

**Steyr Puch Club Salzburg**  
ZVR-Zahl 452142325



# Clubnachrichten

## 01/2024



Bild zur Verfügung gestellt von Michael Kuhn

Auch der Steyr Puch Freundeskreis Deutschland feierte 2023 sein  
40 Jahr Jubiläum, wir gratulieren herzlich!

Zur lieben Erinnerung an

**Frau  
Dagmar Gerner**  
geb. Mallinger

die am Dienstag,  
dem 26. Dezember 2023,  
im 83. Lebensjahr  
von uns gegangen ist.

*In Liebe denken wir  
an Dich zurück*

Maße: Jungblut/Jan. Huber-Spreizer 93722165966



Sonnige, leuchtende Tage,  
nicht weinen, weil sie vergangen,  
lächeln, weil sie gewesen.

Liebe Clubfamilie!

Am 10. Jänner mussten wir uns für immer von unserer langjährigen Kassierin Dagmar Gerner verabschieden. Dagmar hatte 2013 die Funktion übernommen und musste diese dann schweren Herzens im Mai 2018 krankheitshalber abgeben.

Gerne erinnern wir uns an sie und die vergnüglichen Grillnachmittage, die sie mit Hans in Ihrem geliebten Garten für uns organisierte.

Viktor



## IMPRESSUM

Eigentümer, Herausgeber und Verleger  
Steyr Puch Club Salzburg, Geroldgasse 5, 5026  
SALZBURG

ZVR-Zahl: 45214325

Redaktion Zeitung: Viktor Allnoch  
kontakt@steyrpuchclub.at  
www.steyrpuchclub.at

Bankverbindung: Roland Horninger, Volksbank Schärding-Altheim-Braunau  
IBAN AT 25 44800 38042260000  
BIC VBWEAT2WXXX



Am 18.11.2023 fand in Altlingbach die als Hybridveranstaltung durchgeführte ordentliche Generalversammlung unseres Dachverbandes statt.

Danke an Hans Christ für die persönliche Vertretung unseres Clubs.

Für Interessierte können die Hauptthemen dieser Generalversammlung unter [www.oemv.at](http://www.oemv.at) heruntergeladen werden.

- GV 2023 Digitale Überwachung historischer Technik hoots.de
- GV 2023 Bericht StarterMotor
- GV 2023 Bericht FIVA
- GV 2023 Bericht VS / Generalsekretär Stv. Interessenvertretung / Hist. Typisierung
- GV 2023 Bericht des Generalsekretärs/ Kommunikation/ PR
- GV 2023 Bericht des Präsidenten

**OLDTIMER  
TAGE**  
**A**  
**27./28.4.2024**



Das Wochenende der historischen Fahrzeuge in Österreich

Ferdinand Porsche Landpartie im „fahr(T)raum Mattsee“.

Wie schon ein Jahr zuvor wurden wir auch im August 2023 zur „Porsche Landpartie“ eingeladen. Das Team um Ing. Ernst Piëch, dem Enkel von Prof. Ferdinand Porsche, organisiert jährlich rund um den Geburtstag von Ferdinand Porsche eine Landpartie für Oldtimer bis Bj. 1959.



Danke dem Team um Gerhard Feichtinger, Mike Hölzl und Kirstin Descho für die perfekte Organisation.

Viktor

### **Rückblick auf unser 40jähriges Clubjubiläum**

Wie schon aus den Bildern im Fotobuch CN 3/2023 ersichtlich, hatte es der Wettergott mit uns gut gemeint und so konnten wir unseren aus Nah und Fern angereisten Gästen schon am ersten Tag, auf der Fahrt zum Berggasthof Bachrain, ein herrliches Bergpanorama bieten. Am zweiten Tag führte uns die erste Etappe über die Postalm zum „Das Franzl“, wo wir unter schattigen Bäumen vom Team von Robert Hinterberger mit Getränken und seinen legendären Flammkuchen verwöhnt wurden. Weiter ging es über Bad Ischl und Bad Goisern nach St. Agatha zur Senferei Annamax. In einem interessanten, kurzweiligen Vortrag lernten wir, dass „Senf mehr als nur ein treuer Begleiter für Würstl und Co“ ist. Natürlich konnten auch die verschiedensten Eigenkreationen verkostet werden. Die freie Rückfahrt über Gosau - Pass Gschütt - Russbach durch die Voglau zurück zu unserem Ausgangspunkt GH Abfalter in Golling nutzen einige zur Einkehr im Welterbe-Wirtshaus Stegwirt oder einem Kurzbesuch von Hallstatt.

Ohne Ausfälle waren alle wieder pünktlich zu Beginn unserer Abendveranstaltung zurück. Frau Moser vom GH Abfalter, die uns schon im Vorfeld bei der Zimmerorganisation geholfen und uns Ihren Parkplatz für das Wochenende zur Verfügung gestellt hatte, bekochte uns mit Ihrem Team aufs Beste. Die Gründungsmitglieder Michael Steffny, Roland und Hartwig Heimpl erzählten in lustige Episoden die Entstehung unseres Vereins.

Mit der Teilnehmerehrung ging dann der offizielle Teil zu Ende und noch lange wurden Erlebnisse mit und rund um den Puch in heiterer Runde besprochen.

Für Sonntag konnten wir unseren Gästen Dank Michael Steffny noch ein besonderes Highlight bieten. Besuch der Histo Cup Veranstaltung am Salzburgring mit einer Demofahrt auf der Rennstrecke mit unseren Puchs. Für die Zuschauer war es ein eindrucksvolles Bild, den Pulk von 44 Fahrzeugen zu beobachten und für uns Fahrer ein tolles Erlebnis einmal eine Rennstrecke zu befahren - aus verständlichen Gründen nicht im Renntempo. Dafür sorgte Michael, der mit dem Pace Car den Ton angab. Zünftig bei Weißwurst und Brezel erfolgte im Anschluss die Verabschiedung der Teilnehmer im Histo Cup Gastrobereich.

In diesem Rahmen möchte ich mich nochmals bei allen, die mich aktiv unterstützt und zum erfolgreichen Ablauf unserer Jubiläumsausfahrten beigetragen haben, herzlich bedanken. Dank geht auch an die Teilnehmer für die umsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise.

Viktor

---

Oldtimerbrunch St. Wolfgang

Am 01.10.23 lud unser Clubmitglied Matthias Hinterberger wieder zum Oldtimerbrunch nach St. Wolfgang, Camping Berau. Gerne folgten wir bei herrlichem Wetter seiner Einladung.



Während einige von uns nach der Veranstaltung mit Matthias noch auf der Dachterrasse die Oktobersonne genossen, konnte Angela den immer noch angenehm warmen See zu einem Bad nicht widerstehen.

Danke Matthias, 2024 kommen wir gerne wieder.

Viktor

## Classic Expo 2023



Steyr Puch als Hingucker am Stand des ÖAMTC und des ÖMVV, der mit der Aktion „Startermotor“ auf der Messe interessierendem Nachwuchs die Möglichkeit bot, auf der Außenfläche mit einem historischen Sportwagen unter Anleitung einige Runden zu drehen.



Auch in diesem Jahr präsentierten die Sbg. Traditionsgendarmen der „Gesellschaft der Polizei und Gendarmerie Freunde Kärnten“ auf einem eigenen Stand originale Einsatzfahrzeuge und Uniformen der ehemaligen Gendarmerie. Da durfte natürlich auch ein Steyr Puch nicht fehlen.

Viktor

Jahresabschlussfeier 25.11.2023



Das Vorprogramm führte uns in diesem Jahr nach Mattighofen zur KTM Motohall. Zu unserer Überraschung wurden wir bei der Anmeldung informiert, dass wir zu der von mir reservierten Führung von KTM Vorstandsmitglied Mag. Viktor Sigl eingeladen werden. Unser Clubfreund Hermann Rittsteiger, der den Puch von Mag. Sigl betreut, hatte ihm von unserem Besuch erzählt und war als lieber Gast natürlich auch mit dabei. Großes Hallo gab es, als uns unser ehemaliger Kassier Hans Gerner trotz starkem Schneetreibens hier besuchte und an der kompetenten, interessanten Führung teilnahm. Auch Martin Vormann hatte die weite

Anreise auf sich genommen, um gemeinsam mit uns im Anschluss den Jahresabschluss im Gasthof „Beim Erich“ in Oberhofen am Irrsee gebühlich zu feiern.



Herzlichen Dank nochmals an Hermann Rittsteiger und das Team von KTM!

Viktor

Foto Hermann Rittsteiger



## Schneerallye 2024

Die fünfundvierzigste Schneerallye fand heuer in der Zeit vom 19. bis 21. Jänner wie immer in St. Urban statt. Eine Woche zuvor hatten wir mit den Vorbereitungen begonnen. Von Schnee war nichts zu sehen, doch im Wald gab es einiges zu tun. Im Sommer waren hier die Harvester zu Schlägerungsarbeiten vor Ort und die Spuren nicht zu übersehen. Die von uns befahrbar gemachten Strecken sind zum Teil stark beschädigt bzw. nicht mehr befahrbar. Daher mussten Ersatzstrecken gefunden werden. Am Donnerstag hatte es dann geschneit und die Schneerallye konnte ihrem Namen gerecht beginnen.

Am Freitagvormittag sind noch die Absperrungen aufzustellen und die Strecken zu kontrollieren.



Um 17.00 Uhr ist der Start für die erste Gruppe in Richtung Buggl in Bach. Am Samstag werden die Teilnehmer vom Bürgermeister und dem Vizepräsidenten des KMVC begrüßt. Anschließend Abfahrt ins Gelände. Zwei Sonderprüfungen sind zu absolvieren.



Mittagessen gibt's beim Loisebauer. Die Gruppen müssen nacheinander eintreffen, weil im Gastraum nicht Platz für alle vorhanden ist. Das zu organisieren ist nicht ganz so einfach, denn einerseits sollten sich die Gruppen nicht im Gelände kreuzen, andererseits ist die Essenszeit knapp bemessen.



Die Fahrt im Wald war heuer eine besondere Herausforderung, weil es extrem eisig war. Trotz 4 Ketten rutschen wir einige Male quasi in Falllinie unkontrolliert in Richtung Tal. Durch die Sonneneinstrahlung ist der

---

Schnee geschmolzen und nachdem es wieder schattig wurde, bildete sich sofort Spiegeleis.

Leider hatten zwei Teilnehmer das Pech, mit ihren Fahrzeugen erst durch die Bäume aufgehalten zu werden.

Pech hatte auch der stolze Besitzer eines seltenen Citroen Mehari mit 2CV Karosserie. Er hatte sich angemeldet und nach Befragung der Gruppenleiter, ob das Fahrzeug für die schwierigen Strecken geeignet sei, konnte ich dem Besitzer dieses Fahrzeuges zusagen. Leider kam für ihn das vorzeitige AUS schon beim ersten Steilstück die Rallye.



Die Siegerehrung fand wie immer in der Pfeffermühle statt.

Am Sonntag fahren wir nochmals ins Gelände. Die Absperrungen wurden entfernt und die Schneerallye 2024 war Geschichte. 52 Fahrzeuge sind der Ausschreibung gefolgt. Viele Eindrücke werden die Teilnehmer mit nach Hause nehmen.

Bei meinem Haflinger machte sich bereits am Freitag eine geringere Bremswirkung bemerkbar. Am Sonntag dann der Totalausfall. Die Schneeketten hatten die Bremsleitung angeknabbert.



## Der Erfahrungsbericht:

# STEYR-PUCH 500 D + 650 TR

von Hans D. Dutzi

Techn. Beratung H. P. Koepchen



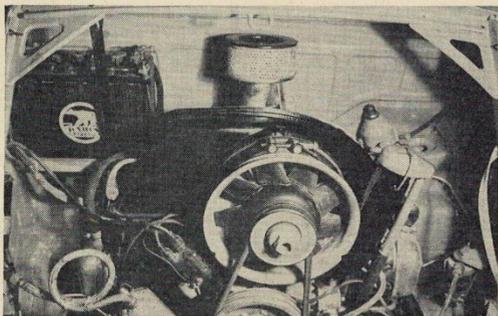
Gegenstand meines dritten Berichtes der Artikelserie „Der Erfahrungsbericht“, in der nicht nur Fahrzeuge auf ihre Wettbewerbsfähigkeit hin näher durchleuchtet werden, sondern in der auch in einem gewissen Rahmen Möglichkeiten gezeigt werden sollen, wie ein Wettbewerbsfahrzeug an den Start gebracht wird, damit es für ein Rennen oder eine Rallye konkurrenzfähig ist, sind diesmal zwei Fahrzeuge, die etwas im Schatten der allgemeinen Popularität stehen. In seiner technischen Konzeption ist der Steyr-Puch jedoch ein Fahrzeug, bei dem sich zahlreiche Möglichkeiten bieten, die eine gute Voraussetzung für eine Leistungssteigerung bilden und ihn dadurch gegenüber den Konkurrenzfabrikaten (NSU und BMW) seiner Klasse hervortreten lassen. Hier drängt sich nun die Frage auf, warum man diesen Wagen verhältnismäßig selten bei Automobilsportveranstaltungen in Deutschland antrifft, während er in anderen Ländern, vor allem in Österreich, bei Wettbewerben große Erfolge zu verzeichnen hat. Meiner Ansicht nach liegt der Hauptgrund darin, daß der Puch für den Alltagsfahrer vom Fiat 500 nicht zu unterscheiden ist, dennoch fast DM 1000,— teurer ist, die Verkaufszahlen dadurch zwangsläufig gering sind und das Servicenetz in Deutschland sehr grobmaschig und spärlich gesät ist. Viele Sportfahrer scheuen wahrscheinlich aus diesem Grund, sich mit dem Steyr-Puch näher zu befassen.

Allein schon die Konstruktion des Boxermotors, nämlich die für einen Serientourenwagen seltenen halbkugelförmigen Verbrennungsräume mit schräghängenden Ventilen und dem Homologationsgewicht von 455 kp, das mehr als 100 kp unter dem Gewicht der Wagen der gleichen Klasse liegt, lassen es mehr als wert erscheinen, diesen Wagen als Wettbewerbsfahrzeug näher zu untersuchen.

### Die Grundtypen

Die Ausgangsbasen zur Veränderung bzw. Verbesserung dieser beiden Tourenwagen sind einmal der Steyr-Puch 500 D, der serienmäßig mit der bescheidenen PS-Zahl von 18,9 DIN-PS aufwartet, und zum anderen der 650 TR, dessen 27 PS-DIN schon auf einer Leistungssteigerung des normalen 650 T beruhen.

### Blick in den Motorraum einer Rallye-Ausführung



### Der Aufbau

Rein äußerlich könnte man bei beiden Typen annehmen, es handele sich um den Fiat 500. Die Karosserieform ist aber die einzige Verwandtschaft mit diesem Fiatfabrikat.

Das niedrigste Homologationsgewicht von 455 kp kann durch die Verwendung der Cabrioletinsine erreicht werden. Wird der Wagen jedoch in der Hauptsache bei Rallyes eingesetzt, dann ist es sicherer und zweckmäßiger, die Ausrüstung mit „Hardtop“ zu nehmen.

Das Homologationsgewicht liegt dann allerdings 25 kp höher. Der normale Benzintank im vorderen Kofferraum ist mit 24 l Tankinhalt relativ klein und damit nur für Kurzstreckenrennen ausreichend. Für Rallyes kann ein zweiter Tank der gleichen Größe neben dem Normaltank eingebaut werden. Dabei ist zu beachten, daß der zweite Verschuß blombiert werden muß.

Da die normalen Sitze sehr leicht sind, spart man durch die Verwendung von Schalenstühlen kaum an Gewicht. Die normalen Sitze können außerdem leicht durch seitliche Stützen in eine Art Schalenstuhl umgebaut werden.

Das Waagerechtheiten der Motorhaube, um eine strömungsgünstigere Form zu erreichen, wie dies Abarth beim 850 TC homologiert hat, ist beim Puch nicht erlaubt.

### Fahrgestell, Bremsen und Reifen

Der Wagen kann sowohl vorne als auch hinten tiefer gelegt werden. Vorne geschieht dies durch die Wegnahme eines Blattes der querliegenden Blattfeder. Gute, einseitig wirkende Stoßdämpfer sind für das optimale Fahrverhalten ausschließlich geeignet (siehe Erfahrungsbericht Fiat-Abarth 850 TC Corsa in Heft 2/65). Um den Puch hinten sowohl tiefer zu legen als auch den Sturz auf 2,5° negativ zu bringen, werden die beiden Schraubenfedern verkürzt bzw. angelegt.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf ein Problem eingehen, das nicht nur für den Puch zutrifft, sondern für alle Wettbewerbsfahrzeuge, die hinten eine Pendelachse bzw. Einzelradaufhängung haben. Nach dem Anhang J des internationalen Sportgesetzes für den Automobilsport darf die Spur nicht verbreitert werden. Da die Spur einer Achse bei Vollast am Boden gemessen wird, dürfte nach dem Sportgesetz bei keinem Wettbewerbsfahrzeug der Sturz verändert werden. Diese Tatsache ist bisher kaum bzw. überhaupt nicht beachtet worden. Ein Protest würde zwar in diesem Fall begründet sein, jedoch hieße dies, den Automobilsport bzw. das Fahrverhalten von Wettbewerbsfahrzeugen „mit Füßen treten“. Eine Änderung des Sportgesetzes bedarf daher meiner Ansicht nach einer Diskussion.

Die hydraulische Einkreisbremsanlage mit Trommeln aus verripptem Alu-Guß, in denen Stahlringe eingezogen sind, ist in ihrer Wirkung auch bei schärfstem Wettbewerbsseinsatz hervorragend. Nur sollte man für Rundstreckenrennen und Rallyes Ferodo-Beläge vorziehen, während am Berg die normalen Beläge aus Temperaturgründen günstiger sind.

Da das Fahrwerk mit einem Radstand von 1840 mm sehr kurz ist, entstehen bei langen Geraden Nickbewegungen. Von der Fahrwerksauslegung her eignet sich der Puch am besten für Bergrennen. Die serienmäßigen Panhardstabilisatoren des 650 TR sind im Mai 1964 auch für den 500 D nachhomologiert

worden und sollten auf jeden Fall eingebaut werden. Da für den Puch die 3,5 J x 12"-Felgen homologiert sind, stehen für Wettbewerbe nur eine sehr begrenzte Auswahl von Reifentypen zur Verfügung. Die Michelin „X“- und Pirelli-Cinturato-Gürtelreifen in der Größe 135 x 12" dürften das Beste sein. Den Kleber-Colombes gibt es leider nur in der Größe 145 x 12", und der Ballon ist damit zu groß für diese Felgen. Je nach Art des Einsatzes liegt der Luftdruck vorne zwischen 1,3 und 1,5 atü und hinten zwischen 1,8 und 2,3 atü. Die Mindestdifferenz zwischen vorne und hinten darf jedoch 0,5 atü nicht unterschreiten. Maximal darf die Differenz 1 atü betragen.

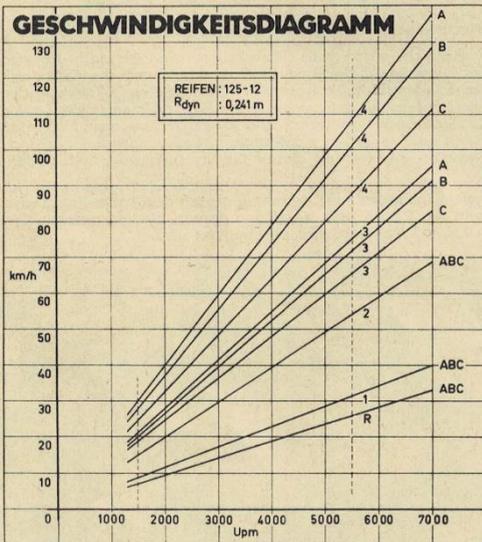
### Getriebe, Hinterachse und Kupplung

Wie bei allen hubraummäßig kleinen Motoren, die einer hohen Leistungssteigerung unterzogen wurden, ist die richtige Getriebeabstufung durch den kleinen Drehzahlbereich, in dem optimale Leistung vorhanden ist, einer der wichtigsten Gesichtspunkte.

Durch die Vielzahl der homologierten Zahnsätze und dadurch, daß für das Auswechseln der Zahnsätze und das Auswechseln von Terrerad und Triebling zeitmäßig die gleiche Arbeit erforderlich ist, genügen die beiden Hinterachsübersetzungen  $8/39 = 1 : 4,88$  und  $7/36 = 1 : 5,14$ .

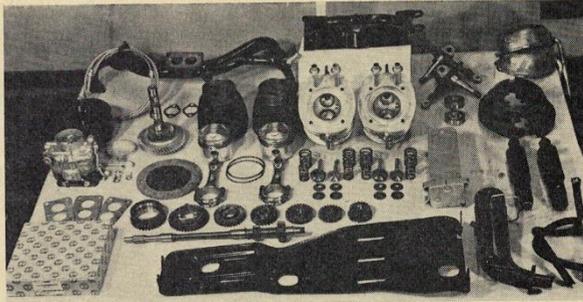
Aus dem untenstehenden Geschwindigkeitsdiagramm kann leicht für die verschiedenen Getriebeabstufungen bei der jeweiligen Drehzahl die Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen abgelesen werden. Dieses Diagramm gilt für die Reifengröße 125 x 12" und bei Verwendung der Hinterachse  $7/36 = 1 : 5,14$ .

	Ausführung A Seriengetriebe		Ausführung B Rallye-Getriebe		Ausführung C Berggetriebe	
1. Gang	40 : 13	3,08	40 : 13	3,08	40 : 13	3,08
2. Gang	34 : 19	1,79	34 : 19	1,79	34 : 19	1,79
3. Gang	30 : 23	1,30	31 : 23	1,35	31 : 21	1,48
4. Gang	25 : 28	0,89	26 : 27	0,96	28 : 25	1,12
R.-Gang	40 : 23	3,72	40 : 23	3,72	40 : 23	3,72
	19 : 13		19 : 13		19 : 13	



Die Geschwindigkeit erhöht sich bei

Semperit-Favorit	135 x 12" um 3 9/10,	5,20 x 12" um 10 9/10
Michelin „X“	125 x 12" um 5 9/10,	135 x 12" um 7 9/10
Pirelli-Cinturato	125 x 12" um 1 9/10,	135 x 12" um 6 9/10



Diese Teile müssen für eine Verbesserung bearbeitet bzw. ersetzt werden.

### Motor

Die Motoren beider Typen unterscheiden sich lediglich durch die verschiedene Größe des Hubraumes, da der Motor des 650 TR aus dem 500 D hervorgegangen ist.

Da beide Frisuren sehr ähnlich sind, wollen wir hier nur die Leistungssteigerung beim 500 D betrachten. Die maximalen PS-Zahlen liegen bei 36—38 PS bei den nur 493 cc. Beim 650 TR mit seinen ca. 665 cc bringt eine exakte Motorbearbeitung 46—48 PS.

Der Wagen von Heinz Liedl, mit dem er 1963 das 12-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewann und gegen die BMW 700 mit ihren 50—54 PS fuhr, soll sogar nur 42 DIN-PS geleistet haben. Außer den üblichen Arbeiten, nämlich der Bearbeitung des Kurbeltriebes, der Verwendung von überhöhten Mahle-Kolben und dem Zenith-Doppelvergaser 32 NDX (2x32 mm Ø), bedarf die Bearbeitung der beiden Zylinderköpfe des Boxermotors, und dort vor allem der Steuerung, einer besonders großen Sorgfalt. Für die Leistungssteigerung stehen zwei Nockenwellen zur Verfügung, die sich durch ihre verschiedenen Steuerzeiten unterscheiden. Für den Einsatz bei Rallies genügt die Nockenwelle P 82, während die Welle P 92 mit ihren längeren Steuerzeiten den Motor für Rennen auf die höchstmögliche Leistung bringt. Die Nockenwelle P 82 hat gegenüber der P 92 jedoch den Vorteil, daß der Motor auch bei Drehzahlen unter 5000 U/min noch relativ elastisch ist.

Neben den Leichtmetall-Stößelstangen, die anstelle der serienmäßigen treten, müssen die Kipphebel bedeutend erleichtert werden. Für die Einlassventile von 38 mm Ø und die natriumgefüllten Auslassventile von 34 mm Ø sind Ventildrehen von mindestens 60 kp notwendig, da der Motor Drehzahlen bis zu 8000 U/min hinnimmt. Die Verdichtung wird auf 10,5 : 1 erhöht, indem man 1,2—1,3 mm vom Zylinder an der Zylinderkopfseite abdreht. Vor der Montage ist es jedoch erforderlich, die Dichttrille neu einzudrehen. Ob man die Steigung der Flügel des Gebläserades verringern kann, muß im Einzelfall ausprobiert werden.

Für Rennzwecke verwendet man die separate Burgess-Auspuffanlage mit einer Länge von je ca. 900 mm. Die genaue Länge kann natürlich nur durch Versuche oder auf der Motorbremse ermittelt werden. Diese ist natürlich für Rallies zu laut. Die Firma Liedl stellt für diese Veranstaltungen den sogenannten „Monte-Carlo“-Auspuff für DM 300,— her.

### Wartungsmöglichkeiten

Die Firma Ludwig Liedl, 8401 Grafhlfing über Regensburg, ist in Deutschland die einzige Firma, die nicht nur ein großes Ersatzteillager hat und auch schnellstens liefert, sondern selbst in den letzten Jahren bei Rennen und Rallies große Erfahrungen gesammelt hat, die sie jedem Privatfahrer zugute kommen läßt, indem sie wirklich preiswert alle Arten von „Frisuren“ ausführt.

### Gesamteindruck

Mit einem verhältnismäßig geringen finanziellen Aufwand kann sich ein Privatfahrer mit dem Steyr-Puch ein Wettbewerbsfahrzeug schaffen, das nicht nur haltbar ist, sondern auch eine echte Konkurrenz für die anderen Fabrikate dieser beiden Tourenwagenklassen sein kann.

Liebe Clubfamilie!

Wir werden in diesem Jahr anlässlich der Jahresabschlussfeier, die wieder im November stattfinden wird, auch unsere Generalversammlung mit Vorstandswahl abhalten. Termin und Einladung dazu folgen zeitgerecht. **Jeder von Euch ist schon jetzt aufgerufen, sich aktiv am Clubgeschehen zu beteiligen und Vorschläge und Ideen an uns weiter zu geben.**



Im Namen meiner Vorstandskollegen darf ich Euch nun einen guten Start in die Saison 2024 mit vielen schönen, unfallfreien Ausfahrten wünschen!

Gerne berichte ich in unseren Clubnachrichten darüber und bitte um Eure Zuschriften und Fotos.

[kontakt@steyrpuchclub.at](mailto:kontakt@steyrpuchclub.at) oder [v.allnoch@gmail.com](mailto:v.allnoch@gmail.com)

Viktor

## CLUBBOUTIQUE

Club-Poloshirt grün (NEU)	Aktionspreis	30.-	EUR
Club-Softshelljacke grau (NEU)	Aktionspreis	60.-	EUR
Club-Regenjacke schwarz (NEU)	Aktionspreis	55.-	EUR
Club-Schal (NEU)		25.-	EUR
Aufkleber „Steyr Puch Club Salzburg“		2,-	EUR
Club-Poloshirt (rot) Restbestände		15,-	EUR
Clubhemden / Blusen (rot) Restbestände		20,-	EUR
Anstecknadel mit Logo		1.-	EUR
Vergaserhandbuch 4.1 Auflage (© DI Roland Heiml)		48.-	EUR
Das Steyr Puch Zündsystem 2.1 Auflage (© DI Roland Heiml)		35.-	EUR
Monte-Carlo Bauanleitung (© DI Roland Heiml) kostenloser Download			
Wie viele PS hat mein Puch (© DI Roland Heiml) kostenloser Download			

Preise nur für Clubmitglieder

**Alle Preise zzgl. Versandkosten!**

**Diese Waren können direkt beim Club bestellt werden, oder auch bei Clubveranstaltungen angesehen und gekauft werden.**

**Downloads über unsere Homepage**

Der Steyr Puch Club Salzburg wird  
freundlich unterstützt von .....



**AUTOQUARIAT**

[autoquariat.at/shop/](http://autoquariat.at/shop/)

Oldtimer- und -teile  
Handelsgesellschaft m.b.H.  
A-1180 Wien  
Antonigasse 44-46  
Tel: +43/1/35 33 650  
Fax +43/1/35 33 700 500  
[verkauf@autoquariat.at](mailto:verkauf@autoquariat.at)

Prokschi GmbH  
Blätterstraße 7  
2751 Wr.Neustadt-Heideansiedlung  
Mobil: +43 699 17500650  
E-Mail: [office@prokschi.at](mailto:office@prokschi.at)  
Web: [www.prokschi.at](http://www.prokschi.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](mailto:office@strada.at)  
**STEYR-PUCH 500-650-700-Haflinger**  
**Ersatzteile - Tuning - Sonderanfertigungen**