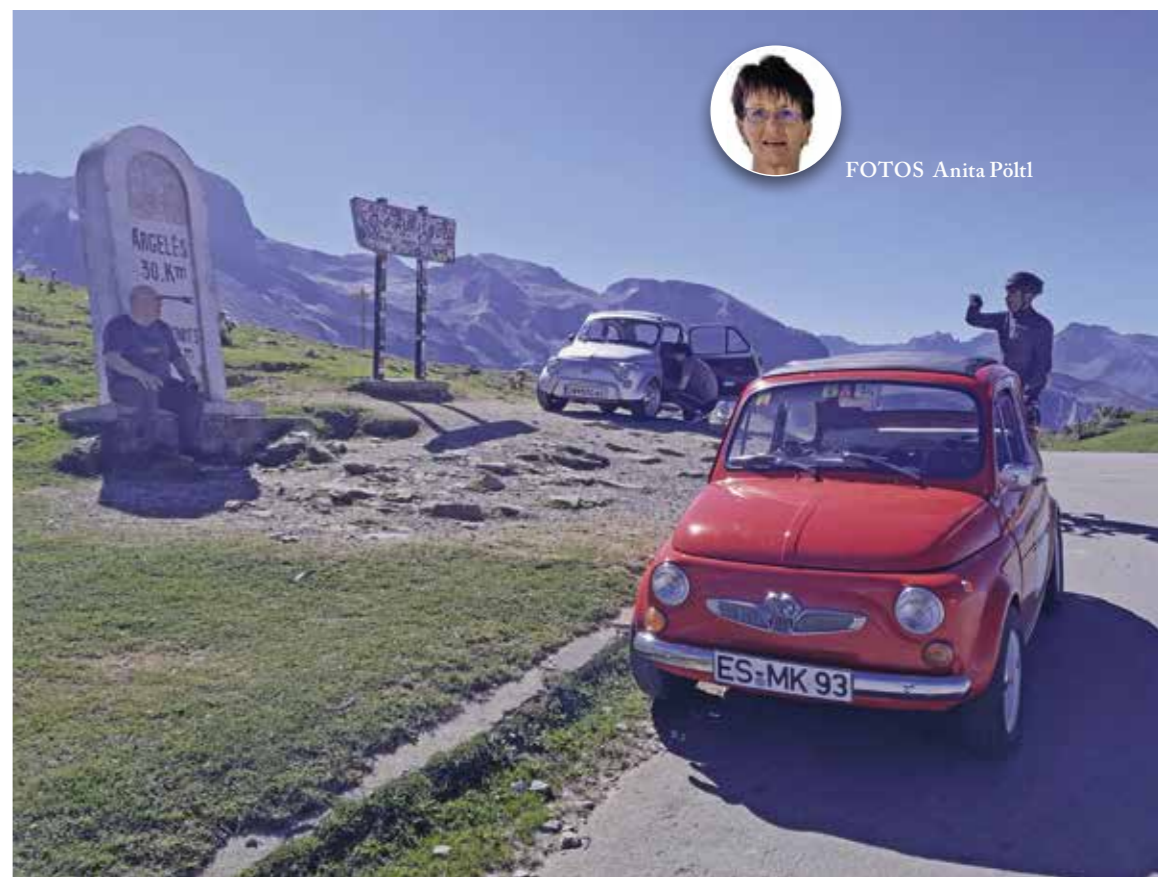
zwölf Monaten würde ich dann wieder nach Pinkafeld fahren und von dort aus gemeinsam mit Charly und Anita in ein neues Abenteuer starten. Am nächsten Morgen ging alles ganz schnell, und plötzlich stand ich mit meinem Puch alleine auf dem Parkplatz. Leider hatte ich mich entschieden, über die Landstraße nach Deutschland zu fahren. Bregenz war komplett zu, und es dauerte gefühlte zwei Stunden, bis ich hinter Ravensburg frei fahren konnte. Ich hatte vergessen, dass der 3. Oktober der „Tag der Deutschen Einheit“ ist und somit ein Feiertag mit geschlossenen Geschäften. Die konsumwütigen Deutschen drängten alle nach Bregenz zum Einkaufen. Wie schon so oft bei der Heimfahrt durchfuhr ich das barocke Oberschwaben mit seiner lieblichen Landschaft. Auf der Schwäbischen Alb, die ich nicht missen möchte, legte ich an der Aral-Tankstelle in Engstingen einen Stopp ein. Ich fotografierte die Mitarbeiterin und bedanke mich nochmals bei ihr. Ohne ihre Ehrlichkeit hätte es die Reise mit Charly & Anita vermutlich nicht gegeben. Nun war alles im Lot und bei der Ankunft in Bonlanden freute sich Rita, dass alles gut ausgefallen war. Bis zum nächsten Jahr!

Das kommt schneller, als man denkt. 🚗





FOTOS Anita Pörtl



## Bemerkungen zur Pyrenäentour 2023

Bei einer längeren Reise mit dem Puch-Auto über einige tausend Kilometer sollte man sich im Voraus Gedanken über die Ausrüstung machen. Welche Ersatzteile könnte ich möglicherweise benötigen? In den Sechzigern hatte ich zwei Keilriemen und zwei Zündkerzen dabei. Mit dieser Mini-Ausrüstung bin ich nach dem Abitur im Jahr 1968 mit meiner Freundin nach London gefahren. Die Stadt war damals sehr angesagt. „Swinging London“. Der TR2 Europa, Baujahr 1966, wurde ursprünglich von der Firma Lübbering in Essen ausgeliefert. Lübbering pflegte zu dieser Zeit eine enge Zusammenarbeit mit der Firma Lied KG in Graßlfing. Der Besitzer brachte ihn auf der Achse nach Frankfurt. Die Rückreise erfolgte mit der Deutschen Bahn. Damaliges Motto. „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ Was heute nicht mehr uneingeschränkt Gültigkeit hat. Leider habe ich den TR2 während meiner Bundeswehrzeit verkauft. Im Hunsrück waren es im Winter minus 20 Grad. Das überforderte die Heizung und die Batterie des Puch-Autos. Ein Krabbeltier trat an seine Stelle. Was hat der TR2 1968 gebraucht gekostet? Für sensible Gemüter vermutlich schwer zu ertragen. Umgerechnet 2.000 €. Die Summe hat mein Vater bezahlt. Er konnte sich als gelernter Maschinenschlosser für Autos begeistern. Sein Sohn Michael diente dem Vaterland als Staatsbürger in Uniform für 45 € im Monat...

Hier ist die Ersatzteil-Liste von Charly.

Sie ist vollständig, und solange die Kurbelwelle nicht bricht, sollte der Puch wieder zum Laufen zu bringen sein. Allerdings ist ein sinnvoller Einsatz der Teile nur durch einen Mitreisenden gewährleistet, der das Handwerk der Mechanik und Autoelektrik versteht. Das ist hier der Fall. Es ist unglaublich beruhigend. Zusätzlich führe ich auch noch einige Teile mit. Einen TR-Ölkühler von Länger & Reich, der auf Dichtigkeit geprüft wurde. Außerdem habe ich eine neue Weber-Benzinpumpe PM 26, ein Ersatzteil-Kit für die PM 26, eine stahlummantelte Kraftstoff-Schlauchleitung mit Ringnippel, eine neue Ölpumpe, einen neuen Löser-Verteiler, Dichtungssätze für Motor und Vergaser und ein Schwimmemnadelventil dabei. Außerdem Sicherungen, Ersatzleuchtmittel etc., was der Puch-Lenker unterwegs so brauchen könnte. Nicht zu vergessen eine komplette Dynastartanlage, einbaufertig. Manchem scheint das eventuell übertrieben. Ich fahre diesen TR2 nun seit 43 Jahren. Bisher wurden nur der Dynastarter (2x), das Schwimmemnadelventil und die Benzinleitungen ausgetauscht. Die restlichen Teile sind original und irgendwann gehen die kaputt. Vermutlich im

Nirgendwo. 1.000km von zuhause entfernt.

Die Planung der Reisen beginnt in der Regel Monate im Voraus. Meistens folge ich einer spontanen Idee, die sich dann weiterentwickelt. Dann bestelle ich die Landkarten bei „Das-Landkartenhaus-Freiburg“. Das Studieren der Karten macht in Verbindung mit Google Maps und Google Earth richtig Spaß. Mittlerweile kann man fast alle interessanten Straßen der Alpen, Pässe und Küstenstraßen Europas auf YouTube abfahren. Es gibt keine Gegend in Europa, in der ein Motorradfahrer mit seiner GoPro-Action-Cam noch nicht gewesen ist. Es bleibt aber immer noch genügend Raum für Improvisation. Das „Mein ADAC Tourset“ habe ich bereits erwähnt. Die Karten sind aufgrund ihrer reduzierten Informationsdichte sehr hilfreich. Normale Autokarten leiden häufig unter einem Übermaß an Informationen. Hilfreich sind ausgedruckte, geplante Tagesstrecken von 400 – 500 km, die man unter guten Bedingungen zurücklegen kann. Erfahrungsgemäß sitzt man pro Tag neun bis zehn Stunden im Auto. Unterbrochen wird diese Zeit nur durch das Tanken und den Verzehr schlichter Speisen an der Tankstelle. Charly hat darüber akribisch Buch geführt. Diese Verweildauer im Puch war mir nicht bewusst. Das mit Abstand wichtigste Element bei einer gemeinsamen Reise ist eine gewisse Toleranzhaltung gegenüber den Mitreisenden. Wer alles endlos ausdiskutieren möchte, zum Beispiel, wohin man zum Essen geht, ist das Hotel das Richtige, warum links und nicht rechts herum, so könnte man zehn Euro sparen. Vergesst es. So geht das nicht. Die Bereitschaft, Kompromisse bei Lösungen jeglicher Art einzugehen, sollte auf beiden Seiten ausgeprägt sein. Zumindest für die Reise. 🚗

Pyrenäen Tour 2023 vom 22.09 - 05.10.2023

Tag	km	Std.	φ km/h
Fr.	738	7,5	98,4
Sa.	592	10,3	57,5
Sa.+Mo.	931	17,2	54,1
Di.	492	9,0	54,7
Mi.	488	8,1	60,2
Do.	294	10,9	64,7
Fr.	411		
Sa.	394	8,2	48,5
So.	593	8,6	68,9
Mo.	425	9,6	44,3
Di.	725	9,0	80,6
	6083	92,4	

Absolut Nichtlauf 55324  
 Nichtlauf 60373  
 Nichtlauf 5049 kcal

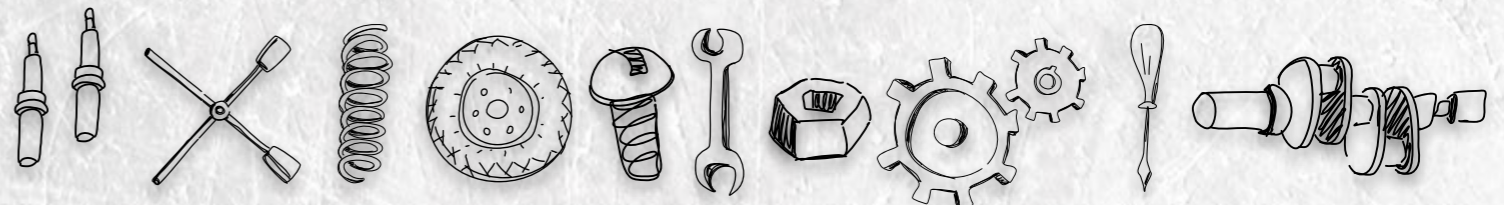
Gemeinsam gefahren  
 4620 km in 81,9 Std = φ 56 km/h  
 = φ 513,3 km/Tag  
 = φ 9,1 Std./Tag

209 km Festland - Bauwerke (Frankfurt)



- Kombizange
- Wasserpumpenzange
- Säteringzange
- 3/8" Ratsche mit Verlängerung und Nüsse von 10 – 17 & Kerzennuss
- Kreuz- Falch- Schraubendreher umsteckbar
- 10 – 11 Ringschlüssel
- Sechskant Ringschlüssel für Dynastarter Mutter
- Gabelschlüssel 6/7, 8/9, 10/11, 12/13, 14/15, 17/19, 22
- Winkelschlüssel 11- für Benzinpumpe
- Kurzer Schlitzschraubendreher zum Ventileinstellen
- Ventillehre
- Kleine Drahtbürste
- Stanley-Messer
- 250g Hammer
- Prüflampe
- Magnetstab
- Mundspiegel
- Kompressionstester
- Magnetlampe
- LED-Stirnlampe von Hr. Kuhn ;-)
- Kupplungsseil
- Gasseil
- Satz Kohlen für Dynastarter
- Keilriemen
- Zündspule
- Löser Verteiler komplett
- 2 Zündkerzen Beru M 14-225
- Zündkerzengewinde Reperaturset
- 2 Kerzenstecker
- Satz Kipphebel Einlass und Auslass & Ventile

- Ölkühlerbrücke
- 3 Mitnehmerstifte (Kurbelwelle zu Schwungscheibe)
- Kupplungsdrucklager, Kupplung, Druckplatte, Schwungsradschraube
- Satz Radlager für Vorne sowie Hinten
- Satz verbauter Glühlampen
- Satz Sicherungen
- Blinkerrelais
- Bremskontaktschalter
- Öldruckschalter
- Zündschloss
- Starterrelais
- Laderegler
- Satz Bremsfedern
- Radzierkappe
- Benzinpumpe
- Motordichtsatz
- Motorgehäusedichtmasse  
1x Silikonbasis, 1x Hylomar
- Schraubenset M4 – M10 ca. 50-teilig inkl. 2 Radmuttern
- 1l Motoröl 15 W50
- Ölauffangwanne 18x25x5cm
- Satz Isolierband, Tixo, Kabelbinder, Bindedraht
- Satz 2-Meter-Kabel, 2 Stück Reihenklammern
- Superkleber
- 5 Putzklappen
- Antibeslagmittel
- 2 Bremsenreiniger
- 10 Einweghandschuhe
- 1l Wasser zum Händewaschen
- Reifenreparaturset mit Kompressor
- Abschleppseil



# DIE BALKAN REISE 2024 ДИЕ БАЛКАН РЕИСЕ 2024

19. SEPTEMBER BIS 4. OKTOBER 2024



TEXT // FOTOS Michael Kuhn



Ich war wieder an der Reihe... 2023 fuhren Charly und Anita (C&A) mit ihrem silbernen Puch gen Westen. Somit war ich 2024 an der Reihe, mit dem roten TR2 gen Osten zu fahren. Doch welches Reiseziel sollte uns zum Träumen bringen? Wie so oft half uns der Zufall. Da wir 2022 bereits in Tschechien, Polen, der Slowakei, Ungarn und Slowenien gewesen waren, blieb uns dieses Mal nur der Südosten Europas, der Balkan. Ich glaubte, diese Region bereits aus den Karl-May-Romanen meiner Jugend zu kennen: („In den Schluchten des Balkan“ und „Durch das Land der



Skipetaren“. Das Fatale war allerdings, dass Karl May niemals auf dem Balkan gewesen war, ebenso wenig wie in Nordamerika. Dieses Versäumnis hatten wir beide bis 2013 gemeinsam. Erst 2013 besuchte ich mit einem Freund Sarajevo, da dieser eine Erbschaftsangelegenheit für seinen Vater vor Ort klären wollte. Das Leben in Sarajevo bringt gewisse Härten mit sich. Besonders, wenn dir etwas an deinem Auto liegt. Ein BMW X6 oder ein Porsche Cayenne verschwinden dort auf wundersame Weise für immer. Bei Kleinwagen sind sie aufgeschlossener. Wenn der gebrauchte Golf eines Einheimischen gestohlen wird, rufen die Geschäftsleute ihn am nächsten Morgen an und unterbreiten ihm ein Angebot zum Rückkauf seines Wagens. Sagen wir, für 1.000 €. – Ein Schnäppchen!

In der Buchhandlung meines Vertrauens in Bonlanden stöbere ich gerne ein wenig herum. Ich genieße es, in den Büchern zu blättern. In der Abteilung „Mach dich auf den Weg“ fand ich schließlich das Buch, das uns auf die Reise schicken würde: „Unterwegs auf der legendären

Küstenstraße Jadranska Magistrala von Slowenien über Kroatien nach Montenegro“. Es enthält schönes Kartenmaterial, genaue Fahrhinweise und Tipps.

Das „ADAC Tour Set“ mit Übersichtskarten der Gegend war in der Vorbereitungsphase sehr hilfreich.

Als ultimative Hilfe stellte sich schließlich der Superatlas „Balkan Süd 1:200.000“ von Freytag & Berndt heraus. Er kam innerhalb von zwei Tagen vom Landkartenhaus Freiburg. Der Balkan hat bei den



Menschen in der westlichen Hemisphäre nicht immer den besten Ruf. Wir haben allerdings nur positive Erfahrungen bezüglich der Gastfreundschaft gemacht. Nachdem wir 2023 im Westen San Sebastián am Atlantik erreicht hatten, ergab sich die Idee, im Osten Konstanz am Schwarzen Meer zu besuchen, von selbst. Fährt man mit dem Zeigefinger über eine Europa-Landkarte nach Osten, bleibt er schließlich bei Konstanz stehen. Die Entfernung von San Sebastián nach Konstanz beträgt laut Google Maps 2.448 Kilometer. Die Erdkrümmung ist bereits berücksichtigt. Es konnte losgehen.

19. September 2024, Donnerstag

Der Puch war gepackt. „Komm heile wieder, Junge“, sprach Rita. „Natürlich“, antwortete ich. Bedenken hatte ich allerdings schon. Mit einem 56 Jahre alten Steyr Puch 650 TR2 Europa und einem 77-jährigen Lenker 6.000 km durch den Balkan zu fahren, da durfte es einem schon etwas bang ums Herz werden. Ohne die Erfahrung und das technische Können von C&A hätte ich die Reise nicht

gemacht. In Nordmazedonien liegen zu bleiben, überfordert mein Vorstellungsvermögen... Ich fuhr auf die A8 in Richtung München. Den 16 km langen Alaufstieg hatte ich bald hinter mir. An Ulm vorbei. Immer mit 90–100 km/h im Windschatten von Wohnmobilen. Das funktionierte recht ordentlich. Wenn mir ein LKW zu nah kam, gab ich kurz Gas und suchte mir ein anderes Wohnmobil. Auf der Autobahn bin ich extrem konfliktscheu, was andere Verkehrsteilnehmer betrifft. Ich kann nur verlieren. Ich möchte schließlich mit den beiden Freunden ans Schwarze Meer fahren. Bei München bog ich auf die A94 in Richtung Braunau am Inn ab. Für einen Abstecher nach Marktl am Inn, dem Geburtsort von Papst Benedikt XVI., auch bekannt unter seinem bürgerlichen Namen Joseph Ratzinger, nahm ich mir die Zeit. In Marktl heißt sogar der Bürgermeister Benedikt. Der „Spiegel“ schrieb einst: „Hier war man Papst.“ In Niederösterreich ging es auf schmalen Straßen in Richtung Vöcklamarkt, dem Wohnort von Roland und Hartwig Heiml. Bei ihnen wollte ich übernachten. Auf den engen Straßen machte sich bald ein zu großes Lenkspiel unangenehm bemerkbar. Es fiel mir schwer, auf der rechten Straßenseite zu bleiben. Ich hoffte, dass Roland eine technische Lösung finden würde. Als ich in Vöcklamarkt eintraf,

waren Roland und Gabi noch auf einer Veranstaltung. Mit Hartwig und Gerti saß ich plaudernd in der Küche und genoss die Gastfreundschaft der beiden. Nachdem Roland und Gabi später eingetroffen waren, gingen wir bald schlafen. Das Bett und ich hatten uns bereits bei früheren Übernachtungen kennengelernt.

20. September 2024, Freitag

Am nächsten Morgen legte Roland gleich los und



nahm mit einem Stroboskop die Einstellung der Zündung vor. Vor 40 Jahren stand dieser TR2



schon einmal in der gleichen Garage und Roland hatte den Zenith 32 NDIX überholt und den Verteiler nach Löser-Vorgaben umgebaut. Das nenne ich Kontinuität! Bis heute wurden weder am Zenith-Vergaser noch am Bosch-Verteiler technische Änderungen vorgenommen. Die Reduzierung des Lenkspiels bereitete Probleme. Obwohl es sich um ein Austauschgetriebe handelte, ließ es sich nur unter Mühen optimal einstellen. Letztendlich bot mir Roland an, ihm ein gebrauchtes

maschine“. BOSCH) war eine kurze Vorführung einer Dynastarter-Testvorrichtung durch Robert interessant. Laut Robert schwankt die Leistung zwischen 0,7 und 1,2 PS. Noch zu besichtigen waren die ausgedehnten Stallungen mit diversen Steyr Puch-Fahrzeugen und ein Silberbarren im Verkaufsraum. Der erwies sich bei näherem Hinsehen als ein poliertes Puch-Getriebe. Bei Dunkelheit fuhr ich auf der Südautobahn nach Pinkafeld. Ich fahre nachts sehr ungern mit dem Puch.



Lenkgetriebe zu schicken, um es zu überholen. Das habe ich dann auch getan. Gegen 15:00 Uhr machte ich mich auf den Weg zu Charly und Anita. Unterwegs legte ich einen Zwischenstopp bei Robert Prokschi ein, um ein Paar Scheibenwischer abzuholen. Aus dem geplanten kurzen Besuch wurde ein längerer Aufenthalt, da Robert mir noch seine private Steyr-Puch-Teilesammlung zeigen wollte. Es ist unglaublich, was Robert in den letzten Jahrzehnten an Steyr Puch-Teilen zusammengetragen hat. Alle Teile waren penibel aufbereitet oder NOS, also neue Lagerware aus alten Beständen. Offensichtlich lebt Robert nach der Devise „Haben ist besser als Brauchen“. Für mich als intensiver Nutzer von Dynastartern (Im Steyr Puch Ersatzteilkatalog heißt das Teil „Lichtanlass-

Obwohl ich Bilux-Halogen-Glühlampen verwende ist die Sicht als Brillenträger auch ohne Regen sehr bescheiden. In Tunneln habe ich mich oft schon gefragt, ob das Licht an ist. An die mickrigen Rücklichter möchte ich gar nicht denken. Ich traf relativ spät bei C&A ein. Nach einem Bierchen und einem Happen wurde es Zeit, zu Bett zu gehen. Am nächsten Tag stand noch ein kleiner Service für den Puch an.

21. September 2024, Samstag

Die Bremsen und das Ventilspiel waren in Ordnung. Charly versuchte noch, die Lenkung nachzustellen. Was ihm letztendlich auch ganz gut gelang. Anschließend unternahmen wir eine Probefahrt mit dem TR2 rund um Pinkafeld.





Plötzlich riss der Gaszug. Besser hier als in einem hinteren Eck in Nordmazedonien. Mit erhöhtem Standgas ging es zurück in die Garage. Einbau eines neuen Zuges. Im Piemont war 2021 das Kuppungsseil gerissen. Nun waren wir bereit, uns auf den Weg zu machen. Halt! Erst mussten noch die



Magnettafeln „BALKAN TOUR 2024“ montiert werden. Im Vergleich zu 2023 fielen die Tafeln dieses Jahr etwas größer aus. Matthias Kelber hatte sie wieder für uns in hoher Qualität entworfen und produziert. Die Jadranska Magistrala wartete auf uns. Ende der Planungsphase.

22. September 2024, Sonntag



Auf die Autobahn! Wir wollten Strecke machen. Die Adria rief. Wir fahren auf der A2 in Richtung Graz und passierten die Ausfahrt zum „Puchwerk“. Der Name „Puchwerk“ ist eine nette Geste, aber seit vielen Jahren Geschichte. Das Autobahnschild verweist außerdem auf Hausmannstätten. Dort, bei der Kirche, wurden 1957 die Fotos für den ersten Prospekt des Steyr Puch 500 aufgenommen. Siehe THONDORF-AUSGABE 33/2019, Titelfoto. Der Mann mit der braunen Buntfaltenhose ist Hans Kramer. Er war ein wichtiger Mitarbeiter im Versuch der damaligen Steyr-Daimler-Puch AG. Die hübsche Frau, die im Puch steht und sehnsuchtsvoll den Arm nach ihm ausstreckt, blieb leider unbekannt. Es waren die Fünfziger. Eine liebe Freundin, die ich anlässlich der Feier zum 60-jährigen Jubiläum des Steyr Puch 500 kennengelernt habe, hat in dieser Kirche geheiratet. Sie hat mir auch verraten, wo diese Kirche steht, die auf dem Prospekt abgebildet ist: in Hausmannstätten. Der Ort war mir damals gänzlich unbekannt. Die beiden Puch-Autos rollten mit ihren Insassen über die slowenische Grenze bei Spielfeld, vorbei an Maribor und Ljubljana, bis zur Nationalstraße D8. Diese sollte uns in zwei Tagen von Škofja in Kroatien bis nach Ulcinj in Montenegro führen. D8 klingt sehr prosaisch, ich nenne sie lieber Jadranska Magistrala: 1.000 Kilometer auf einer



gut ausgebauten Straße mit Blick auf die Adria und die vorgelagerten Inseln. Ein Sehnsuchtsort europäischer Touristen. Sicherlich eine der schönsten Küstenstraßen Europas. Sie verläuft größtenteils durch Kroatien und hat einen kleinen Abschnitt durch Bosnien und Herzegowina, den wir allerdings umfahren. Noch 1960 bestanden weite Teile der Jadranska Magistrala aus Schotter. Bei



prächtigem Wetter im September 2024 war es eine entspannte Tagestour bis Starigrad. Anita hatte ein Zimmer im Miramar gebucht. Wir saßen bald auf der Terrasse und schauten auf die Adria. Es war schön. So ruhig. Wir kamen dann noch mit einem österreichischen Motorradfahrer ins Gespräch, der uns einige Tipps für die weitere Reise gab. Es betraf die Pelješki Most Brücke weiter unten im Süden. Dazu später einige Informationen. Gegen 22:00 Uhr gingen wir zu Bette. Der nächste Tag war sicherlich fordernd. 400 km bis an die Grenze von Montenegro waren zu bewältigen.

23. September 2024, Montag

„On the road again“. Ein Country-Song von Willie Nelson.

Die Melodie kennt ihr bestimmt. Der Text fängt so an: „Wieder unterwegs. Ich kann es

kaum erwarten, wieder unterwegs zu sein. Das Leben, das ich liebe, ist mit meinen Freunden Musik zu machen. Und ich kann es kaum erwarten,

wieder unterwegs zu sein“. So ähnlich empfanden wir die Zeit auf der Straße. Unser Highway war weiterhin die D8 Richtung Zedar. Gegenüber von Zedar liegt die Insel Ugljan. Diese Insel mit dem in den Sechzigern völlig unbekanntem Ort Preko war bis zum Ausbruch des jugoslawischen Bürgerkriegs (1991–2001) ein Sehnsuchtsort für die „Puchianer“ aus dem Werk Graz-Thondorf. Diese Zeit wird in dem Buch „Lichtwechsel“ von ehemaligen Werksangehörigen und Künstlern noch einmal in Erinnerung gerufen.

„Als sich der Arbeiterbetriebsrat der Firma Puch in Graz im Jahr 1963 dazu entschloss, die Urlaubsfahrten für die Belegschaft nach Preko anzubieten, dachte man wahrscheinlich nicht daran, dass dieses Angebot eine touristische Erfolgsgeschichte im ehemaligen Jugoslawien schreiben dürfte... Die Firmenphilosophie von Puch-Graz schätzte die Mitarbeiter als „kostbarstes Kapital“. Abgesehen von einer hoch-

wertigen Ausbildung, ein im Vergleich zu anderen Betrieben dieser Zeit höheres Lohnniveau sowie zahlreiche Sozialleistungen begründeten den besonderen Ruf der „Puchfamilie“ (Wolfgang Wehap, Das Puchwerk in Thondorf, Verlag für Sammler 1992, Graz).

Die mit Bussen anreisenden „Puchianer“ (in den besten Zeiten immerhin bis zu zweitausend Personen) wurden zunächst in Privatquartieren untergebracht, da in den frühen 1960er Jahren keinerlei touristische Infrastruktur – wie Hotels – gab...

Auf das Buch „Lichtwechsel“ und den Begriff „Puchianer“ wird bei anderer Gelegenheit noch näher eingegangen. Es war ein wunderbarer Tag auf der Straße. Wie aus einem Touri-Prospekt. Auf der D8 in Richtung Gruda lag noch ein architektonisches Wunderwerk vor uns. Bei Kormana zweigt man auf die



Halbinsel Pelješac ab. Möglich gemacht wird das seit 2022 durch den Neubau der 2.400m langen Pelješki Most Brücke. Ein elegantes Bauwerk. Mit dem Bau der Pelješac-Brücke wurde eine innerkroatische Straßenverbindung zwischen Süddalmatien mit Dubrovnik und dem Rest des Landes geschaffen. Dadurch wurde die Durchfahrt von Bosnien und Herzegowina vermieden, was offensichtlich in der Vergangenheit zu Problemen führte. Man mag sich halt nicht. Bei der Recherche zu diesem Reisebericht stieß ich auf folgende Meldung: „Im Juli 2022 wurde das größte Infrastrukturprojekt Kroatiens (Pelješac-Brücke) eröff-

net. Nun wurden Risse in den Pfeilern entdeckt. Aktuell können die Garantieansprüche an den chinesischen Bauherren aber nicht geltend gemacht werden“. Quelle: Kleine Zeitung, Österreich 25.10.2024. Vielleicht hätte man die STRABAG SE beauftragen sollen.

Am frühen Abend erreichten wir unser Privatquartier in Gruda. Die Inhaberin, die ursprünglich aus Rumänien stammt, übergab uns die Zimmerschlüssel. Viele Menschen auf dem Balkan leben nicht dauerhaft in ihrer Heimat, sondern sind auf der Suche nach Arbeit und einem Auskommen in Westeuropa unterwegs. Einige von ihnen leben vorübergehend in den touristischen Zentren an der Adria oder am Schwarzen Meer. Aus diesem Grund sieht man überall auf dem Balkan die halbfertigen, unverputzten Häuser, in denen die männlichen Bewohner nur zeitweise bei ihren Familien leben und dann am Haus weiterarbeiten. In der Nähe fanden wir ein kleines, feines Lokal, das wir in dem kleinen Ort nicht erwartet hatten.

24. September 2025, Dienstag



Ein weiterer ruhiger Tag auf der Straße durch Montenegro in Richtung Albanien war zu erwarten. Es kam anders. Wir hatten unser kleines Gepäck bereits verladen und waren bereit für den Aufbruch. Da tat es den ersten Donnerschlag. Mit einer Heftigkeit, wie ich sie seit dem Besuch mit meiner Oma in ihrem Heimatort Vendenheim im Département





Bas-Rhin in der Nähe von Straßburg nicht mehr erlebt hatte.

Der Donner muss schon sehr heftig gewesen sein, dass ich mich noch daran erinnern konnte. Ich war damals fünf Jahre alt, also ca. 1952. Dann ging das Licht aus. Noch ein Schlag und dann fing es an zu regnen. So stellte ich mir einen Regen in den Tropen vor. Neuerdings spricht man dann im deutschen Sprachraum von Starkregen. So ging es hin und her. Licht an, Donner, Licht aus. Zum Glück standen unsere Puch-Autos unter einem Wellblechdach. Charly wollte losfahren. Ich hätte lieber gewartet. Wir sind dann losgefahren. Charly hat in seinem Puch einen optimierten Scheibenwischer mit einem starken Motor und erhöhtem Anpressdruck, der das Wasser zuverlässig wegschafft. Mein Scheibenwischer verteilt das Wasser nur. In Richtung Süden zeigte sich der Himmel vorsichtig aufklarend. Das Wasser stand auf der Straße. Ohne die Bodenbleche im Motorraum hätte der Boxer im Heck seinen Betrieb vermutlich eingestellt. Wir näherten uns dann bald der Grenze zu Montenegro. Zunächst passierten wir die kroatische Zollstation „Granični prijelaz Karasovići“, dann, ein paar hundert Meter weiter, die montenegrinische Grenzstation „Debeli Brijeg“. Die gemeinsame Sprache der ehemaligen jugoslawischen Staaten ist das Serbokroatische mit seinen Varianten Serbisch, Kroatisch, Bosnisch und Montenegrinisch.

Die Szene beginnt. Vorhang auf!

Wir nähern uns der Zollstation. Der Zöllner schoss mit hochrotem Kopf aus seinem Häuschen und macht einen kroatischen Sprinter-Fahrer zur

Sau der sich links an der Schlange vorbeidrängen wollte. Es war der Typ Zöllner, den ich noch zu gut von Besuchen in der ehemaligen DDR (Erster Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden) her kannte. Das war schon mal eine schlechte Ausgangslage. Dann stiegen C&A aus, näherten sich dem Häuschen und zeigten ihre Pässe. Ich saß noch im Puch und konnte den Vorgang gut beobachten. Meine beiden Begleiter fingen an mit dem Grenzbeamten zu diskutieren. Meistens kein gutes Zeichen. Der Zöllner schüttelte nur den Kopf und wurde zusehends ungehalten. Dann war plötzlich die Szene beendet. Charly stieg wütend in seinen Puch machte hinter der Schranke mit dem Puch kehrt und wir fuhren wieder in die Richtung aus der wir gekommen waren. Der montenegrinische Beamte hatte den Pass von Charly bemängelt und wollte auch keine Ausnahme machen. Eine Einreise war so nicht möglich. Was tun? Bisher hatten wir uns im EU-Ländern bewegt. Montenegro und Albanien sind aktuell Beitrittskandidaten. Die



Verhandlungen laufen teilweise schon seit 15 Jahren. Lösung? Wir fahren über Bosnien und Herzegowina nach Montenegro. Bei unserem ersten Versuch landeten wir auf einer Art Militärstraße im Nirgendwo. Ein Felsbrocken machte eine Weiterfahrt unmöglich. Zweiter Versuch. Plötzlich befinden wir uns in der Teilrepublik Republika Srpska. Das ist der serbische Teil von Bosnien und Herzegowina. Mit den Bosniern vulgo Bosniaken versteht man sich absolut nicht. Das ist eine Folge der komplizierten politischen Lage nach dem Bürgerkrieg. Bei der Grenzstation „Granični prijelaz Ilino Brdo“ waren sie uns wohlgesonnen. Wir durften die Grenze nach Montenegro passieren. Das montenegrinische Staatsgebiet grenzt im äußersten Westen an Kroatien, im Nordwesten an Bosnien und Herzegowina, im Nordosten an Serbien, im Osten an den Kosovo und im Südosten an Albanien. Das sind ziemlich viele Nachbarn. Montenegro ist aktuell ein Zufluchtsort für Russen, die dem Krieg entkommen wollen. Luxusyachten superreicher Oligarchen liegen im exklusiven Hafen Porto Montenegro. Schiffchen bis zu 120m Länge finden dort ein ruhiges Plätzchen. Bei Kamenari nahmen wir die Autofähre, um uns die komplette Umfahrung der Bucht von Kotor zu sparen. Nach 20 Minuten war die Fahrt bereits beendet. Die letzte Fähre die ich mit dem Puch benutzt habe fuhr von Meilen über den Zürichsee nach Horgen. Von ähnlich kurzer Dauer. Das Wetter war nicht mit uns an diesem Tag. Wir waren unterwegs zu unserem heutigen Zielort



Shkodra im Norden von Albanien. Anita hatte Zimmer im Hotel Kompleksi Arifi gebucht. Der Himmel gab alles. Es schüttete wie aus Eimer. Es krachte in den Radkästen und die Wassermassen erzeugten Fontänen bis über den Puch hinaus. Drinnen blieb es allerdings trocken. Erstaunlich. Das Hotel erschien mir wie eine ehemalige Bonzenherberge, ausgelegt mit rotem und schwarzem poliertem Granit. Leider war die Küche bereits um 20:30 Uhr geschlossen. Wir kannten die albanische Gastfreundschaft nicht. Der junge Manager rief seine Mutter an und die freundliche Dame machte sich bald in der Küche zu schaffen. Es wurden allerlei Speisen aufgefahren. Eine wohl-schmeckende Suppe, eine Salatschüssel, Hähnchen





mit Kartoffelbrei und Pommes und noch ein Nachtisch. Getränke, Wasser, Rotwein und Kaffee. Wir konnten nicht alles essen. Pro Person kostete das Menü 8€. Wir verdoppelten mit reichlich Trinkgeld die Rechnung. Die Preise erinnerten mich an die unmittelbare Zeit nach dem Fall der



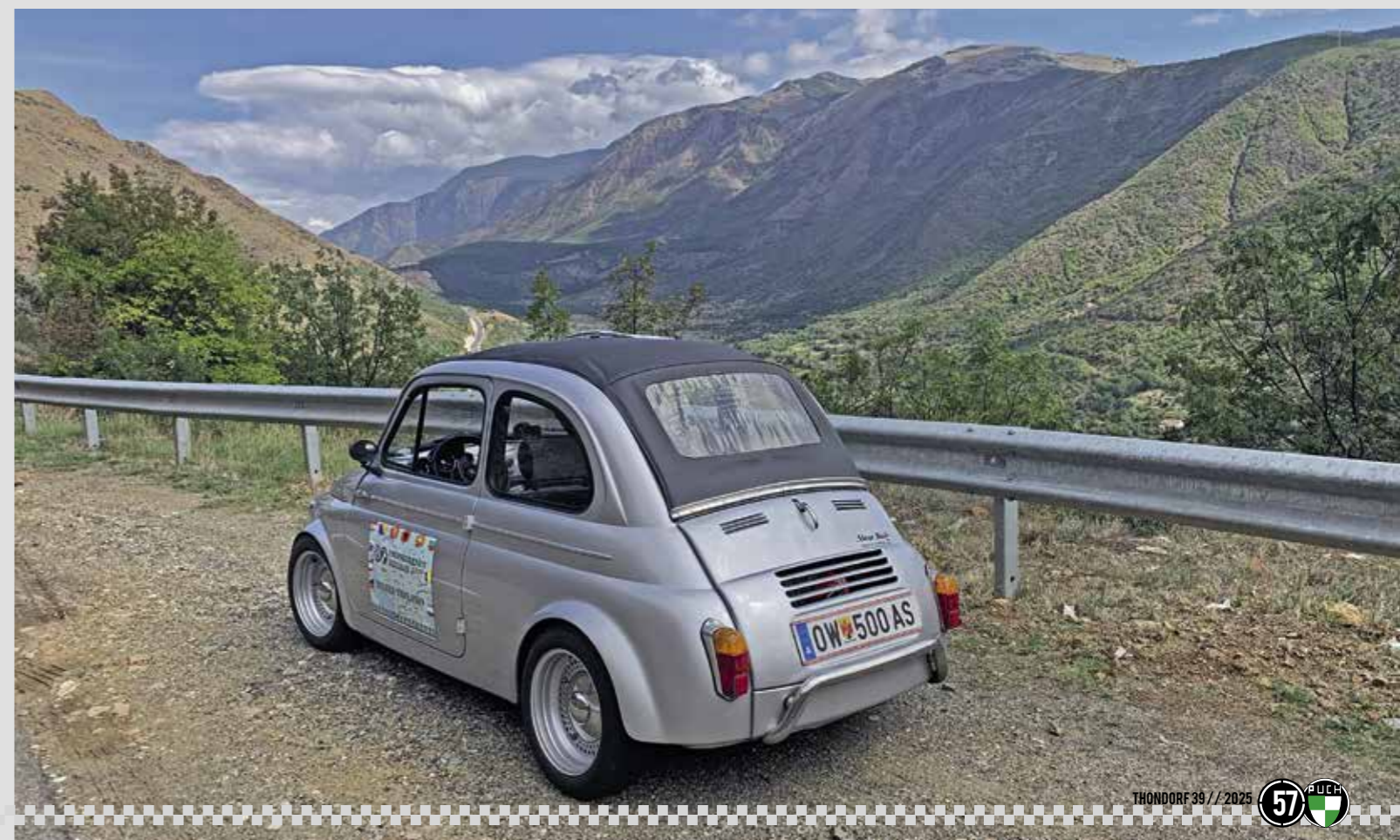
Mauer, als wir im Namen meiner Firma Rio Tinto die Betriebsleitungen der Volkseigenen Betriebe (VEB) zum Essen einluden und mit Westgeld die Rechnung bezahlten. Vor vierzig Jahre, als ich noch nicht daran dachte, jemals Albanien zu besuchen, hörte ich häufiger Radio Tirana. Es war die Härte. Der Sendung in deutscher Sprache zu lauschen war fordernd. Die Aussagen waren der blanke Unsinn. Enver Hodscha (Hoxha), genannt „Der große Lehrer“ regierte das Land von 1944 bis zu seinem Tode 1985. Er schaffte es, das ohnehin arme Land noch ärmer zu regieren. Albanien war unter seiner Herrschaft das Nordkorea Europas. Er überzog aus Furcht vor einer Invasion das Land mit 170.000 Bunkern. Manche Quellen sprechen von 750.000. Ich kann das nicht glauben. Die Ein-Man-Bunker stehen an der Küste wie Warzen in der Landschaft. Die meisten Bunker stehen einfach nur so rum. Bauern lagern hier ihre Kräuter, wenn sie nicht auf den Landstraßen zum Trocknen ausliegen. Man nutzt sie als Toilette, als Unterschlupf oder Mülltonne, als Stall oder Liebesnest. Die größeren auch als Strandbar oder Eigenheim. Er brachte es fertig mit Tito und Moskau zu brechen. Die Chinesen blieben auch nicht verschont. Das Land war politisch total isoliert. Enver Hodscha war ein kompletter Psycho. Ein kommunistischer Diktator in Reinkultur. Etwa 10.000 politische Gegner wurden ermordet oder verschwanden. Seine Ehefrau Nexhmije Hoxha stand ihm in nichts nach. Sie antwortete 2004 in einem „Spiegel“-Interview auf die Frage, wie viele politische Gegner ihr Mann habe liquidieren lassen: „Ich weiß es nicht. Aber wir töteten nie ohne Grund.“

25. September 2025, Mittwoch



Auf dem Weg nach Nordmazedonien kamen wir am Ulza-Stausee in Albanien vorbei. Es schien eine Gegend ohne Touristen zu sein. Die Straße war in diesem Gebiet extrem schlecht. Von Fahren

konnte keine Rede sein, es war eher ein Hoppeln. Die Landschaft war beeindruckend, aber menschenleer. Nicht ganz. Plötzlich kam ein Auto um die Ecke. Ein Deutscher, der auf dem Weg nach Griechenland zum Angeln war. Wer fährt bitte zum Angeln nach Griechenland und durchquert dafür den ganzen Balkan? Vermutlich ein Agent. Wir unterhielten uns eine Weile. Er befuhr diese Route nicht zum ersten Mal. Eine Aussage von ihm ist mir im Gedächtnis geblieben. Er habe noch nie mehr als 8.000 Euro für ein Auto bezahlt. Das ist möglicherweise der richtige Weg, um Geld





zu sparen. Die Straßen wurden besser. Am Mavrovo-Stausee im Mavrovo-Nationalpark in Nordmazedonien weckte ein steinernes Monument unser Interesse. Es symbolisiert wohl den sozialistischen Arbeiter, der mit eisernem Willen dem Fortschritt des Sozialismus dient. Er treibt einen Bohrer in den Stein. Nichts kann ihn aufhalten. Die Kirche „Sveti Nikola“ im mazedonischen Dorf Mavrovo



wurde durch den Stausee geflutet. Je nach Wasserstand ragt die Kirche heute mal mehr oder weniger aus dem Wasser des ehemaligen Flusses. Der See erinnerte mich an den Reschensee in Südtirol. Dort ragt der Kirchturm der ehemaligen Pfarrkirche St. Katharina aus dem Wasser. Sie gehörte zum untergegangenen Dorf Alt-Graun. Wir fuhren weiter an Skopje vorbei. Die Übernachtungen ergaben sich jeden Tag durch unsere Fahrstrecke. Für diesen Abend buchte Anita das Hotel „Bella Donna“ in Kumanovo. Wie immer über booking.com. Es lag an der Hauptstraße und war von außen nicht ohne Weiteres als Hotel zu erkennen. Das Abendessen und die Zimmer waren ordentlich. Am nächsten Morgen erzählte mir Anita,

dass eine kleine Gesellschaft mit Trommeln und Fußstampfen gegen 1 Uhr ihr den letzten Nerv geraubt und sie um den Schlaf gebracht hatte. Nach einer kurzen und heftigen einseitigen Unterhaltung kehrte Ruhe ein. Ich war zu müde, um noch etwas zu hören.

26. September 2025, Donnerstag



Ich kann mich nicht mehr an den Grenzübergang nach Bulgarien erinnern. Offensichtlich gab es keine Probleme. Wir waren wieder in der Europäischen Union.

Die beiden Puch-Autos liefen einwandfrei. Als Fernziel für diesen Tag hatten wir Russe



an der Donau bestimmt. Dort befindet sich der Grenzübergang zu Rumänien. Wir hatten uns entschlossen, durch Sofia zu fahren. Sofia wird als schöne Stadt beschrieben. Sie böte eine faszinierende Mischung aus historischer Architektur – darunter orthodoxe Kirchen, römische Ruinen und sozialistische Bauten – und ein lebendiges Nachtleben. Über das Nachtleben kann ich nichts sagen. Aus der Froschperspektive des Steyr Puch-Fahrers dominierten jedoch die sozialistischen Bauten, die einfach nur hässlich sind. Pompös und kaputt. Auf den innerstädtischen Straßen fallen die vielen schwarzen BMW X6 und Mercedes-SUVs auf. Sie gehören zu meinen Lieblingsgegnern auf der Straße. Mein Überlebenswille rät mir, mich von diesen Monstern fernzuhalten. Gegen späten Nachmittag sind wir nach 500 Kilometern in Busse an der Donau eingetroffen. Ich mag Städte, die an großen Flüssen liegen. Sie haben etwas Besonderes. Sie spielten schon immer eine wichtige Rolle für die Menschen und die Stadtentwicklung. Sie sind Handelsplätze, die Menschen zusammenbringen. Darüber hinaus haben Flüsse eine ästhetische und kulturelle Bedeutung, die das Stadtbild prägen. Ich selbst bin in Frankfurt

am Main aufgewachsen. Wir waren als Kinder immer am Fluss. Wir fuhren dann auch direkt an die Donau. In Russe ist sie beeindruckend breit. In meinem Kopfkino sah ich die schmale Donau beim Kloster Beuron im Oberen Donautal, die wir 2023 auf dem Weg nach Monaco überquert hatten. Wenn die Donau dort weniger als 50 cm Wassertiefe hat, dürfen keine Paddelboote mehr eingesetzt werden. Einige Kilometer weiter, in Richtung Fridingen, versickert die Donau und ist oberirdisch nicht mehr vorhanden. Im Jahr 1965, im zarten Alter von 18 Jahren, habe ich dort mit einem Schulfreund gezeltet. Mein Auto war ein Fiat 500 D mit Standgas, was sonst. Für den Fiat hat mein Vater 900 DM bezahlt. Eine Tankfüllung (20 l) schlug in Frankfurt-Höchst mit neun Deutsche Mark zu Buche. 45 Pfennig pro Liter Billigsprit Normal. Als Schüler habe ich für den Fiat 500 drei Sommerferien lang in den Farbwerken Höchst die Freuden produktiver Arbeit kennengelernt. Damals wurden die Arbeiter der Farbwerke Höchst „Rotfabriker“ genannt, wegen der roten Farbstoffe, die dort u. a. hergestellt wurden. Den einzigen echten „Rotfabriker“, den ich kenne, ist der Lothar Kahl. Er war einer von den 28.000



Mitarbeitern an dem Standort Höchst zu der Zeit. Den könnt ihr fragen wie es damals war in der Fabrik. Ihm verdanke ich auch, dass ich 1981 wieder zu einem Steyr Puch gekommen bin. Auf diese erzählenswerte Geschichte komme ich ein andermal zurück. Zurück an die Donau bei Busse. Der Name unseres Hotels war „Hotel Lombardi Family Hotel“. Wie kommen die auf solche Namen? Wir parkten unsere Kleinen auf dem Bürgersteig vor dem Hotel.

27. September 2025, Freitag



Am nächsten Morgen tauchte ein mögliches Problem auf. Für die Autobahn über Bukarest nach Konstanza am Schwarzen Meer benötigten wir eine Vignette.

Diese Vignette, die in Rumänien „Rovinieta“ genannt wird, ist jedoch keine Klebevignette, sondern elektronisch an das Kfz-Kennzeichen gebunden.



Sie ist über verschiedene Websites erhältlich. Anita ist, wie schon berichtet, ziemlich vertraut mit ihrem Smartphone. Für die Vignette benötigten wir jedoch einen Fahrzeugschlüssel, der in den Kfz-Papieren steht. Einen Steyr Puch kannte das System natürlich nicht und verweigerte die Akzeptanz. Nach einigem Hin und Her, haben wir einen Fahrzeugschlüssel aus dem Autobestand von C&A genommen. Dann hatten wir unsere zwei Vignetten. Nun stand einer Überquerung der Donau über die „Mostat na druzbata“, die „Brücke der Freundschaft“, zwischen Busse und Giurhuiu in Rumänien, nichts mehr im Wege.

Diese Brücke war ein Symbol für den Sozialismus und die Völkerfreundschaft. Die Donau erschien mir hier bei Russe so gewaltig wie der Amazonas. Sie floss breit und träge dahin. Die Brücke darf nur gegen Maut befahren werden. Nachdem auch diese Hürde genommen war, fuhren wir die Rampe hoch. Die Brücke ist zweistöckig: Die Eisenbahngleise befinden sich auf der unteren Ebene, die Straße auf der oberen. Ein spezieller Mechanismus ermöglicht es, den mittleren Teil der Brücke anzuheben, sodass sehr hohe Schiffe passieren können und die Donau auch bei Hochwasser als Wasserstraße genutzt werden kann. Es gibt auch einen Fußgängerweg für ambitionierte Rucksacktouristen. Inzwischen existiert eine zweite Donaubrücke von Widin nach Calafat in Rumänien. Sie ist moderner, hat aber nicht die Ausstrahlung der Stahlfachwerkbrücke (Länge: 2,8 Kilometer), die in den Jahren 1952 – 1954 gebaut wurde.

Wir fuhren gemächlich auf der Autobahn Richtung Bukarest. Ich freute mich, die Hauptstadt Rumäniens zu besuchen. Kurz vor der Revolution von 1989 wollte ich mit einem Kollegen zwecks Rohstoffverhandlungen Bukarest besuchen. Wir nutzten damals noch einen Siemens-Fernschreiber zum Austausch von Informationen. Dieses Gerät konnte ich dank meiner Ausbildung bei der Bundeswehr sogar bedienen. Die Reiseplanung war abgeschlossen. Aus dem Besuch wurde nichts. Der einzige gewaltsame Umsturz im Ostblock nahm seinen Lauf. Heute sind sich die Historiker nicht mehr so sicher, ob es nicht ein Fake war,

organisiert von dem Geheimdienst „Securitate“. Die Umrundung des Parlamentspalasts gehört zum Pflichtprogramm in Bukarest. Der Bau wurde von Nicolae Ceaușescu in Auftrag gegeben, der diverse Beinamen wie „Genie der Karpaten“, „Conductor“ und „Sohn des Volkes“ hatte. Das Gebäude trug früher den Namen „Casa Poporului“, zu Deutsch „Haus des Volkes“. Für den Bau mussten große Teile der Altstadt abgerissen werden. Betroffen waren 40.000 Wohnungen, ein Dutzend Kirchen und drei Synagogen. Die Geschossfläche beträgt 365.000 m<sup>2</sup>, mit Hallen und Fluren gibt es 5.100 Räume. Ein Ausdruck



des absoluten Größenwahns. Am 22. Dezember 1989 floh der „Sohn des Volkes“ mit seiner Frau Elena nach Massenprotesten in Bukarest in einem Hubschrauber nach Târgoviște. Dort wurde in einer Kaserne ein kurzer Schauprozess gegen das Ehepaar veranstaltet. Die Stimmen von Staatsanwalt, Richter und Verteidiger des Militärgerichts waren nur aus dem Off zu hören. Die beteiligten Personen waren nicht zu sehen. Am 25. Dezember 1989 wurde das Ehepaar Ceaușescu an einer Mauer innerhalb der Kaserne erschossen. Bis kurz vor ihrem Tod verstanden beide nicht, was mit ihnen geschah. Fünf Tage zuvor waren sie noch die absoluten Herrscher Rumäniens gewesen. Ich saß damals mit Rita vor dem Fernseher und konnte nicht glauben, wie diese Inszenierung ablief. Heute ist die Hälfte der älteren Rumänen der Meinung, sie hätten vor 1989 besser gelebt. Wir fuhren aus Bukarest hinaus. Vor uns lagen 230 Kilometer auf der Autobahn E81 bis Constanța. Die vierspurige Schnellstraße war nicht stark befahren. Man war nicht allein unterwegs, aber kein Vergleich mit dem Autobahnverkehr in Deutschland oder um Wien. Mein Puch lief nicht so rund. Er stotterte etwas vor

sich hin. Nicht schlimm, aber störend. Schon bei der Durchfahrt von Skopje und Bukarest war bei niedrigen Drehzahlen im Stadtverkehr ein leichtes Ruckeln zu bemerken. Charly tauschte die Zündkabel aus, was aber nicht viel brachte. In Constanța wollte er sich des Problems annehmen. Wir besuchten einen Parkplatz direkt am Meer. Anita verwirklichte ihr Vorhaben und ging mit den Füßen im Schwarzen Meer baden. Charly versuchte eine Lösung für den unrunder Lauf der TR2 zu finden. Machen wir es kurz: An diesem Tag wollte der Puch nicht so wie wir. Nach einer ausgedehnten Suche in der Stadt fanden wir schließlich das Hotel Maria. Der Abend endete in einer Studentenkneipe bei Pizza und einigen kühlen Bieren. Den Schlaf hatten wir uns verdient.

28. September 2025, Freitag

Warum fahren Motorrad- und Oldtimer-Fahrer gerne nach Rumänien? Sicherlich sind es die Gastfreundschaft, die entspannte Lebenseinstellung, das „Laissez-faire“ im Miteinander, die niedrigen Lebenshaltungskosten, die beeindruckende Landschaft und natürlich die Pässe Transfăgărășan (DN 7C) und Transalpina



(DN 67C). Ein Muss für jeden ambitionierten Motorrad- und Oldtimer-Fahrer!

Ein Besuch im Hause des berühmtesten Rumänen steht auf dem Pflichtprogramm eines jeden Touristen. Fürst Vlad III. Tepes (umgangssprachlich Dracula), auch der Pfähler genannt. Die echte und einzige Burg des Dracula ist die Burg Poenari im Kreis Argeș in der Großen Walachei. Die Burg Poenari ist nicht das „Draculaschloss“ aus Bram Stokers berühmtem Roman „Dracula“. Denn Bram Stoker hatte nie von der Burg Poenari gehört und war auch nie in deren Nähe. Er legte den Schauplatz seines Romans in das nordöstliche Siebenbürgen, das mehr als 200 Kilometer entfernt ist. Die Burg, die oft mit Bram Stokers Roman „Dracula“ in Verbindung gebracht wird, ist Schloss Bran. Diese Burg macht auch viel mehr her. Die Burg Poenari, die Vlad Tepes im 15. Jahrhundert vollenden ließ, zieht viele Touristen an. Aufgrund der akuten Bärengefahr haben die Behörden den Zugang zur Burg allerdings vorerst gesperrt. Die Polizei erklärte, die Touristen seien mit schuld an der Anwesenheit der Bären, da sie die Tiere immer wieder fütterten. Bären sind in den rumänischen Karpaten keine Seltenheit. Die mehr als 5.000 Tiere bilden dort eine der größten Braunbärenpopulation Europas. Immer wieder reißen sie

Schafe, wühlen in den Mülltonnen der Ortschaften in den Karpaten oder greifen zeltende Touristen an. Bären mögen halt Touristen und freuen sich bärisch, wenn sie ihnen begegnen. Also kein Besuch im Hause Dracula am folgenden Samstag. Am heutigen Freitag fuhren wir von Constanța kommend nördlich an Bukarest vorbei. Târgoviște, die Garnisonstadt, die durch die Hinrichtung des Ehepaares Ceaușescu zu zweifelhaftem Ruhm gelangt ist, lag auf unserem Weg nach Argeș. Argeș sollte der Ausgangspunkt für die Fahrten über die Transfăgărășan (DN 7C) und die Transalpina (DN 67C) Straße werden. Nach 400 Kilometern erreichten wir am späten Nachmittag unser Hotel Casa Domneasca in Curtea de Argeș. Eine Villa mit Ausstrahlung. Es war die bisher schönste Unterkunft unserer Reise. Charly nahm sich des Ruckelproblems meines Puchs an. „Gib mir bitte mal deinen Schlüssel.“ Nach 90 Minuten bat er mich, eine Runde zu drehen. Aaaaah! Der Motor schnurrte. Er nahm ohne Ruckeln Gas an. Charly hatte alle Düsen des 32 Zenith PU2 ausgebaut, gereinigt und diverse Einstellungen vorgenommen. Das Ergebnis überzeugte. Am nächsten Morgen fiel mir gleich beim Starten auf, wie rund der Motor von der ersten Minute an lief.



**Transalpina**

**Transfăgărășan**

29. September 2025, Samstag



Es war der Tag der Transfăgărășan- und der Transalpina-Straße. Das Wetter war akzeptabel. Wir fuhren auf der DN 7C in nördlicher Richtung dem Stausee Lacul Vidraru entgegen. Zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung im Jahr 1966 war die Vidraru-Talsperre das fünftgrößte Bauwerk ihrer Art in Europa und das neuntgrößte weltweit. Wir fuhren durch dichte Wälder und eine lange Zeit entlang des Lacul Vidraru. Wie ein norwegischer Fjord bildete der See immer neue Buchten. Der Weg zog sich. Die

eigentliche Passhöhe, der Bâlea-Pass, ist durch den Bâlea-See (Lacul Bâlea) und einen Tunnel markiert. Zurück zu den Bären. Am Straßenrand erschienen von Zeit zu Zeit Schilder mit dem Hinweis: „Vermeiden Sie jede Interaktion mit ihnen.“ In Zoos haben mir Bären früher im-



mer leidgetan, weil sie in kleinen Käfigen gehalten wurden. In südosteuropäischen Ländern hatte man ihnen das Tanzen vor zahlendem Publikum mit diversen Musikinstrumenten und einer erhitzten Eisenplatte, auf der sie standen, beigebracht. Später brauchte der Bär nur die Melodie zu hören, um zu tanzen. Das nennt man Konditionierung. Aktuell findet man diese Tierquälerei noch vereinzelt in Russland sowie in Ost- und Südosteuropa. Viele ehemalige Tanzbären wurden in Bärenschutzeinrichtungen untergebracht. Das Wetter verschlechterte sich. Mit zunehmender Höhe wurde es nebliger und es begann zu regnen. Aufgrund der Wetterlage war es uns leider nicht möglich, brauchbare Fotos von der Transfăgărășan zu machen. Somit sind wir auf die Fotos von Bilderdiensten angewiesen. Auf der Passhöhe beim Bâlea-See konnten wir nicht aussteigen. Es schüttete wie aus Kübeln. Die Wassermassen schossen die Straße hinunter und an den Souvenirbuden vorbei, sodass ich schon befürchtete, sie könnten unterspült werden. Wir fuhren durch den Bâlea-Tunnel. Der Bâlea-Tunnel ist der höchstgelegene und auch längste Tunnel in Rumänien. Danach aber nix wie weg! Aber vorsichtig. Begrenzungen auf der Talseite gab es nicht. Ich war froh, wieder unten zu sein. Ich war müde und spürte bei diesem Wetter keinerlei Drang, auch noch die Transalpina zu fahren.

Charly sah das anders. Da er nun schon einmal vor Ort war, wollte er die Transalpina auch noch fahren. Konnte ich verstehen. Wir einigten uns darauf, dass ich zum Hotel vorfahren würde und sie später nachkämen. Anita hatte bereits im Hotel Clasic in Sebes (Mühlbach) Zimmer gebucht. Der Weg dorthin war nicht zu verfehlen. Man musste nur auf der E81 an Sibiu, dem früheren Hermannstadt, vorbeifahren und Richtung Sebes weiterfahren. Die E81 ist eine Europastraße, die durch die Ukraine und Rumänien verläuft. In Rumänien beginnt sie in Satu Mare und führt über Cluj-

Napoca, Sebeș, Sibiu, Pitești und Bukarest nach Constanța. Auf der Autobahn überholte mich bei heftigem Dauerregen ein SUV mit schwarzen Scheiben. Als wir auf gleicher Höhe waren, ging die Seitenscheibe herunter und eine Frau machte ein Foto von dem kleinen roten Puch, der im strömenden Regen fuhr. Der Fiat 500 ist in Osteuropa so gut wie unbekannt, da er dort nie offiziell verkauft wurde. Er löst spontane Aufmerksamkeit, Zuneigung oder Heiterkeit aus. 2022 in der Slowakei konnten sich die Roma-Mädchen vor Lachen kaum noch halten. Sie wären vor Lachen





fast hingefallen, als sie unsere Puch-Autos erblickten. Da muss man als Puch-Fahrer ganz stark sein. Im Hotel fand ich ein warmes Zimmer vor. Ich machte es mir gemütlich und freute mich auf das Abendessen und darauf, mehr über die Transalpina zu erfahren. Es kam jedoch anders. Mein iPhone gab den typischen WhatsApp-Ton von sich. Eine Nachricht von Anita. „Wir sind nicht sicher, ob wir mit dem Sprit auskommen. Auf den letzten 200 km gibt es keine Tankstelle. Und die Standheizung frisst uns pro Stunde 1,5 l Sprit weg. Das reduziert die Reichweite immens. Zwei Liter Benzin haben wir als Reserve, mit denen wir weitere 30 km schaffen. Sollte uns der Sprit ausgehen, müsstest du uns auf der Transalpina mit vollem Tank entgegenkommen. Halte uns die Daumen. Ich schrieb zurück: „Mach doch bitte die Heizung aus.“ Anita: „Nein, sicher nicht. Du brauchst den gewissen Nervenkitzel.“ Aha! Am Telefon konnte ich Anita nicht erreichen. Sie fuhren offensichtlich in einem Funkloch. Da war Action angesagt. Ich zog mich an, packte die Notfalltasche und los ging es. Ich fuhr zur nächsten Tankstelle und füllte den Tank bis zum Rand. Ich hatte eine ungefähre Vorstellung davon, wo sie sich auf der DN 67C befinden mussten. Es regnete immer noch. Anfänglich zeigte mir das Navi Straßen, die eine Zumutung waren. Erst nach 30 Minuten war ich auf der DN 67C. Später bemerkte ich, dass es einen ganz einfachen Weg gegeben hätte, um den beiden entgegenzufahren. Als ich um eine langgezogene Kurve fuhr, rauschte der silberne Puch an mir vorbei.



Die beiden Insassen wirkten vollkommen entspannt. Na, das ging noch mal gut aus! Der Abend wurde noch recht vergnüglich.



Die Bedienung hatte lange in Österreich gearbeitet und hatte einiges zu erzählen.

### 30. September 2025, Sonntag

Jetzt stellten wir uns langsam auf die Heimfahrt nach Pinkafeld ein. Das hieß, zwei Tage lang durch Rumänien und Ungarn Strecke machen. Es waren um die 780 km durch die Pannonische Tiefebene. Es war kühl. Da war es wieder, mein Dynastarter-Problem am frühen kühlen Morgen. Mit Mühe drehte der Dynastarter den Motor. Das Teil war generalüberholt. Aber was heißt das schon? Seit drei Jahren führe ich vorsichtshalber einen kompletten Dynastarter hinter dem Beifahrersitz mit mir. Man weiß ja nie. Die Strecke sollte uns über Savarsin nach Szeged in Ungarn führen. Die Landstraßen waren von sehr unterschiedlicher Qualität. Bei den 90 km/h, die wir anlegten, hat man Muße, sich die Landschaft links und rechts anzuschauen. Dabei fallen die vielen verlassenem Industriegebäude auf. Ehemalige Chemiefabriken, Zementfabriken, Energieanlagen und verlassene Wohnanlagen in unterschiedlichen Verfallszuständen säumen den Weg. Es scheint auch niemanden zu kümmern. Manchmal sieht man streunende Hunde, selten Menschen, die nach Rohstoffen suchen. Es ist eine apokalyptische Welt wie in einer Hollywood-Produktion. Im Internet findet man Hunderte von Seiten, die sich diesen „Lost Places“ widmen. Manchmal steht neben einer verlassenen Fabrik eine große Villa mit einem riesigen schmiedeeisernen Zaun um das Gelände. Der Garten ist völlig verwildert und die Villa steht offensichtlich schon seit längerer Zeit leer. Solche Gebäude strahlen manchmal einen morbiden Charme aus und können wahre Kleinode sein. Ich war in den Achtzigern mit dem TR2 und dem IMP beim Internationalen Bergrennen am Semmering zu Gast. Dort stehen einige Hotels aus der Zeit der Belle Époque, zum Beispiel das Südbahnhotel. Es ist schon lange geschlossen. Ein Hotel, das zur Kaiserzeit das gehobene Bürgertum aus Wien beherbergte. Es ist großartig in seiner Erhabenheit und man kann den Luxus, den man um die Jahrhundertwende dort genoss, heute noch spüren. Gegen späten Nachmittag fuhren wir in Szeged ein. Der Name unserer Herberge lautete „Gerardus“. Tolle Zimmer mit Schnickschnack. Wohl eher ein Hotel der gehobenen Kategorie für Geschäftsleute. Aber für uns günstig – dank des Wechselkurses. Abendlicher Plausch unter Weitgereisten im Fine-Dining-Restaurant.



### 1. Oktober 2025, Dienstag

Auch an diesem sonnigen, aber kühlen Morgen bereitete mein Dynastarter wieder Probleme. Diesmal ging Charly das Problem direkt an. Der Dyna hinter dem Beifahrersitz kam zum Einsatz. In 30 Minuten war der Tausch erledigt. Startversuch. Der Dynastarter drehte den Motor wie ein Quirl. Schlüssel im Zündschloss drehen – und der Motor lief. Wunderbar! Charly meinte, dass es ein



älterer Dyna sei. Pinkafeld, wir kommen! Noch 400 Kilometer durch Ungarn. Die schaffen wir auch noch.

Die Strecke führte uns über Soltvadkert und Steinmanger nach Pinkafeld. Ich habe alle Benzinrechnungen aufgehoben, sonst hätte ich beim Schreiben keine Ahnung mehr gehabt, wo entlang wir all diese Tage gefahren sind. In einer Waschanlage bei Pinkafeld hat es sich Charly nicht nehmen lassen, unsere treuen Gefährten mit einem Kärcher-Dampfstrahler zu bearbeiten. Am Abend saßen wir mit Erika und ihrem Freund in der Küche beim Abendessen. Es gab eine Menge zu erzählen, besonders über Albanien. Erika hatte dort schon einmal Urlaub gemacht und war begeistert.



2. Oktober 2025, Mittwoch

Keine lange Reise ohne Schrauben. Das trifft allerdings nicht immer zu, denn auf dem Weg nach San Sebastián 2023 hatten wir einige tausend Kilometer ohne Servicearbeiten zurückgelegt. Allerdings kann man nicht darauf bauen, dass es so bleibt. Bereits auf der Autobahn in Richtung Constanta war ein leises metallisches Geräusch aus dem Differential meines Puchs zu hören. Nichts, was mich sonderlich beunruhigt hätte. Aber was weiß ich schon. An diesem Tag in Pinkafeld be-



kam mein Puch einen umfassenden Service. Aus den Beständen von Charly wurden das rechte vor-



dere und das hintere linke Radlager ausgetauscht. Charly ordnete das Geräusch aus dem Differential

dem linken großen Kugellager zu. Dazu musste er den seitlichen Deckel zum Triebwerksgehäuse und das Halbachsgehäuse demontieren. Außerdem mussten jede Menge Kleinteile, Scheiben, ein Radialdichtring, ein Radial-Rillenkugellager, eine Bremstrommel und weitere Teile demontiert werden. Das ganze Prozedere fand bei eingebauter Monte-Carlo-Anlage statt. Diese Arbeit hat sich Hubert auch schon einmal zugemutet, um die Dichtungstulpen an den beiden Deckeln meines Puchs auszutauschen. Das ist eine Arbeit, die man niemandem wünscht. Zurück. Es war das große Radial-Rillenkugellager 6013 DIN 625. Das alte Lager liegt jetzt auf meinem Schreibtisch. Wenn ich mich an unsere gemeinsame Reise erinnern möchte, drehe ich in der Stille meines Zimmers an dem Lager, lausche dem feinen, schabenden Geräusch und bin wieder unterwegs mit Charly und Anita auf den Straßen des Balkans. Ehrlich. Am Abend kam Erich Sedlacek zu Besuch. Er ist ein alter Freund aus Wien, der ebenfalls seit vielen Jahren mit Leidenschaft und Schaffensfreude für den Puch lebt. Es gab natürlich viel zu erzählen. Die Gespräche fanden kein Ende, es ging hin und her. Anita versorgte uns reichlich mit Speis und Trank. Alle genossen die herzliche Gastfreundschaft der Pötlts. Als gebürtiger Frankfurter, also Hesse, kann ich den Namen Pöttl nur schwer aussprechen. Ich finde, da ist ein L zu viel im Namen. Man möge mir diese Bemerkung verzeihen. Es war schon lange dunkel als sich Erich wieder auf den Weg machte. Wir sollten uns im Mai 2025 beim Liedl Teilemarkt wiedersehen.

3. Oktober 2025, Mittwoch

Tag der Deutschen Einheit. An diesem Tag bin ich 2023 mit dem Puch von Bregenz kommend nach Bonlanden gefahren. Zunächst stand eine Probefahrt mit dem Puch auf dem Programm. Dabei wollten wir die Servicearbeiten des letzten Tages überprüfen. Am nächsten Tag wollte ich die 700 Kilometer zu meinem Wohnort auf den Fildern in zwei Etappen zurücklegen. Vorgesehen war eine Übernachtung bei Roland und Gabi Heimpl in Vöcklamarkt. Die wussten allerdings noch nichts von meinen Plänen. Bereits nach einem Kilometer leuchtete die rote Ladeleuchte im Tacho auf. Also sind wir umgekehrt. Diesen Vorgang wiederholten wir dann noch zweimal. Das Massekabel wurde warm. Nachdem Charly das Dyna-Gehäuse an der Anschlussstelle für das Massekabel blank gekratzt



4. Oktober 2025, Donnerstag

Es war der 15. Tag meiner Reise. Es regnete. Wieder einmal. Nun hieß es Abschied nehmen. Wir würden uns wiedersehen. Spätestens im Mai 2025 in Graßlfing. „Sag beim Abschied leise Servus.“ Ein letztes Winken, und los ging es. Ich fuhr auf der Südautobahn in Richtung Wien. Der Regen wurde stärker. Besonders die Windböen bereiteten mir Probleme. Im strömenden Regen überholten mich Lkws und klatschten Badewannen voll Wasser auf meine Scheibe. Die Notheizung, die nur ein laues Lüftchen auf die Scheiben blies, reichte nicht aus, um sie frei zu halten. Die Heizung funktioniert erst ab einer Öltemperatur von 90 °C richtig gut. An diesem kühlen Tag wurden

hatte, war die Sache durch. Was tun? Eine weitere Testfahrt stand an, aber als richtiger Belastungstest. Unser Plan war, zunächst Didi Etzersdorfer im Autoquariat und anschließend Walter Niessner im 19. Bezirk zu besuchen. Was sind schon 230 Kilometer für zwei Balkanreisende. Ein kurzer Besuch bei Didi dauert mindestens eine Stunde. Er kennt jede Menge gute Puch-Geschichten aus den letzten 50 Jahren. Es macht Spaß, ihm zuzuhören. Die Teile, die Charly in meinen Puch verbaut hatte, kauften wir vor Ort und trugen sie in Schachteln mit Steyr Puch-Logo davon. Anschließend fuhren wir zu Walter quer durch Wien. Leider war er schon in den Feierabend gegangen. Es war gegen 16:30 Uhr. Robert, sein enger Mitarbeiter seit Jahrzehnten, war noch vor Ort. Er war bereits 1984 beim großen Steyr Puch-Treffen auf der neuen GP-Strecke des Nürburgrings dabei. An meinem Puch hat Robert zuletzt 2013 geschraubt. Mein TR2 kennt alle Puch-Schrauber. Um 17:30 Uhr brachen wir schließlich auf. Das ist keine gute Zeit, um vom 19. Bezirk aus in Richtung Graz zu fahren. Das dauerte trotz Stadtautobahn. Auch andere Menschen möchten nach Hause. Charly fuhr und wir hatten endlich mal ausreichend Zeit, uns in Ruhe über das Puch-Auto zu unterhalten. In Österreich sagt man „Puch-Auto“, um es von den diversen Puch-Zweirädern zu unterscheiden. Der Abend war etwas wehmütig. Nach vierzehn gemeinsamen Tagen würde jeder wieder seine eigenen Wege gehen.

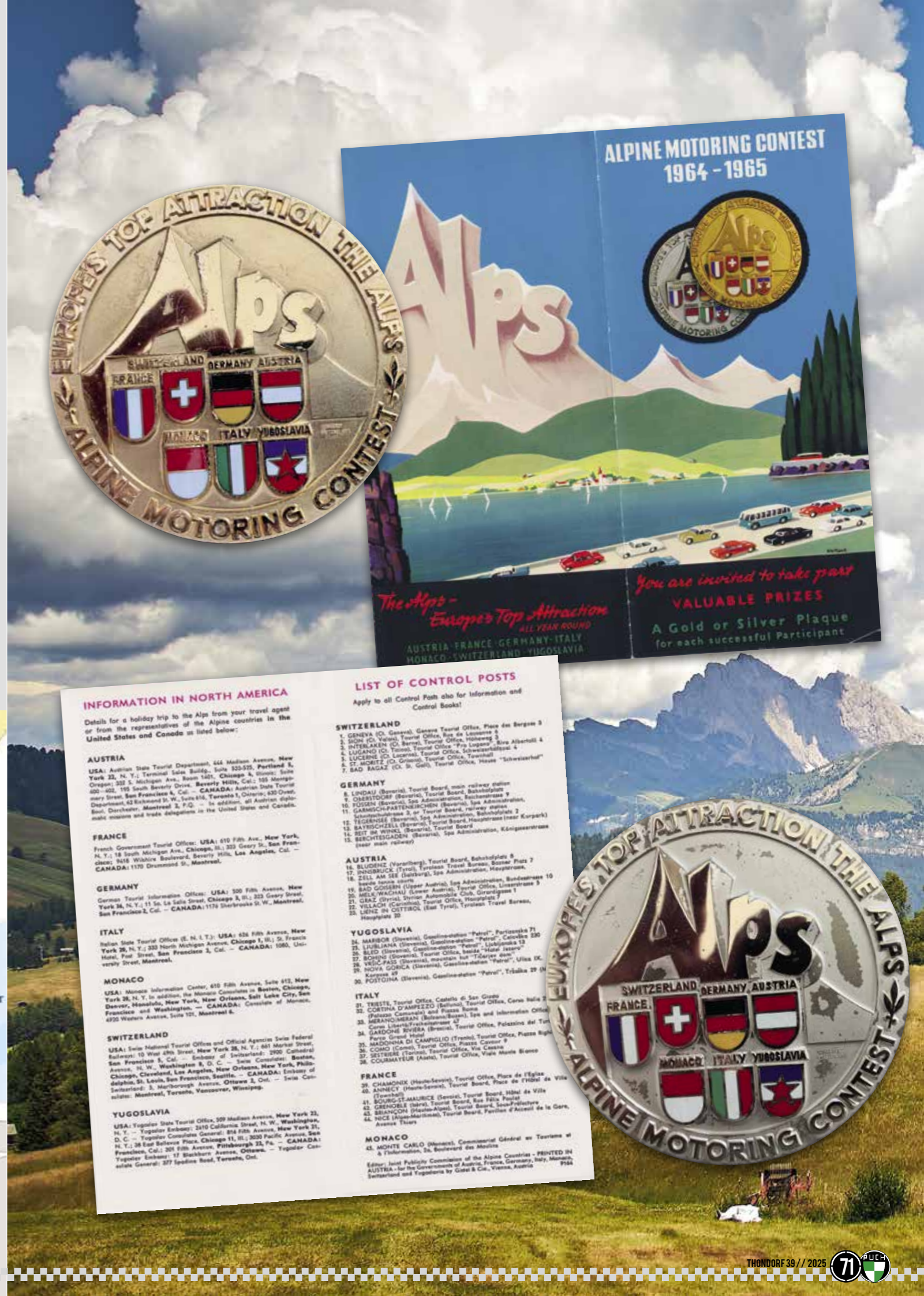


die 90 °C jedoch nicht erreicht. Das Motor-Gebläse bläst den Luftstrom ohne Wärmetauscher über die Zylinder direkt in den Innenraum. Wie gesagt, es ist eine Notlösung. Ich war froh, bei der Ausfahrt Leobersdorf die Autobahn zu verlassen und über die Landstraße die Autobahnauffahrt St. Pölten der Westautobahn anzusteuern. Das ist eine gebräuchliche Abkürzung, um den Wiener Verkehr zu vermeiden. Zu diesem Zeitpunkt wollte ich noch bei Roland und Gabi in Vöcklamarkt übernachten und von meinen Abenteuern auf dem Balkan erzählen. Je näher ich der Ausfahrt St. Georgen kam und je weniger es regnete, desto mehr gefiel mir der Gedanke, die Fahrt nach Bonlanden in einem Rutsch zu machen. Ach was. Ich fahre jetzt durch. Ich wollte nach Hause. Ich fühlte mich wie E.T. – der Unbegleitete. Salzburg, München, Augsburg – es zog sich hin. Ich fuhr den Albstieg am Drackensteiner Hang hinunter. Mein Blick ging Richtung Stuttgart und auf die Filderebene. Plötzlich durchbrachen Sonnenstrahlen den verhangenen Himmel. Der Regen hörte auf. Das war ein Zeichen. Alles würde gut werden. Nach 15 Tagen und 6.000 Kilometern mit dem Puch kehrte ich heim. Die Fahrt dauerte zehn Stunden. Im Juli 2025 würde ich den TR2 Europa wieder anlassen. Mal sehen, ob er dann anspringt. Ich war einfach froh, wieder zu Hause zu sein. Rita freute sich. Nach drei Tagen waren die Geräusche in meinen Ohren verschwunden. 🚗

Michael



Bunker-Aschenbecher Albanien (Republika e Shqipërisë)



# Liedl Teilemarkt

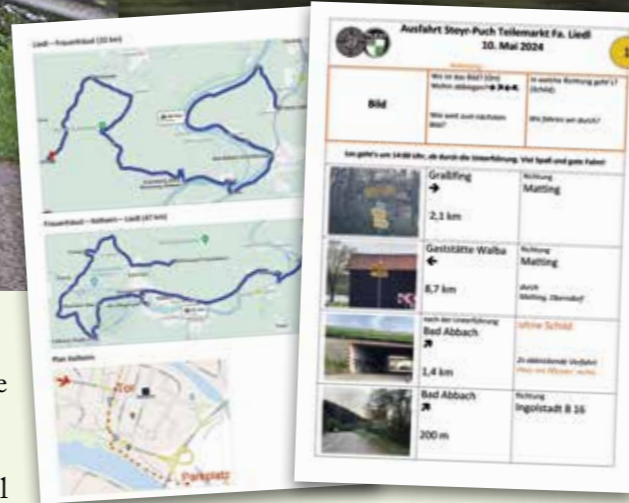
9. bis 11. Mai 2024 in Graßlfing



TEXT | FOTOS Michael Kuhn

Den meisten Besuchern des „Liedl-Teilemarkts“ (nur echt mit dem „ie“) ist der zeitliche Ablauf des Steyr-Puch-Treffens in Graßlfing bekannt. Der Teilemarkt findet immer am Himmelfahrtswochenende – meistens im Mai – statt. Mit dem Wetter haben wir fast immer Glück. Die Wohnmobilsten treffen bereits donnerstags ein und stellen sich zu einer Wagenburg auf. Am Donnerstag begegnen sie in der Walba allerdings den Feierwütigen des Vatertages. Da gehen schon mal 1.000 Portionen über den Tresen. Davon lassen sich die Küchenchefin Bianca Roth und ihre Küchenbrigade allerdings nicht aus der Ruhe bringen. Madeleine und die Mitarbeiter im Service haben die Aufgabe, das Chaos in der Gaststube und im Biergarten zu bändigen. Diese nicht kleine Herausforderung meistern sie mit erstaunlicher Souveränität und Gelassenheit. Über allem wacht in unerschütterlicher Ruhe Evi Menzl, die

Besitzerin. Wohl dem, der solche Mitarbeiter hat! Der Rest der Besucher kommt am Freitag, manche auch erst am Samstag, dem Tag des Teilemarkts. Was kann man erwarten? Neue Ersatzteile vom Steyr Puch-Händler Michael Peroutka aus Lannach in der Steiermark, der von seiner Tochter unterstützt wird. Robert Prokschi war mit einer kleinen Auswahl seiner privaten Puch-Ersatzteile vor Ort. Nun hat das Interesse an neuen Teilen mit der Zeit nachgelassen. Wer etwas braucht, hat es in der Regel im Keller, aber Verschleißteile gehen immer. Langjährige Puch-Besitzer bemühen sich, ihre Lager mit gebrauchten Teilen zu leeren, der Erfolg ist jedoch überschaubar. Am schönsten sind das Handeln und der Austausch mit anderen Puch-Liebhabern, da packt man am Samstagabend eben wieder den Rest ein... Am Freitag steht eine Ausfahrt mit den Kleinen auf



flugsschiffes und durchfahren bei prächtigem Wetter die „Weltenburger Enge“, den Donaudurchbruch. Die Donau bahnt sich hier auf rund fünf Kilometern ihren Weg durch bis zu 70 Meter hohe Kalkfelsen. Im Kloster Weltenburg gab es zur Belohnung für die Flussschiffer Erdbeerkuchen. Unser Motto für diesen Tag lautete: „Lebe wild und unersättlich!“ Das Kloster Weltenburg ist eines der ältesten Klöster Bayerns und beherbergt die älteste Klosterbrauerei der Welt.

## Die Ausfahrt

Die Veranstaltung fand am 10. Mai 2024 unter der Organisation von Rainer Hübsch statt. Es gab ein sehr ordentliches Roadbook, mit dem man sich eigentlich nicht verfahren konnte. Mir ist es aber auch schon passiert, dann bleiben eben alle stehen und warten, bis wieder alle beisammen sind. In den Dörfern stehen Menschen am Straßenrand und freuen sich über die Reihe kleiner, bunter Autos, die durch ihren Ort fahren. Natürlich denken sie, heute seien viele Fiat 500 unterwegs. Wie putzig, wie eine Rolle Smarties. Das Ziel war das Frauenhäusl, eine romantische Waldschänke. Das denkmalgeschützte Gebäude war einst

dem Programm. Rund um Regensburg gibt es viele Sehenswürdigkeiten. Besonders an eine Ausfahrt erinnere ich mich gerne. Wir gingen in Kehlheim an

Jagdsitz und später eine Niederlassung des Klosters Neumünster. Am frühen Abend trafen wir uns dann wieder bei Unterirading in der Walba an der schönen blauen Donau. Ich kenne die Donau beim Kloster Beuron im Oberen Donautal, das in der Nähe des Schwarzwalds liegt. Als es im Sommer noch genügend Wasser gab, sind wir von dort aus mit Freunden in einem Leihboot nach Sigmaringen gepaddelt. Bei Fridingen, nicht weit vom Kloster, versickert die Donau an mehreren Stellen in verkarsteten Schichten des Oberen Jura und fließt zum Teil über den Untersee des Bodensees und den Rhein in die Nordsee. Am 27. September 2024 fuhr Anita und Charly sowie Michael mit ihren beiden Puch-Autos über die Giurgiu-Russe-Freundschaftsbrücke, die die Donau bei Russe an der bulgarisch-rumänischen Grenze überbrückt. Wir dachten, wir wären am Amazonas. Mehr dazu dann in Michaels Reisebericht über die „Balkan Tour 2024“. In der Zwischenzeit muss natürlich jemand für den Teilemarkt arbeiten, damit man sich am Wochenende wohlfühlen kann. Vorräte an Essen und Getränken





müssen eingekauft werden, Freunde backen Kuchen. Dem Grill und den Getränken wird immer kräftig zugesprochen. Die Kinder von Heinz und Angelika – Petra und Thomas – unterstützen ihre Eltern seit vielen

ten kühlen Weißbier in der „Walba“. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an alle, die sich um den „ganzen Kram“, also den Auf- und Abbau, kümmern.



Jahren tatkräftig am Samstag. Ein Zelt muss aufgebaut werden, denn niemand möchte gerne in der glühenden Sonne sitzen. Dann kommt der Abend. Nun muss wieder alles abgebaut und verstaut werden. Da sitzt der Puch-Fahrer, ermattet von der Hitze, bereits beim ers-

Selbstverständlich treffen wir uns auch 2025, 2026, 2027, ... bei Angelika und Heinz in Graßlfing. Bis der Tag kommt, an dem beide sagen: „Jetzt ist genug!“ Möge dieser Tag nicht so bald kommen! 🚗  
Michael





### Es war so schön im Mai

Seit Jahrzehnten treffen wir uns abends anlässlich des Liedl-Teilemarkts in der Walba. Früher waren wir häufig im Gewölbe, einem umgebauten ehemaligen Stall. Wie soll ich es ausdrücken? Dort haben wir in jungen Jahren dem Gerstensaft reichlich zugesprochen. Aber, und das möchte ich betonen, ohne Verlust der Muttersprache! Manchmal wurde es zwei Uhr in der Früh und am nächsten Tag habe ich dann mein Portemonnaie gesucht.

Ich schreibe „Portemonnaie“. Man kann das Lederteil aber auch Geldbörse nennen. Meine Oma kam aus dem Elsass. Sie benutzte häufig französische Ausdrücke wie „Trottoir“ oder „Chaiselongue“. Da blieb der eine oder andere Ausdruck bei mir hängen.

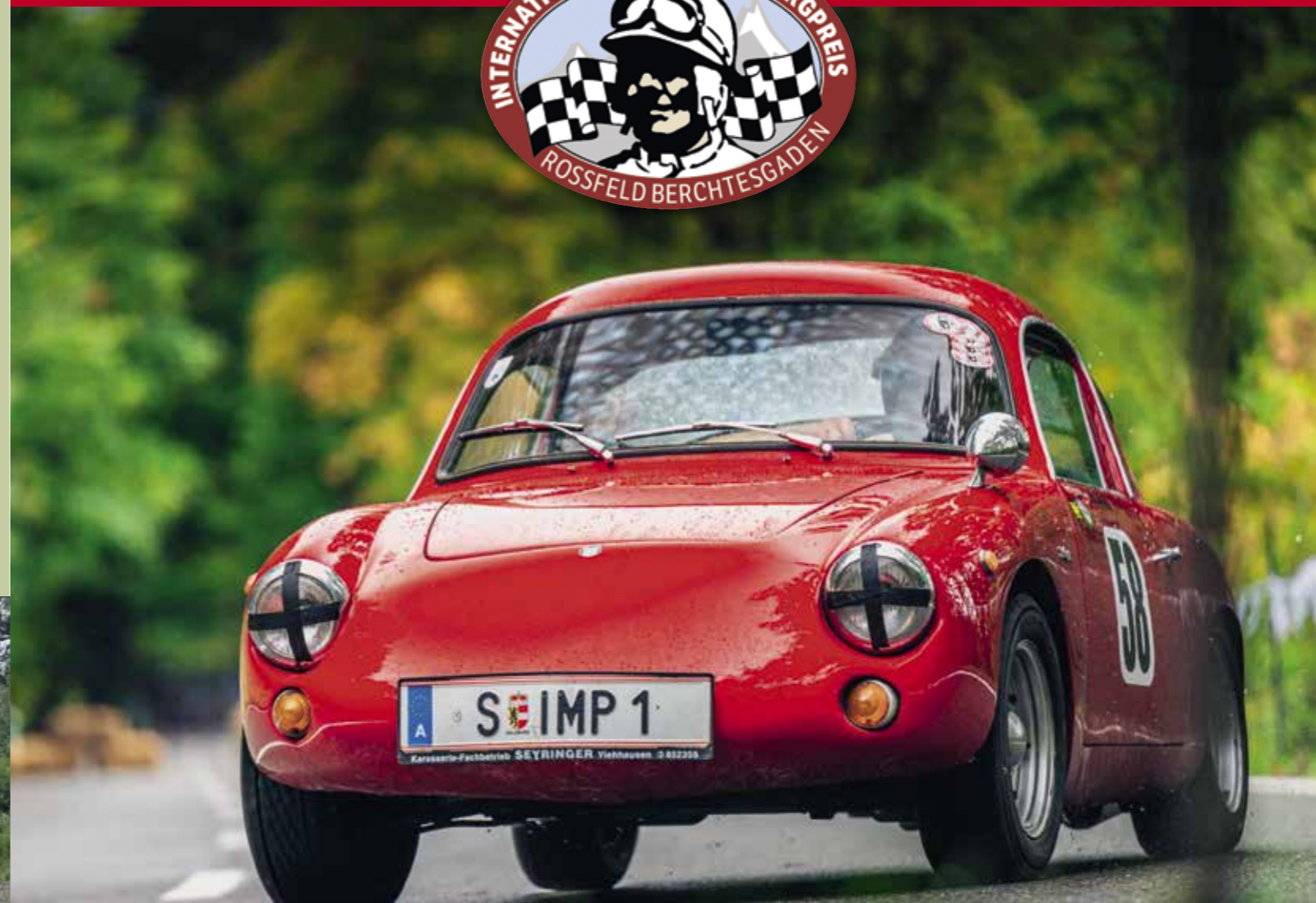
Zurück zum Gerstensaft, vulgo Bier: Das tun wir heute nicht mehr... Nicht aus Einsicht, sondern weil man es im Kopf nicht mehr aushält.

Der Name „Zur Walba“ geht auf die einstige Wirtin Walburga zurück. Mehr Infos zur Walba und ihrer Geschichte findet ihr im Internet unter dem Suchbegriff „Walba Unterirading“.

Seit einiger Zeit befindet sich ein Emailleschild an der Hauswand. Es weist auf die ehemalige Besitzerin Walburga Reisinger hin.

Die Donau fließt in einiger Entfernung an dem Biergarten vorbei. Ich erinnere mich an manche Jahre, in denen das Donauwasser allerdings bis auf die Terrasse stand. Das nannte man dann Hochwasser.

Ich muss sagen, ich bin gerne Gast dort. 🍷





TEXT // FOTOS Sophie Tangermann

# KYRITZ AN DER KNATTER

5. bis 7. Juli 2024

## Kyritz Holzhausen 2024

Es ist inzwischen fast schon Tradition, dass sich ein kleiner Kreis der Puchfreunde in Kyritz an der Knatter trifft.

Das abendliche Fußballspiel Spanien gegen Deutschland wurde trotz der Niederlage unserer Mannschaft bei Pizza genossen.



Der harte Kern sicherte sich bereits am Freitag mit seinen Wohnmobilen einen der vielen Stellplätze auf dem Hofgelände.



Danach leistete die Feuerschale bis Mitternacht gute Dienste.



Nach dem gemeinsamen Frühstück bei schönstem Wetter starteten wir zur Ausfahrt durch die ländliche Prignitz. Bei einem Stopp im kleinen Dorf Barsikow erwartete uns im ehemaligen Konsum



ein leckerer Imbiss und eine Führung zu den historischen Meilensteinen zwischen Berlin und Kyritz.

## Kalebuz-Gruft

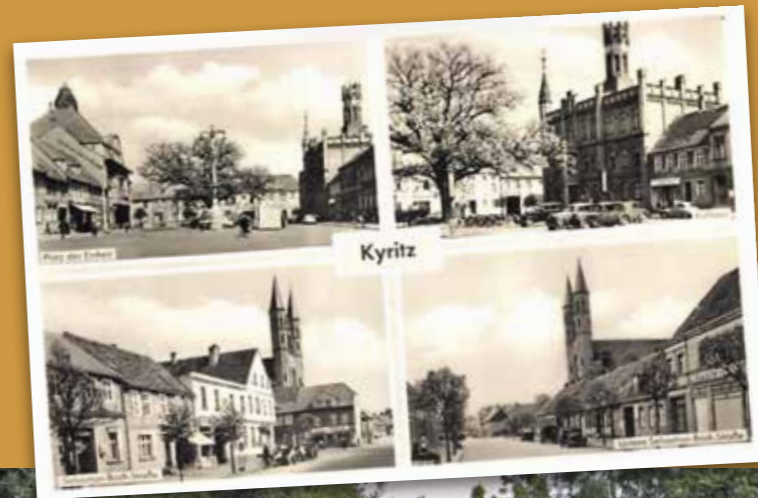
Anschließend ging es weiter zur sagenumwobenen Mumie des Ritters Kalebutz in Kamppehl, die seit 300 Jahren nicht verwest.

Puchausfahrt am 6.7.24	
Abfahrt um 11.45 Uhr, ca 80 km Fahrt durch Prignitzgebiet, 13 Uhr Lunch im alten Konsum anschließend Weiterfahrt zum alten Kalebutz	
0 km	Richtung Kyritz durch Gewesengebiet
4,8 km	im Kreisverkehr 1. Ausfahrt in Richtung Wusterhausen, Umleitung ignorieren
8 km	Wusterhausen 2. ab Richtung Dessau, am Marktplatz vorbei
16 km	früher wurde hier das Bier Nord und Tschingel gebraut, re. ab nach Ganzler
19 km	L1 ab auf die Landesstraße nach Wittenberg
23 km	re ab nach Rohlfach
26 km	re nach Vöckel
32 km	in Vöckel 2 zum Schloss, Gutshaus was dem 14. Jhd von der Fam. von Quast
33 km	re ins Rundlingsdorf Lückow, dann Quast
37 km	re nach Wutzsch (Gasthof) und re. um die Kirche bis zur Lindenallee und weiter auf dem Plattenweg Richtung Neuhalditz
40 km	re auf die B5
46 km	re ab nach Barsikow
48 km	in Barsikow, direkt neben der Kirche Mittagspause
49 km	im alten Konsum
51 km	auf gestärkt zurück zur B5 re. Richtung Kyritz
52 km	Rückfahrt im 2. Kreisverkehr, Umleitung ignorieren
53 km	Kreisweg 2. Ausfahrt zum Roter Platz
54 km	re. Achtung Biltzer, Roter Platz auf dem Hof und kleiner Fußweg zur alten Ritter Kalebutz
55 km	im Kreis nach Barsikow
56 km	Havelberg und kurz in die Lindenstraße zur Erweiterung des ursprünglichen Landgüterhofs, 2. Dosebrücke das ist, dann re. Richtung Barsikow
57 km	Plattenweg
58 km	Plattenweg
59 km	Plattenweg
60 km	Plattenweg
61 km	Plattenweg
62 km	Plattenweg
63 km	Plattenweg
64 km	Plattenweg
65 km	Plattenweg
66 km	Plattenweg
67 km	Plattenweg
68 km	Plattenweg
69 km	Plattenweg
70 km	Plattenweg
71 km	Plattenweg
72 km	Plattenweg
73 km	Plattenweg
74 km	Plattenweg
75 km	Plattenweg
76 km	Plattenweg
77 km	Plattenweg
78 km	Plattenweg
79 km	Plattenweg
80 km	Plattenweg



Währenddessen schmorten in Holzhausen im Holzbackofen die Wildschweinkeulen. Mit Hilfe aller Teilnehmer wurde daraus ein leckerer Schmaus.  
In geselliger Runde mit vielen netten Gesprächen ließen wir den Abend ausklingen. 🍷

Sophie





# Panini Radente-FIAT 500 BERLIN trifft Steyr Puch Freundes kreis Deutschland seit 1983



TEXT Michael Kuhn // FOTOS Erik Kobus & Leonoor Zwaal, Richard Tangermann, Michael Kuhn



Der Ort Klein Marzehns hat 106 Einwohner (Stand: 31.12.2006). – Tendenz sinkend. Er liegt ca. 80 km vor Berlin und verfügt über eine eigene Autobahn-Aus- und -Abfahrt, gelegen im Bundesland Brandenburg. Einstmals des Heiligen Römischen Reiches Streusandbüchse. So wurde das dünnbesiedelte Land Brandenburg genannt. Woher der Name? Als der blutjunge Kurfürst Friedrich Wilhelm anno 1640 die Regentschaft übernahm, trat er ein schweres Erbe an: In Deutschland tobte immer noch der Dreißigjährige Krieg, Brandenburg war ein verelendeter, teils entvölkerter Landstrich, die Hauptstadt Berlin-Cölln ein trauriges Provinznest. Böse Zungen hatten kaum mehr als Spott übrig: Brandenburg sei „des Heiligen Römischen Reiches Streusandbüchse“. Der später „der Große“ genannte Kurfürst baute das zerstörte Land wieder auf, verfolgte eine kluge, diplomatische Schaukelpolitik zwischen den



damaligen Großmächten Frankreich, Österreich und Schweden und kurbelte die Wirtschaft wieder an. Ein Schreibzeug aus der Zeit beinhaltete neben dem Tintenfass auch noch eine Streusandbüchse. Diese kleinen Gefäße bestanden aus Holz, Porzellan oder Metall mit einem Sieb (ähnlich einem heutigen Salzstreuer), aus der Streusand aufgetragen wurden. Der überschüssige Streusand wurde dann beim Falten wieder erfasst und zurück in das Gefäß gebracht. Der in der Tinte fixierte Sand war verloren und ging mit auf die Reise. In Berlin hat sich inzwischen einiges getan, in Klein Marzehns ist es weitgehend ruhig geblieben – abgesehen von den Momenten, in denen sich auf der A9 Richtung Berlin ein Unfall ereignet und die Lkws durch den malerischen Ort donnern. Die einzige Gastwirtschaft im Ort, das „Fläming Eck“, hat für immer geschlossen. Das ist ein harter Schlag für die Dorfgemeinschaft. Dieses Schicksal

teilt sie allerdings mit vielen anderen kleinen Dorfgemeinschaften, auch bei uns in Württemberg. Wenige haben noch Lust zu arbeiten, wenn die anderen feiern. Aber einmal im Jahr erwacht der Ort zu emsigem Treiben! Dann treffen sich Fiat-500-Fahrer aus dem Raum Berlin und einige verirrte Steyr Puch-500-Fahrer bei Mathias Düsterberg, genannt Düsi. Veranstalter ist der Panini Radente Fiat 500 Berlin. Seit Jahren trifft man sich in Klein Marzehns zu ruhigen Tagen mit zwanglosem Plaudern bis spät in die Nacht. Natürlich gibt es auch eine Ausfahrt mit einer Pause in Bad Belzig und Gespräche über Technikprobleme an den kleinen Gefährten. Wichtiger jedoch ist das Zusammensitzen und Quatschen bei der Musik einer unaufdringlichen Band, deren Mitglieder Freude am Musizieren haben. Alles ganz entspannt im Hier und Jetzt. Nächstes Jahr treffen wir uns wieder, am gleichen Ort, zur gleichen Zeit, Ende August.

P.S. Wer möchte kann auf Google Earth eine kleine Rundfahrt durch Klein Marzehns machen. 🚗  
Michael





*Ciao a tutti!*  
PANN RACEMTE  
Klein Marzehns  
30.08.-01.09.2024





TEXT // FOTOS Ulrich Schlör



# Wer bremst, verliert

## Umbau auf Zweikreisbremsanlage



Mein Steyr Puch 650TR  
2. Besitzer/Fahrer Joachim Emer „Bergrennen Neuffen 1968“

Viele kommen sicher einmal in die Situation, ihre Bremsanlage vom Auto instanzzusetzen oder diese auszutauschen. Hier bietet sich evtl. die Gelegenheit für einen Umbau auf ein „Zweikreisbremssystem“, um diese dann – wenn notwendig – vom „TÜV“ eintragen zu lassen. Es ist schlussendlich ein großer Zugewinn in Bezug auf die „Fahr-Sicherheit“ und ich werde diesen Umbau von meinem „Steyr Puch 650TR“ hier einmal beschreiben.

Aber, aber .....!!!

Da es sich hier um einen entscheidenden Eingriff in die Sicherheitstechnik des Autos handelt, ist es unabdingbar das notwendige Fachwissen und die dazugehörigen Fähigkeiten mitzubringen. Auch über das geeignete Werkzeug zu verfügen ist eine weitere Grundvoraussetzung.

In der Vergangenheit wurde u.a. auch ein ATE Tandem-Hauptbremszylinder (3.2119-7601.3) vom „Simca 1300/1100“ verwendet und dabei musste meines Wissens nach, in das Frontblech eingegriffen werden.

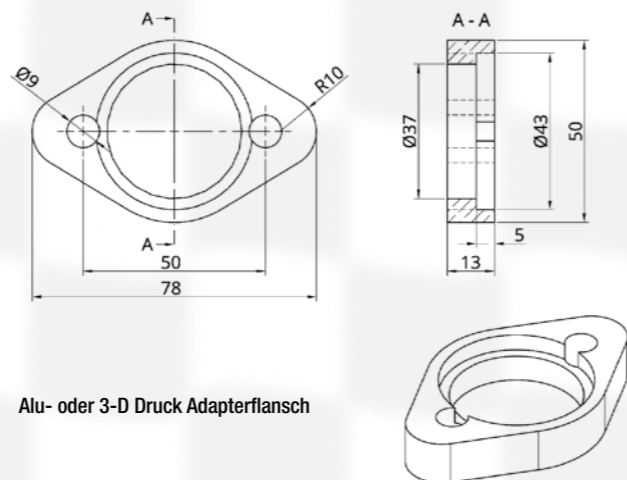
### Basis der verwendeten Komponenten:

1. ATE/FTE 2 x Rad-Bremszylinder:  $\varnothing$  22mm vorne
2. ATE/FTE 2 x Rad-Bremszylinder:  $\varnothing$  19/17mm hinten
3. ATE 1 x Tandem-Hauptbremszylinder:  $\varnothing$  19,05mm (Porsche 911)

4. ATE 2 x Vordruckventile : 0,5-1,5 bar, M 10 x 1
5. 1 x Alu- oder 3D-Druck Adapterstück (Anfertigung)
6. Original 2 Stück Bremsflüssigkeitsbehälter (z.B. zwei Originale)
7. z.B. Spiegler 4 x Stahlflexleitungen (vorne, hinten)
8. Stahlbus 4 x Entlüftungsventil: SB-II 0111-4-GN, Vakuum-Befüll- und Entlüftungshilfe SB-1900011-190012
9. ATE 1 x Bremsdruckschalter: M10x1
10. ATE Bremsfett
11. Kunifer CuNi Bremsleitungen (DIN), F-Bördel, Zwischenstücke
12. Füllschläuche (DIN), Behälterstopfen, Kniestücke  $105^\circ/150^\circ$
13. Silicon-Bremsflüssigkeit z.B.: Automec DOT5
14. neues Handbremsseil & Zubehör
15. Bremstrommeln: wenn notwendig ausdrehen
16. neue Bremsbacken mit „modifizierten weicheren Belägen“ (Übermaß) abdrehen und anpassen.

Bei dieser beschriebenen „Version“ sind keine Änderungen am Karosserieblech notwendig. Einige Anpassungen und Ergänzungen sind aber unabdingbar wie z.B.

### 1. Anfertigung eines Adapterstückes (Alu- oder 3D-Druck)

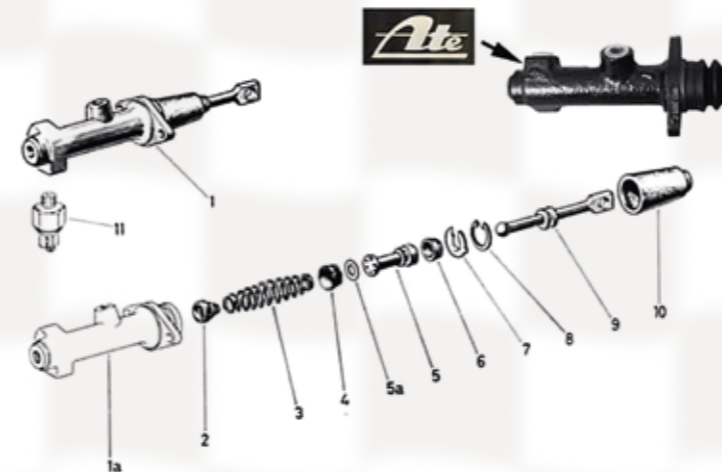


Alu- oder 3D Druck Adapterflansch



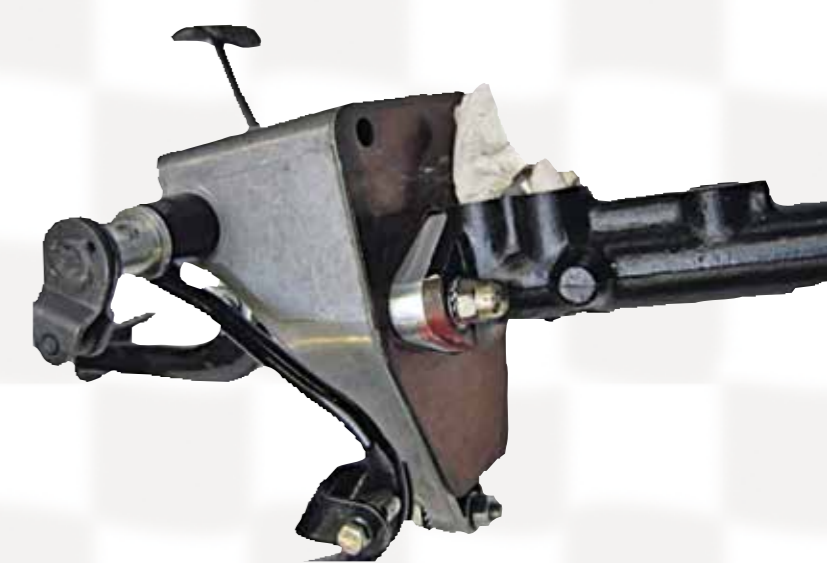
Adapterflansch 3-D Druck (Polyamid)

### 2. Original Steyr Puch Bremsstößel (9) – $\varnothing$ Kugel muss im Durchmesser etwas verkleinert werden



Original Steyr-Puch Bremsstößel verwenden

### 3. Pedalträger: Durchgang auf $\varnothing$ 38mm erweitern (z.B. mit einem Stufenbohrer), 2 x neue Stehbolzen M8-15/25mm, Länge tauschen



Teile für den Pedalträger Zusammengebaut

### 4. Tandem-Hauptbremszylinder: $\varnothing$ 19,05mm a. die beiden Befestigungsbohrungen $\varnothing$ 9mm, nach innen verringern auf einen Langloch-Abstand von = 50,0 mm



ATE Tandem-Hauptbremszylinder  $\varnothing$  19,5mm



Herstellung der Bremsleitungen – dafür geeignetes Werkzeug

## 5. Neue „Kunifer-Bremsleitungen“ anfertigen.



Einbau ATE Tandem-Hauptbremszylinder/Vordruckventile/Bremsdruckschalter

## 6. Kombination: zweier originaler Bremsflüssigkeitsbehälter



Bild 10. Tandem-Bremsflüssigkeitsbehälter (Originale)

### Bemerkungen:

Der verwendete „ATE Tandem-Hauptbremszylinder“ vom Porsche 911 ist für „Scheibenbremsen“ ausgelegt und verfügt deshalb über keine „Bodendruckventile“. Da wir aber hier ein „Trommelbremssystem“ haben, muss separat in beiden Bremsleitungen-Systemen, direkt nach dem Tandembremszylinder, je ein „Vordruckventil“ eingebaut werden (Durchflussrichtung beachten!).

Diese Ventile verhindern einen zu großen Leerhub am Bremspedal.

Ich bin bei dieser komplett „neuen Bremsanlagen Installation“ vor Jahren auch auf „Silicon-Bremsflüssigkeit“ umgestiegen. Diese nimmt keine Feuchtigkeit auf und muß demnach auch nicht gewechselt werden. Außerdem verhindert sie ein Anrosten der Radzylinderkolbens.

Etwas mühsamer ist die Entlüftung der Anlage mit Silicon-Bremsflüssigkeit, deshalb habe ich „Stahlbus-Entlüftungsventile“ eingesetzt. Diese haben ein Rückschlagventil und die „Entlüftungs-Zeremonie“ ist mit einer Person zu bewerkstelligen.



Bild 11. Bremse TR-Vorderrad



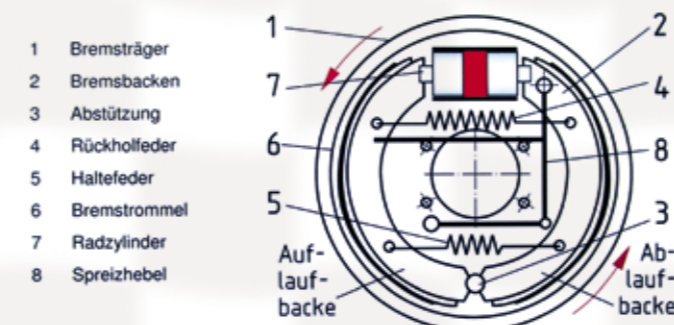
Bremse TR-Hinterrad

## 7. Geeignete Werkzeuge und Teile:

- Bremsleitungs-Biegeangen mit verschiedenen Radien
- Bördelwerkzeug-Kasten, z.B. F-Bördel
- Satz Leitungsschlüssel (halb offen)
- die richtigen Verschraubungen/Nippel, z.B. M 10x1mm

## 8. Die Einstellung der Bremsenbacken:

Zunächst die beiden Verstell-Exzenterbolzen – je Bremstrommel – in eine mittige obere zentrale Position bringen. Dann die Bremstrommeln montieren. Die Bremsbacken-Paare sollten so zentriert werden, dass die „Auflauf-Backe“ zuerst greift. Daraus ergibt sich auch eine „Brems-Verstärkung“ für die „Ablauf-Backe“. Hilfreich für eine gute Bremswirkung wäre auch das leichte Anschrägen (ca. 45°, 2-3mm) der Beläge an den Kanten, die der Laufrichtung der Trommel entgegenstehen. Die Trommelbremsmutter mit Links-/Rechtsgewinde ziehe ich mit 35Nm an, drehe diese dann wieder um 30° zurück und anschließend sichern



Auf-lauf-backe erzeugt ca. 65% des Bremsmomentes  
Ab-lauf-backe erzeugt ca. 35% des Bremsmomentes

Simplex-Trommelbremse

## 9. Befüllung und Entlüftung der Bremsanlage

Mit den Stahlbus-Entlüftungsventilen und der Vakuumbefüll- und Entlüftungshilfe lässt sich dieses „Procedere“ sehr einfach und alleine sicher durchzuführen.

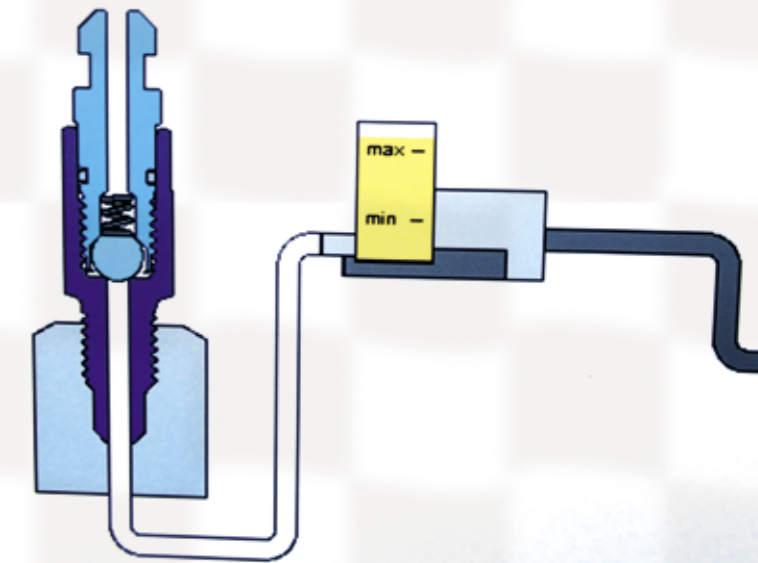
9.1. Befüllt und entlüftet wird immer in der Reihenfolge beginnend: hinten rechts, hinten links, vorne rechts und vorne links. Der Bremsflüssigkeitsbehälter muß immer gefüllt sein!

9.2. Wenn Silicon-Bremsflüssigkeit verwendet wird:

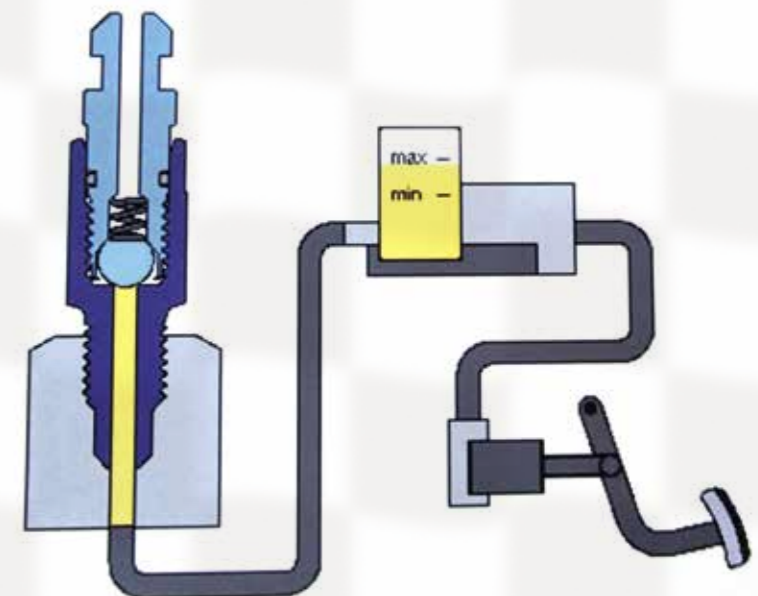
- Vorteile: Silicon Bremsflüssigkeit DOT<sub>5</sub> ist im Vergleich zu Glykol DOT<sub>4</sub> nicht hygroskopisch, d.h. sie nimmt „kein Wasser“ auf und muß auch deshalb nicht turnusgemäß gewechselt werden. Eine „Rostbildung“ in den Rad- und Hauptbremszylindern wird reduziert.
- Nachteil: Das Entlüften muß mehrmals wiederholt werden, da die Luftblasen in der Silicon Flüssigkeit langsamer entweichen.

## c. WICHTIG !

Vor Fahrbeginn das Bremspedal mehrmals durchtreten bis der volle Bremsdruck vorhanden ist und die Bremsfunktion sichergestellt ist!



Befüllen einer Bremsanlage: Ventil 1/4 Umdrehungen öffnen



Entlüften einer Bremsanlage: Ventil 1/4 Umdrehungen öffnen (Quelle Stahlbus)

Allzeit eine Gute Fahrt.  
Ulrich Schlör

\*\*\*Anmerkung: Die original ATE 03.3222-3201.3 Radbremszylinder ø 22mm sind neu nicht mehr zu bekommen. Möglichkeit: ATE 03.3222-3215.3 nur das Gehäuse und vom ATE 03.3222-4401.3 die Kolben, Feder und Manschetten zu verwenden. 🚗

**Fazit:**

Wenn eine Revision der Bremsanlage ansteht, ist der Einbau einer „Zweikreis-Tandembremsanlage“ ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der „Fahr-sicherheitstechnik“. Nicht zuletzt wurde bei der „Schnellen Puch-Fraktion“ im Wettbewerb ein „Zweikreisbrems-System“ vorgeschrieben.

Auf die Möglichkeit des Einbaues einer Fiat-Abarth-Scheibenbremsanlage sollte auch hier hingewiesen werden. Fairerweise möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass die Umrüstung auf ein komplett neues „Zweikreisbremssystem“ doch mit einem hohen finanziellen Aufwand (ca. 900€) verbunden ist. (alle Angaben sind ohne Gewähr!)

Pos.	Beschreibung	Anzahl	Artikel Nr.		
1.	Tandem-Hauptbremszylinder *19,05 mm	1 Stück	ATE 03.2119-2301.03	12. Stahlflexleitungen geprüft alternativ	
1.1.	Vordruckventile 0,5-1,5bar, M10x1	2 Stück	ATE 03.3560-0700.2	Bremschlauch vorne	2 Stück GOODRIGE Typ1 FMVSS-106
1.2.	Vordruckventile 0,5-1,5bar, M10x1	2 Stück	ATE 03.3560-4900.2	Bremschlauch hinten	2 Stück GOODRIGE Typ1 FMW88-106
2.	Behälterstopfen	2 Stück	ATE 03.3304-1000.1	Bremschlauch normal vorne	2 Stück BRP 12 Prokschi
3.	Kniestücke 105°/150°	2 Stück	ATE 03.3390-0065.1	Bremschlauch normal hinten	2 Stück BRP 12 Prokschi
	oder	2 Stück	ATE 03.3390-0077.1	Bremschlauch vorne L= 250mm	2 Stück ATE 83.6101-0250.3
				Bremschlauch hinten L= 238mm	2 Stück ATE 83.6201-0240.3
4.	Behälter-Verbindungsschlauch *7,5"/13,5	5lrm	ATE 03.3538-0005.1	14. Adapterstücke vorne	2 Stück ATE 17532?
5.	Schlauchschellen	4 Stück		15. Dichtungen Cu	4 Stück *10x*16,5x1/ *12x*16,5x1
6.	2-Kammer Behälter 0,13/0,13	1 Stück	ATE 03.3508-8801.3	16. Hohlschrauben	2 Stück ATE 03.3520-0.300.1
7.	Adapterstück-Flansch-Abstand = 12,5 mm L=50mm, *42mm/35mm	1 Stück	ALU- anfertigen lassen/ 3D-Drucker	17. Sicherungsblech für Hohlschrauben	2 Stück BRP23/24, Prokschi/Autoquariat
8.	Pedalblock		Aufbohren = *38,0 mm	18. Bremsleitung, Bundy-Rohr, Kunfler	1 Satz ATE
9.	Kolbenstange zum Bremspedal	1 Stück	82,0mm/10H7	19. Überwurfschrauben M10x1/SW11/L=16mm	20 Stück ATE 03.3516-0800.1
10.	Radbremsszylinder 22,2 mm vorne	2 Stück	ATE 03.3222-3201.3	21. Bremschlauchhalter 10, 1x0,7mm	6 Stück ATE 24.5004-0002.1
	oder		FTE R2207E1	21. Verteiler mit 3 Anschüssen	4 Stück ATE 03.3513-0200.1
11.	Radbremsszylinder 17,47 mm hinten 19,05 mm	2 Stück	ATE 03.3217-0401.3	22. Bremslichtschalter 10x1mm, konisch	1 Stück ATE 24.3526-0100.3
	oder		ATE 03.3219-0203.3	23. Bremsflüssigkeit ATE Blue Racing DOT4	1 Liter ATE 03.9901-6302.2/02
				24. Bremsfedern komplett	1 Satz BRP04 Prokschi/Autoquariat
				25. Bremsbacken Austausch, evtl. Übermaß	4 Stück BRP03 Prokschi/Autoquariat
				26. Handbremsseile	2 Stück SEB11 Prokschi/Autoquariat
				27. Bremsstrommel ausschleifen	1 Satz
				28. Bremsflüssigkeit Automac OT5, Silicon	1 Liter Mike Sander USA

Anhang 1. Teileliste für „2-Kreis Tandem-Bremsanlage“

# Der Funke & das Gemisch



TEXT | Michael Kuhn

Vielleicht kennt ihr die beiden Handbücher von Roland Heiml bereits. Das „Steyr-Puch Zündsystem“ und das „Steyr-Puch Vergaserhandbuch“. Die Inhaltsangaben dazu findet ihr auf der Startseite unserer Homepage. Beide Handbücher sind über „Autoquariat“ und „Prokschi On the road since 2002“ erhältlich.



Nun hat es sich Roland nicht nehmen Einstellarbeiten am Verteiler und Ver-Zusammenfassungen zur Verfügung zu Jahren begonnen, sich mit den Feinhei-auseinanderzusetzen. Die Arbeit, die er Handbücher zu erstellen und die Mate-erklären, kann man nicht hoch genug einen langen Atem. Einen sehr langen. In den Achtzigern war ich mit meinem vor Ort. Roland beschäftigte sich in mit dem Zündverteiler und dem Vergaser Ergebnis kann sich bis heute sehen lassen. Nach rund 30.000 Kilometern quer durch Europa läuft der TR2 immer noch mit den ursprünglichen Einstel-lungen, die Roland damals vorgenommen hat. Es wurden keine Teile ausgetauscht. Die Düsen wurden einmal gereinigt und der Verteiler gelegentlich neu justiert. Das liegt natürlich auch an der soliden Technik, die von der Steyr-Daimler-Puch AG verwendet wurde. In den Fünfigern kam nur das Beste zum Einsatz. 🍄

lassen, uns die wichtigsten gaser in zwei übersichtlichen stellen. Er hat bereits in jungen ten der Steyr-Puch-Technik auf sich genommen hat, um die rie didaktisch verständlich zu einschätzen. Dazu braucht es Steyr Puch TR2 in Vöcklamarkt Ruhe und mit viel Fachwissen (32er Zenith NDIX, PU2). Das



## AUTOQUARIAT

Oldtimer und -teile Handelsges.m.b.H.

Ersatzteile für klassische Fahrzeuge von Steyr-Puch, Fiat, Autobianchi und Lancia Fertan Rostschutzprogramm

A-1180 Wien, Antonigasse 44 - 46  
Telefon 0043 / 1 / 409 51 91  
Telefax 0043 / 1 / 409 51 91 20  
Internet www.autoquariat.at  
e-mail verkauf@autoquariat.at

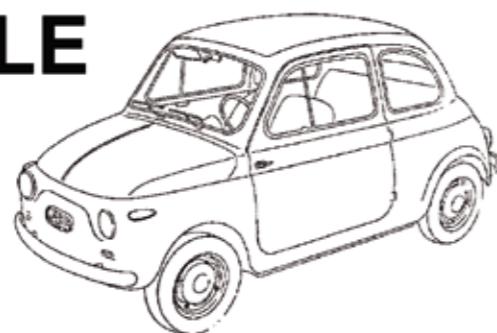
Öffnungszeiten:  
Montag - Freitag 10-12<sup>30</sup>, 13-18<sup>30</sup>

Wien, Sommer 2025



ERSATZTEILE

seit 1991



### ZENITH-VERGASER

Doppelballstrom-Vergaser 32 u. 36 NDIX

**DVG**  
Deutsche Vergaser Gesellschaft m.b.H. & Co. KG  
4040 Neuk  
Budericher Straße 15

### 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





# Vergaser montieren & einstellen



Weber 28 IBMS    Solex 32 PCI    Weber 32 ICS    Solex 40 PID    Zenith 32 NDIX

## 1. Vergaser voreinstellen

### LeerlaufEinstellschraube:

1. Vergaser auf den Kopf stellen, Schraube herausdrehen, bis die Drosselklappe vollständig geschlossen ist
2. Schraube langsam hineindrehen, bis sich die Drosselklappe gerade eben zu öffnen beginnt
3. Schraube 2 Umdrehungen hineindrehen (Zenith 1 1/2 Umdrehungen)

### Leerlaufgemisch-Regulierschraube:

1. Schraube SEHR VORSICHTIG hineindrehen, bis der Endanschlag spürbar wird. NICHT fest anziehen, die feine Spitze der Schraube und die kleine Bohrung im Gehäuse wird ansonsten beschädigt. Beim Zenith Vergaser immer nur mit 2 Fingern, nie mit einem Schraubenzieher drehen
2. Dann Schraube 1 1/2 Umdrehungen herausdrehen. Beim Zenith-Vergaser beide Schrauben gleichmäßig 3/4 Umdrehung herausdrehen

## 2. Vergaser montieren

Dicke Flanschdichtung erneuern und beidseitig leicht einfetten. Das verbessert die Abdichtung und erleichtert eine spätere Demontage. Vergaser auf Saugrohr aufsetzen und Muttern nicht zu fest anziehen. Die Zinkdruckgussgehäuse deformieren sich leicht.

Wird die Rückzugfeder am Luftfilter eingehängt, diesen jetzt montieren. Ansonsten wegen der besseren Zugänglichkeit erst nach dem Vergaser anschließen.

## 3. Vergaser anschließen

**Gasseil anschließen:** Seilzug so einstellen, dass beim Durchtreten des Gaspedales die Drosselklappe am Vergaser vollständig öffnet, das Gasseil aber NICHT überspannt wird. Jetzt prüfen, ob beim Loslassen des Gaspedales die Drosselklappe wieder vollständig schließt. Beim Haflinger den Kugelkopf am Gestänge entsprechend einstellen.

**Chokeseil anschließen:** Draht-Seele darf keine Knicke haben, gegebenenfalls ausbiegen. Am Vergaser einfädeln, Seilzughülle Klemmen, die Klemmschraube der Seele aber noch locker lassen. Choke am Vergaser muss in ausgeschalteter Stellung stehen. Starterknopf im Fahrzeuginnenraum so einstellen, dass er ca. 2-3 mm herausragt. Jetzt Schraube zur Klemmung der Seele des Starterzuges am Starterhebel des Vergasers anziehen. Prüfen, ob beim Betätigen des Choke-Knopfes der Choke am Vergaser vollständig schließt und öffnet.

Benzinleitung montieren, mit Klemmschelle fixieren

Benzinleitung montieren, mit Klemmschelle fixieren

## 4. Vergaser einstellen

Nur mit montiertem Luftfilter einstellen

Zündkerzen auf guten Zustand und Elektrodenabstand überprüfen

1. Choke halb herausziehen
2. Motor starten. Da erst Benzin in den Vergaser gepumpt werden muss, dauert es einige Zeit, bis der Motor anspringt. Ist eine elektrische Benzinpumpe vorhanden, zuerst nur Zündung einschalten und Vergaser füllen
3. Wenn der Motor angesprungen ist, den Choke vollständig zurückstellen
4. Mit der LeerlaufEinstellschraube die Drehzahl auf ca. 1000 U/min einstellen
5. Mit der Gemischregulierschraube durch Heraus- und Hineindreihen die Stellung suchen, die die größte Drehzahl des Motors ergibt. Herausdrehen macht das Gemisch fetter, Hineindreihen magerer
6. Ein paarmal Gas geben, dass sich die Beschleunigerpumpe mit Benzin füllt
7. Beim Solex 40 PID muss man mindestens 20x Gas geben, bis die ganze Luft aus der Beschleunigerpumpe raus ist
8. Jetzt ist das Auto fahrbereit. Gebläsehaube drauf und Motor warmfahren
9. Gebläsehaube abnehmen, jetzt beginnt die Feineinstellung des Leerlaufs
10. Mit der LeerlaufEinstellschraube die Motordrehzahl einstellen: 500-600 U/min beim Puch 500 600-700 U/min beim Puch 650/700 und Haflinger. 900-1000 U/min beim 650 TR
11. Gemischregulierschraube in Schritten von 1/4 Umdrehung (beim Zenith 1/8 Umdrehung) hinein- oder herausdrehen bis die maximale Drehzahl erreicht ist. Nach jeder Verstellung einen Moment warten bis sich die Drehzahl stabilisiert hat. Beim Zenith-Vergaser immer beide Gemischregulierschrauben gleichmäßig verstellen
12. Hustet oder stottert der Motor, zwischendurch mal Gas geben, um die Zündkerzen zu reinigen
13. Wenn nötig, die Drehzahl jetzt nochmals mit der LeerlaufEinstellschraube korrigieren und Pkt. 11 wiederholen
14. Nach einer Probefahrt das Abgas optimieren: Durch Hineindreihen der Gemischregulierschraube die Stelle suchen, wo die Drehzahl beginnt zu sinken. Dann wieder ein wenig zurückdrehen auf maximale Drehzahl. So sollte das Abgas bei 2-3%CO liegen, was gut ist fürs nächste Pickerl



# Verteiler montieren & einstellen

## 1. Unterbrecherkontaktabstand

Der Kontaktabstand ist im Auslieferungszustand auf 0,4 mm voreingestellt. Prüfen und gegebenenfalls korrigieren

## 2. Verteiler am Motor montieren

1. **Linken** Zylinder auf OT (oberer Totpunkt) stellen. Sind die Zylinderkopfdeckel herunter, dann müssen die Ventile am **rechten** Zylinder gerade auf Überschneidung stehen, d. h. Auslassventil schließt gerade und Einlassventil öffnet.

### Andere Möglichkeit:

Zündkerze beim **rechten** Zylinder herausdrehen und den Motor von Hand durchdrehen. Man spürt jetzt nur den Kompressionswiderstand des **linken** Zylinders, beim rechten faucht es aus dem Kerzenloch. Die Kurbelwelle so stellen, dass der linke Zylinder komprimiert.

2. Die Kerbe an der Riemenscheibe gegenüber der Nase am Gebläsegehäuse ausrichten.

3. Am Verteiler die Kerbe am Verteilerfinger auf die Kerbe am Verteilergehäuse ausrichten.

4. Die Anschlussschraube des Verteilers muss nach hinten zeigen.

5. Jetzt Verteiler einschieben. Dabei verdreht sich der Verteilerfinger wegen der Schrägverzahnung. Den Gummidichtring fetten

6. Zeigt die Anschlussschraube des Verteilers nicht nach hinten, Verteiler nochmals ein Stück herausziehen und um einen Zahn versetzt wieder einschieben

7. Verteilerkappe aufsetzen, Zündkabel montieren

Achtung: Die Kabel werden an der Verteilerkappe „Über Kreuz“ angesteckt. Rechter Abgang zum linken Zylinder, linker Abgang zum rechten Zylinder! (Rote Pfeile)

## 3. Zündzeitpunkt einstellen

### Einstellen statisch mit Prüflampe

1. Verteilerkappe abnehmen
2. Motor drehen, bis Kerbe am Verteilerfinger mit Nase am Verteilergehäuse übereinstimmt (Bild oben)
3. Klemmschraube am Verteiler lockern
4. Zündung einschalten, Prüflampe anklammern: zwischen Kabelanschluß Verteiler und Masse
5. Motor ein Stück nach links drehen, die Lampe erlischt
6. Dann langsam nach rechts drehen
7. Der Moment, wo die Lampe aufleuchtet, ist der Zündzeitpunkt
8. Das Maß der Vorzündung aus der Tabelle unten entnehmen
9. Verteilergehäuse drehen, und Vorgang wiederholen, bis Einstellung

Klemmschraube am Verteiler wieder anziehen. Nicht zu fest anziehen, ansonsten verbiegt sich die Klemmplatte und das Schraubengewinde dreht durch

### Einstellen dynamisch mit Blitzlichtpistole:

Blitzlichtpistole anschließen, Motor starten und im Leerlauf laufen lassen

Das Blitzlicht lässt die Kerbe an der drehenden Riemenscheibe als stehend erscheinen

Nachdem die Zündung eingestellt und der Verteiler geklemmt ist kann man die Zündverstellung überprüfen, indem man etwas Gas gibt und beobachtet, ob sich der Zündzeitpunkt Richtung früh verstellt (Kerbe wandert Richtung links).

## 4. Zündverstellung in Grad und in mm an der Riemenscheibe

Fahrzeug	Einstellwinkel	Riemenscheibe Serie D=177mm	Riemenscheibe TR2: D=167mm
500D, 500DL, 650T	4 - 6,5 Grad	6 - 10 mm	
700C/E, Haflinger, ST600	4 - 4,5 Grad	6 - 7 mm	
TR 27 PS, TR1 Europa 30 PS	2,5 - 3 Grad	4 - 5 mm	
TR2: 34/40PS, Verdichtung 10,5	0 - 2 Grad	0 - 3 mm	0 - 3 mm
TR2 mit Löser-Verteiler Verdichtung bis 10,5	10 - 12 Grad	15,5 - 18,5 mm	15 - 17,5 mm
TR2 mit Löser-Verteiler Verdichtung 11,2	8 Grad	12,5 mm	11,5 mm
TR2 mit Löser-Verteiler Verdichtung 12	4 Grad	6 mm	6 mm



# Das richtige Benzin für den Steyr Puch



TEXT Roland Heiml



## 1. Benzinsorte

Außer der TR1/2 verträgt JEDER Puch JEDES Benzin.  
Diese Motoren sind für 88 Oktan ausgelegt.  
TR1 sollte man mind. 95 Oktan tanken, TR2 mind. 98 Oktan  
Voraussetzung ist eine richtige Einstellung der Zündung, insbesondere bei den TR-Modellen.  
Ist sie zu früh eingestellt klinget der Motor.

## 2. Ethanolgehalt im Benzin

Solange man regelmäßig fährt, ist der Ethanolgehalt kein Problem.  
Allerdings: nach ca. 1/2 Jahr beginnt sich das Benzin zu zersetzen.  
Der Ethanol-Anteil im Benzin zieht Feuchtigkeit aus der Luft an.  
Durch die Tankentlüftung und Vergaserbelüftung gelangt immer etwas Luft ans Benzin.  
Ist eine gewisse Sättigung erreicht, setzt sich das Ethanol-Wasser-Gemisch zusammen mit Benzinadditiven unten im Tank und im Vergaser ab.  
Diese Flüssigkeit ist aggressiv und verursacht Korrosion. In Folge verdickt sie sich und härtet aus.  
Randvoll Tanken hilft, um die "Tankatmung" zu minimieren.  
Hinzu kommen mit den biogenen Zusätzen auch Bakterien in den Tank und hinterlassen eine Menge Dreck.

## 3. Überwinterung:

Es gibt 3 Möglichkeiten für die Einwinterung:

1. Verwende ethanolfreie Kraftstoffsorten oder zumindest mit wenig Ethanol (E5)  
Premium-Kraftstoffe wie Aral Ultimate 102 oder Shell V-Power Racing enthalten kein Ethanol.
2. Additive  
z. B. Liqui Moly Benzin stabilisator [www.liqui-moly.com/de/at/benzinstabilisator-p000050.html#5107](http://www.liqui-moly.com/de/at/benzinstabilisator-p000050.html#5107)  
oder Bactofin [www.classic-oil.com/benzin-additiv/bactofin-benzinstabilisator/168/?c=176](http://www.classic-oil.com/benzin-additiv/bactofin-benzinstabilisator/168/?c=176)  
Der Zusatz sollte also zumindest die Ethanol- und die Bakterienproblematik abdecken
3. Kraftstoffsystem leeren  
Das hilft aber nur, wenn es KOMPLETT geleert wird.  
Beim Puch bleibt typisch in der Benzinleitung, der Benzinpumpe und im Vergaser einiges an Benzin im System.  
Man muss diese Teile ausblasen, dass es Sinn macht.  
Speziell beim NDIX ist der tiefste Punkt mit den Ventilen für die Beschleunigerpumpe besetzt. Da bekommt man den Sprit im eingebauten Zustand kaum heraus.  
Ich empfehle diese Methode nicht, außer man lagert einen demontieren Vergaser ein.

## 4. Bleiersatz

Bleizusatz gab es früher, um die Oktanzahl des Kraftstoffs und damit die Klopfestigkeit von Motoren zu erhöhen.  
Angenehmer Nebeneffekt: es schmiert die Ventilsitze.

Die Oktanzahl wird heute durch andere Zusätze erreicht, das sind in erster Linie Kohlenwasserstoffe, die auch aus der Erdölfractionierung stammen und Ethanol.  
Ist also kein Thema mehr.

Bleibt die Frage der Schmierung der Ventilsitze mit Blei.  
Diese ist nur nötig, wenn im Motor keine gehärteten Ventilsitze eingebaut sind.  
Beim Puch sind generell gehärtete Ventilsitze eingebaut.

**Daher braucht der Puch-Motor KEINEN Bleiersatz als Additiv.**

Das hat auch das Puch-Werk in den 70er-Jahren in einem Rundschreiben an die Werkstätten bestätigt.

PUCH 500/650/700 - FIAT 500 - FIAT 126 - HAFLINGER - HEUWENDER  
**ROBERT PROKSCHI**  
Kleinvagensatzteilhandel  
Original & Nachbauteile für Steyr-Puch Fahrzeuge  
[www.prokschi.at](http://www.prokschi.at)  
Tel. 02622/42417 & 0699/17 500 650  
Römerweg 17, 2752 Wöllersdorf  
e-mail: prokschi@puch500.at

[www.strada.at](http://www.strada.at)  
Fa. Michael Peroutka  
Mooskirchner Str.49  
A-8502 Lannach  
Tel.: +43-676-610 40 69 Fax: +43-676-610 40 68 e-mail: office@strada.at  
STEYR-PUCH 500-650-700-Haflinger  
Ersatzteile - Tuning - Sonderanfertigungen

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

**AUGENOPTIK KLAUS HOPFE**  
GUT SEHEN. GUT AUSSEHEN.  
67063 Ludwigshafen · Kreuzstraße 11  
Telefon 0621-69 58 55

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

**HAFLINGER - ERSATZTEILE**  
REINHARD HÜTTERER  
FÜRST JOHANNES STRASSE 4  
A-2345 BRUNN AM GEBIRGE  
TELEFON: +43 (0)664 35 84 127  
TELEFAX: +43 (0) 2236 31 51 13  
OFFICE@HAFLINGER-ERSATZTEILE.AT

RETRO CLASSICS STUTTGART  
RETRO CLASSICS ESSEN  
RETRO CLASSICS BAVARIA

**VETERAMA**<sup>®</sup>  
DAS ORIGINAL  
SEIT 1975

52 BELMOT OLDTIMER  
GRAND PRIX III  
NÜRBURGRING  
01.-03.08.2025

**BOLOGNA FIERE**  
23-24-25-26  
OTTOBRE 2025

