



Autor: Michael Roither

Klein, aber oho: 60 Jahre Steyr-Puch 500

1957 erblickte der erste Steyr-Puch 500 das Licht der Welt. Heute ist der Große unter den Kleinen für viele zur Zeitmaschine in die eigene Jugend geworden.

Im Jahr 1954 wurde beschlossen, in Graz-Thondorf wieder eine eigene österreichische Pkw-Produktion, und zwar die eines Kleinwagens, anlaufen zu lassen. Die enormen Kosten der Produktion einer eigenen Karosserie drohten das Projekt scheitern zu lassen, aufgrund eines Assembling-Vertrags mit Fiat konnte man sich die Produktion einer eigenen Karosserie jedoch sparen. Es genügte, die Rohkarosserie des Fiat 500 anzukaufen und zu adaptieren: Deswegen lautet die offizielle Bezeichnung der österreichischen Kleinwagen auch „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“. Ende 1957 wurden die ersten Steyr-Puch 500 verkauft, standardmäßig als Cabriolet mit langem Faltdach und hinten angeschlagenen Türen („Suicide Doors“). In den Folgejahren wurden viele Varianten des Puch mit verschiedensten Motorisierungen gebaut, vom Prinoth Steyr-Puch über den Steyr-Puch 500 D und DL (D für Dach) sowie später S (S für Sport) und den Steyr-Puch 700 C und E bis hin zum Steyr-Puch 650 T und TR (R für Rallye) und einigen Varianten mehr.

Von Beginn an war Puch auch ein fixer Bestandteil des Gaisbergrennens: „Es sind immer viele Salzburger dabei gewesen“, bestätigt Viktor Allnoch, Obmann des Steyr Puch Clubs Salzburg. „Die Steyr-Puch gehören eindeutig ins Zeitalter des Gaisbergrennens. Generell sind die Fahrzeuge seit jeher gut in der Rennszene vertreten, obwohl sie per se keine Rennwagen sind.“ Warum? Die Motoren seien immer gut gewesen, dazu habe es vom Werk aus Tuningsätze gegeben, erzählt Allnoch, sowie eine Sportausführung, den TR, in verschiedenen Leistungsstufen. „Man konnte sich ein etwas stärkeres Auto von der Stange bauen – und auch darüber hinaus. Spezialauspuffanlagen, Berggetriebe, das alles gab es, Rennbegeisterte konnten sich relativ günstig und mit einfachen Mitteln ein Rennauto bauen, ohne sich gleich einen Porsche kaufen zu müssen.“ Mit teils unter 500 Kilogramm und 40 PS waren die Steyr-Puch besonders auf allen Bergstrecken ein Geheimtipp.

Das war die Faszination damals, aber wo kommt sie eigentlich heute her? Allnoch: „Viele unserer Mitglieder kennen das Auto aus ihrer Jugend, entweder die Eltern hatten eines oder es war zum Beispiel ihr erstes eigenes Auto. Sie haben das Auto lieb gewonnen und besinnen sich in ihrem späteren Leben darauf – um es zu restaurieren, aber auch zu bewegen, besonders da, wo es Spaß macht: auf kurvigen Straßen.“ Es passiere immer wieder, dass ältere Ehepaare oder Herren auf die heutigen Steyr-Puch-Besitzer voller Staunen und Erinnerungen zukämen: an den Sommerurlaub mit den Eltern in Italien, an das schneidige Fahren im Winter – denn der Puch 500 war durch seinen Heckantrieb wie der VW Käfer auch in dieser

Jahreszeit gut zu fahren. Junge Puch-Fans gebe es leider nicht viele, sagt Allnoch – „nur dann, wenn sie zum Beispiel mit dem Auto vom Papa eine Ausfahrt machen können, sind sie begeistert. Aber wenn es keine nostalgische Brücke gibt, geht es selten darüber hinaus. Da tendieren die Jungen dann eher zu Autos ihrer Jugend, den ersten Golf-Modellen zum Beispiel.“

Außerdem sei die Restauration eines Steyr-Puch für viele zu teuer, Geld, das junge Menschen in der Regel nicht haben – oder lieber in einen englischen Sportwagen investierten, meint der Club-Präsident. Denn: Die Restauration eines Puch 500 sei zumindest über weite Strecken oft nicht viel günstiger als jene eines Porsche 356: „Wenn eine Karosserie von Grund auf wiederhergestellt wird, braucht es eine sehr ähnliche Zahl an Arbeitsstunden.“ Restauration sei vor allem dann sinnvoll, wenn man selbst über Kompetenzen dazu verfüge und eine Garage habe. Ein restaurierter Puch 500 koste dann 12.000 Euro aufwärts, sagt der Experte.

„Das Ergebnis macht jedenfalls viel Spaß“, freut sich Viktor Allnoch, der natürlich selbst ständig mit seinem Puch unterwegs ist. Der Steyr Puch Club Salzburg macht viele touristische Ausfahrten: 50 bis 60 Kilometer über Land, bevorzugt auf kurvigen Straßen abseits normaler Landstraßen oder gar Autobahnen, mit kulturellen und kulinarischen Zwischenstopps. Unterwegs ist der Club mit Mitgliedern aus ganz Österreich ebenso vorwiegend in Österreich. Mitglieder aus den Bundesländern organisieren in der Regel dreitägige Ausfahrten mit vielen einheimischen Geheimtipps. Allnoch: „Es ist toll, das Land auf diese Weise kennenzulernen – besser und ganz anders.“ Kleinere Gruppen fahren darüber hinaus auch nach Frankreich, nach Deutschland, in die Schweiz oder nach Italien. Rennen werden nur von den wenigsten gefahren: „Bergstrecken ja“, sagt Allnoch, „aber Rundstrecken machen natürlich etwas weniger Spaß.“ Die meisten wollten außerdem genießen, nicht im Rennmodus fahren, weshalb sich der Club auch darauf konzentriert.

Ausfahrten und teils auch Rennen wie das Gaisbergrennen sind für den Steyr Puch Club Salzburg wichtig, um die Fahrzeuge herzuzeigen und die Menschen dafür zu begeistern. „Viele kennen den Puch 500 gar nicht – und manche halten ihn aufgrund der ähnlichen Karosserie erst für einen Fiat!“ Ein Mal im Jahr heißt es deshalb auch „Puch trifft Freunde“. Heuer lädt der Club dabei zum sechsten Mal zur Ausfahrt ein, diesmal geht es bei der Sternfahrt vom Wolfgangsee aus auf den Gaisberg – „dem 60-Jahr-Jubiläum angemessen!“, betont Clubpräsident Allnoch.

Info: www.steyrpuchclub.at



1. Service wurde damals und wird auch heute noch großgeschrieben, im Bild eine improvisierte ARAL-Renn-Tankstelle der Salzburger Martha Erdöl GmbH in Guggenthal.

2. Von Beginn an war Puch ein fixer Bestandteil des Gaisbergrennens: „Es sind immer viele Salzburger mit dabei gewesen“, bestätigt Viktor Allnoch, Obmann des Steyr Puch Clubs Salzburg.

3. Volksfeststimmung bei der eigens errichteten Tribüne auf der Zistelalm, im Bild der Steirer Privatpilot Johannes Ortner auf einem Steyr-Puch 650 TR.

4. Dominierte seine Klasse und wurde selbst zu einem Klassiker: der Puch aus Graz!