

Steyr-Puch 500-das Jubiläum

Vor 60 Jahren wurde Graz wieder zur Automobilstadt, zu der sie Johann Puch bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts gemacht hatte. Das mit Beginn der fünfziger Jahre immer wieder angedachte Projekt eines Automobils aus österreichischer Produktion als Ergänzung zu den Motorrädern wurde im September 1957 in Graz-Thondorf zur Realität. War es damals die enge Zusammenarbeit der Steyr-Daimler-Puch AG mit Fiat in Turin, die zu einem neuen Auto führte, so ist mittlerweile im Automobilbau und im Engineering die Kooperation von MAGNA Steyr mit führenden Herstellern vor allem im Allradbereich von VW, Audi, BMW, Mercedes, Opel, Honda, Nissan, Renault und anderen legendär. Das alles war nur möglich, weil der Steyr-Puch 500 vor 60 Jahren konstruktiv zunächst im Einser-Werk in der Puchstraße unter Dr. Erich Ledwinka und produktionstechnisch in Thondorf das Licht der Welt erblickte.

Nach einigen eigenen Prototypen wurde mit dem Erscheinen des Fiat 500 Nuova die Zusammenarbeit mit Turin beschlossen, da eine eigene Karosseriefertigung wirtschaftlich nicht vertretbar war. Die Karosserie des Fiat 500 wurde in wesentlichen Teilen übernommen, Motor, Getriebe und Hinterachse aber vom eigenen „Projekt U“ verwendet. Die notwendigen Adaptionen erfolgten an den von Fiat teilweise angelieferten Pressteilen. Die Abstimmung der Fahreigenschaften mit der vom Fiat 500 übernommenen Vorderachse und Lenkung konnte befriedigend gelöst werden. Im Gegensatz zum italienischen Pendant war der Steyr-Puch 500 aber als Viersitzer eingerichtet.

Die Serienproduktion wurde September 1957 in den Puch-Werken in Graz -Thondorf aufgenommen. Das erste Modell war als Cabrio-Limousine mit Faltdach ausgeführt. Der luftgekühlte Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit 493ccm Hubraum leistete 16PS bei nur 4,5l Benzinbedarf pro 100 km. Überaus erfolgreich zeigte sich der Steyr-Puch 500 deshalb sofort bei den damals beliebten Economy-Rallyes. Der dabei erzielte Verbrauch von nur 1,82l pro 100km Strecke entspricht einer CO²-Emission von 50g/km, ein zukunftsweisender Wert. Das „Dreiliter-Auto“ war erfunden.

In den folgenden Jahren kamen laufend Anpassungen und Modellvarianten hinzu: Beispiele sind der Puch 500DL mit festem Stahl-„Häuberl“-dach und 19,8PS. Wahlweise gab es dazu den Saxomat mit automatischer Kupplung. 1960 erscheint der Puch 700C als kleiner Combi mit dem gleichen Motor wie der Steyr-Puch Haflinger, der als ein hochspezialisiertes Fahrzeug mit Allradantrieb für viele Anwendungen im militärischen und zivilen Bereich seit 1959 gebaut wurde. 1966 änderte sich die Karosserie durch vorn angeschlagene Türen. 1968 endete die Produktion des „echten Steyr-Puch-Kleinwagens“ mit ca. 59940 gebauten Einheiten. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde nun der Fiat 500F ohne Triebwerk nach Graz geliefert und mit dem Motor 500ccm versehen. Auch diese Version wurde Anfang 1973 eingestellt. Als Ersatz begann Ende 1973 die Einfuhr des Fiat 126 ohne Motor und der Einbau des noch immer produzierten Haflinger-Motors mit 25PS. Doch 1975 endete die Kleinwagen-Fertigung in Graz endgültig. Für viele Leute ging der Traum eines eigenen österreichischen Automobils zu Ende. Kaum einer konnte voraussehen, dass das Kleinwagen-Projekt letztlich der Beginn von erfolgreichen weiteren Entwicklungen war. Denn mit dem Steyr-Puch Haflinger 700AP hatte sich das Werk eine einzigartige Kompetenz in der Allradtechnik und der Fertigung erarbeitet, deren Präsenz heute allgegenwärtig ist.

Die „Pucherl“ fanden bei Gemeinden, Polizei, Gendarmerie und STAMK (steirischer Automobil Sport Club) als „Gelbe Engel der ÖAMTC -Straßenwacht“ zufriedene Kunden. Anfangs war der Verkauf nur auf Österreich beschränkt. Doch schon bald wurde der Kleinwagen auch nach Deutschland geliefert.

In Europa und der ganzen Welt wurden 3737 Stück exportiert und damit der Beiname „Europa“ glaubhaft gemacht.

1962 entstand der Steyr-Puch 650T (für Thondorf) mit 643ccm Hubraum und 19,8PS. Eine stärkere Version mit Doppelvergaser leistete als 650TR immerhin 27PS, ein Kraftzweig war entstanden. Damit begann der durch das Werk in gewissen Grenzen geförderte Einsatz im Sportgeschehen. Das Fahrzeug wurde wie auch der 700C für die Gruppe II Tourenwagen homologiert. Die Rallye-Version 650TR („Thondorfer Rakete“) leistete in der Grundversion 40PS. Varianten nach Anhang „J“ des Reglements brachten es auf 50PS und mehr. Sie erzielten dadurch erstaunliche Leistungen. Damit waren die Voraussetzungen für viele nationale und internationale Veranstaltungen geschaffen wie „Österreichische Alpenfahrt“, „Berg-und Staatsmeisterschaften“ in Deutschland und Österreich, „Rallye Monte Carlo“ und viel andere. Der legendäre Ruf der kleinen Sportfahrzeuge begründet sich nicht nur auf die hohe Betriebssicherheit, sondern vor allem auf die sportliche Potenz des Zweizylinder-Boxers. 1966 errang ein Werks-TR den Europameistertitel der Tourenwagen aller Klassen Gruppe II. Solche Sporterfolge wurden in großer Zahl erzielt. Fahrer Heinz Liedl und sein Motorenbauer Hannes Haering wurden mehrfach „Deutscher Tourenwagen-Bergmeister“. Franz Eichhammer, Willi Sommer, Zasada/Osinski, Pöltinger/Merinsky, Johannes Ortner, Walter Roser, Günther Schorn und Gert König sind nur einige der bekannten Namen. Am Berg, auf der Rundstrecke, beim Slalom und bei Rallyes beherrschten die Steyr-Puch ihre Klasse.

Und auch heute noch sind die Kraftzweige beliebte Sympathieträger im Oldtimersport.

Hans-Georg Tröltzsch

Verwendet wurden F.Ehn, Puch-Automobile 1900-1990, E.Rudolf, Puch-eine Entwicklungsgeschichte sowie private Fotos.