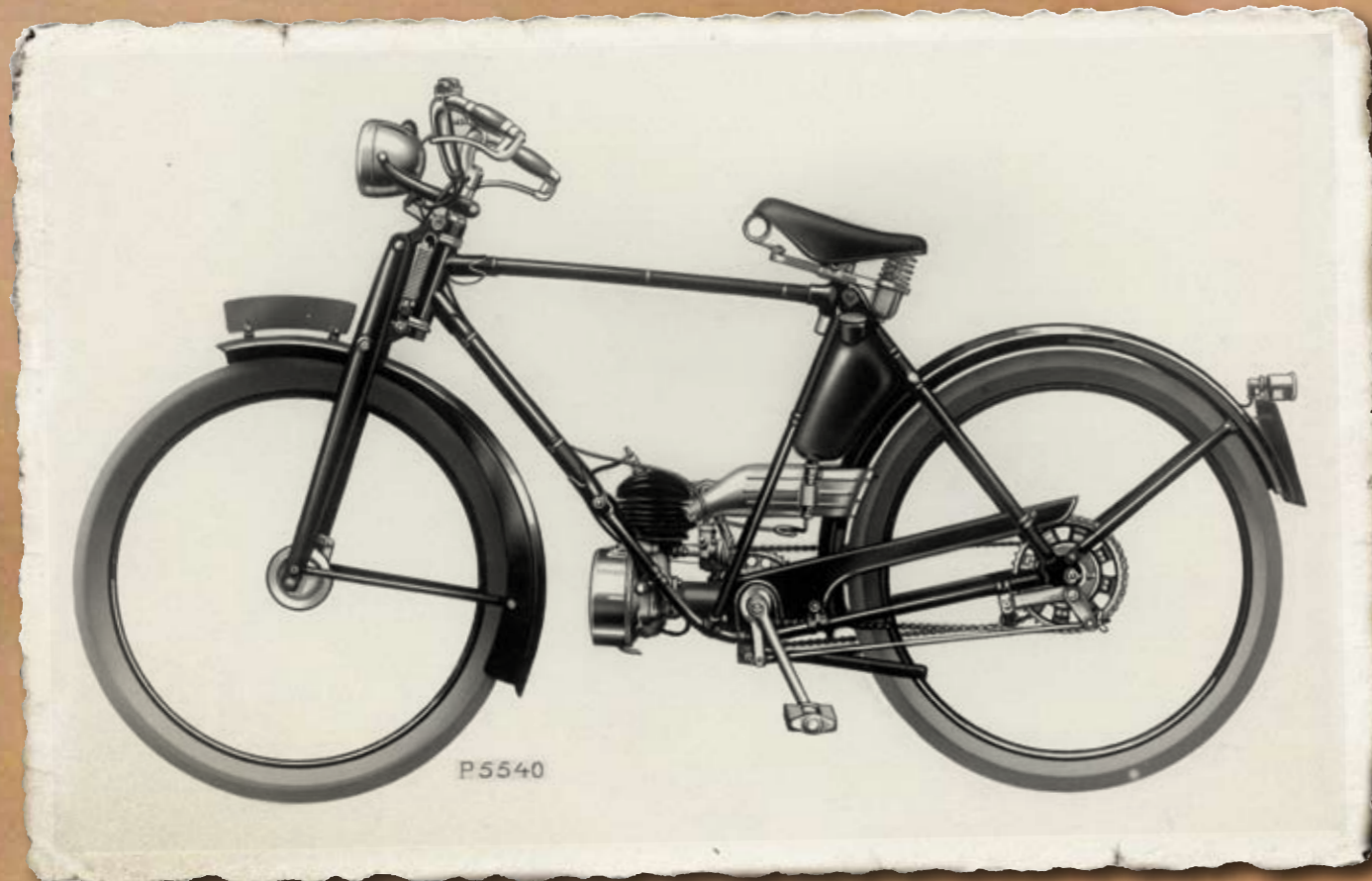




# EIN MOTOR & ZWEI PEDALE



**Die Puch Styriette, gebaut in den Jahren 1938 und 1939, ist Österreichs erstes „richtiges“ Moped. Und gleichzeitig der „Pate“ moderner Elektrofahrräder ...**

In den Jahren knapp vor dem Zweiten Weltkrieg herrscht in Österreich in weiten Bevölkerungskreisen bittere Armut. Das Volksfahrzeug schlechthin ist das Fahrrad, ein Motorrad ist bestenfalls für den Mittelstand erreichbar. Autos sind für die meisten Menschen ein Wunschtraum, der nur für die

wohlhabende Oberschicht, Kriegsgewinnler, Spekulanten und Fabrikanten Realität wird.

Selbst im Geburtsjahr der Styriette, als also bereits der „österreichische Volkswagen“ Steyr 50 beziehungsweise 55 am Markt ist, entscheiden sich viele Käufer – trotz des etwa gleichen Kaufpreises – für eine Puch

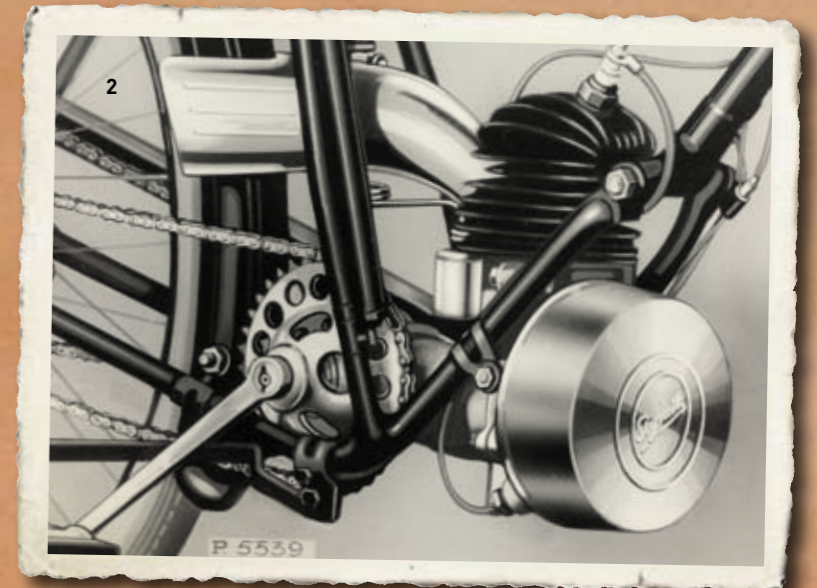
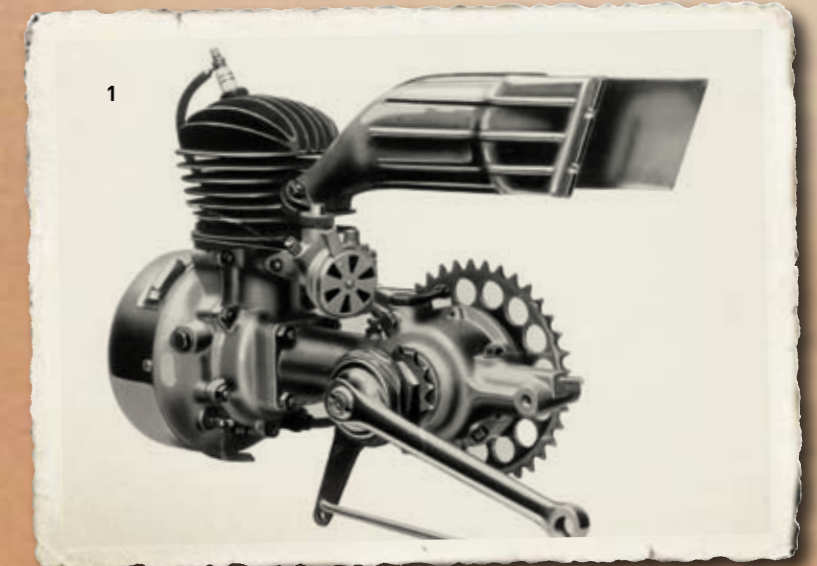
500 oder Puch 800 mit Beiwagen. Der Grund dafür liegt in den wesentlich höheren Fixkosten des Automobils gegenüber dem Motorrad und vor allem in der Tatsache, dass das Auto vier Reifen und das Motorrad mit Beiwagen nur drei benötigt. Gummi ist (vor der Erfindung des Kunstkauschuks im Zweiten Weltkrieg)



## ZUM AUTOR

PROF. DI (FH) FRITZ EHN (das Foto zeigt ihn im Jahr 1982) ist die Instanz im deutschsprachigen Raum, wenn es um die Geschichte der individuellen, motorgestützten Mobilität gilt. Dass seine besondere Liebe der einspurigen Fortbewegung gilt, zeigt eine Unzahl an Buchveröffentlichungen, zum Beispiel „Das große PUCH Buch“ (H. Weishaupt Verlag, Graz) oder „Auf zwei Rädern ins Wirtschaftswunder“ (GeraMond Verlag, München). Das von Ehn gegründete und geleitete „Erste Österreichische Motorradmuseum“ in Sigmundsherberg bietet auf 1300 Quadratmetern Ausstellungsfläche 250 wertvolle und richtungsweisende Exponate

- (1) Die Kurbelwelle in Längsrichtung macht die Motor-Tretlager-Einheit enorm kompakt und schlank
- (2) Treibstoffverbrauch? Nur 1,5 Liter auf 100 Kilometer
- (3) Die Parallelogrammfederung ist ein kleines technisches Kunstwerk



immens teuer. Österreich muss den Kautschuk aus Kolonialländern wie Frankreich, England oder Italien zu horrenden Preisen importieren. Und auf Österreichs schlechten Straßen halten die Reifen nicht lange ...

Vor diesem Hintergrund ist der Marktauftritt der Styriette eine Sensation für Jung und Alt, die ihre Schatten schon Monate vorauswirft. Besonders wegen der Tatsache, dass der österreichische Gesetzgeber für das als „Volksmotorrad“ beworbene Kleinfahrzeug folgende Zuckerln beschließt: keine Kraftfahrzeugsteuer; darf bereits ab dem 16. Lebensjahr gefahren werden; darf ohne Führerschein gefahren werden; und es besteht kein Haftpflichtversicherungszwang. So schreibt beispielsweise



(1) Eine der wenigen überlebenden 38er-Styriettes steht im Österreichischen Motorradmuseum Sigmundsherberg, Sammlung Ehn

die Zeitschrift „Die österreichische Motorwoche – Das Motorrad“ im Jänner 1938: „Die kleinste Puch, das Motorfahrrad, das schon von vielen Radfahrern mit größtem Interesse erwartet wird, ist derzeit in Vorbereitung. Es ist bereits ein Preis genannt worden, und zwar soll das Motorfahrrad weniger als 400 Schilling kosten.“ Um diese Zahl zu relativieren: Ein Puch-Herrenrad kostet 170, die Damenausführung 185 Schilling. Konkreter wird das Blatt in der Ausgabe vom 25. Februar 1938: „Nun wird dieses Volksfahrzeug, das nur 380 Schilling kostet und im Betrieb so billig ist, dass eine Fahrt Wien–Semmering kaum einen Schilling kostet, auf der Messe zu sehen sein!“ So wird die Styriette auf der Wiener Frühjahrsmesse 1938 zum Publikumsmagnet. Zur weiteren Popularisierung des Fahrzeugs trägt ein Preisausschreiben in der weit verbreiteten Tageszeitung „Das kleine Volksblatt“ bei, dessen Hauptgewinn eben eine Styriette ist. Das wichtigste Vorläufermodell, die von den Titan-Werken in Graz

gebaute Austro Motorette, war eigentlich nur eine Baueinheit aus Vorderrad mit Motor und Tank, die in ein bestehendes Fahrrad eingebaut werden konnte und dieses „verhilfsmotorisierte“. Die Styriette ist eine komplette Neuentwicklung der Puchwerke ohne jedes konstruktive Vorbild. Sie ist ein harmo-

### Eine Fahrt Wien – Semmering um nur einen Schilling

nisches Fahrzeug mit Fahrradoptik, die dem sehr populären Waffenrad ähnlich ist. Abweichend von diesem weist die Styriette aber ein leicht gebogenes oberes Rahmenrohr und eine Pressstahlgabel mit Parallelogrammfederung auf. Dieses Herrenmodell ist auch das am meisten verkaufte Modell, der tatsächliche Verkaufspreis beträgt 390 Schilling. Das Damenmodell mit freiem Rahmendurchstieg kostet 410 Schilling. Der Rahmen beider Versionen besteht aus nahtlos gezogenen Man-

nesmann-Stahlrohren – und ist in solider Steyr-Daimler-Puch-Tradition gemufft und hartgelötet.

**G**efedert ist lediglich das Vordergrad, das Hinterrad ist (wie zu dieser Zeit bei Fahrrädern und auch bei den meisten Motorrädern üblich) ungefedert. Das Fahrzeug läuft auf verstärkten 26-Zoll-Fahrradfelgen mit verstärkten Reifen. Über dem Vorder- und Hinterrad gibt es je einen soliden Kotflügel aus Stahlblech, wobei der vordere Kotflügel tiefe Seitenabdeckungen zum Reifen hin aufweist. Die Radnaben kommen von Styria (aus dem Konzern) und sind vorne und hinten mit Trommelbremse versehen. Die Vorderbremse wird per Handhebel vom Lenker aus betätigt, die Fußbremse mittels Rücktritt über die Pedale. Fußrasten hat das Fahrzeug keine, der Fahrer muss die Fahrzeit über seine Füße auf den Pedalen haben. Alle Styriettes sind schwarz lackiert und serienmäßig mit Styria-Scheinwerfern mit Fern- und Abblendlicht ausgestattet; mit weißen und blauen Zierlinien

ist die Lackierung geschmückt. Am Tank, der unter dem Fahrersattel angebracht ist, prangt der rote Puch-Adler. Chrom ist nur für die Tretkurbeln mit Zahnkranz, für den Lenker und die Lenkerarmaturen sowie teilweise für das Sattelgestell vorgesehen. Bei späteren Modellen ist auch der Auspuff verchromt.

**B**eim Motor betreten die Puch-Techniker Zweitaktneuland – denn es handelt sich um einen Einzylinder-Einkolben-Zweitakter, unterschiedlich zu den seit 1923 gebauten Doppelkolbenmotoren. Das luftgekühlte 60-Kubik-Triebwerk der Styriette sitzt im unteren Rahmendreieck vor den Pedalen und läuft quer zur Fahrtrichtung, das heißt die Kurbelwelle liegt in Längsrichtung. Die Gasströme werden durch einem konventionellen Nasenkolben gesteuert, eine Spitzenleistung von 0,96 kW (1,3 PS) stellt sich bei 4050 Touren ein. Über eine Spreizkupplung verläuft die Kraftübertragung auf eine rechtwinklig

per Kegelradpaar getriebene Kraftumlenkung auf das Antriebsritzel und über die Kette auf das Hinterrad. Damit wartet das Fahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern auf sowie einer Steigfähigkeit – ohne mitzutreten – von 12 Prozent. Der Kraftstoffver-

### Deutsche Gesetze beenden dann die Styriette-Karriere

brauch beträgt zirka 1,5 Liter auf 100 Kilometer. Man sieht also, dass uralten Zweitaktmotoren keineswegs schlechte Manieren oder gar Säuferei nachgesagt werden kann. Der Verkaufserfolg des aus der Not der Zeit geborenen Motorfahrrads/Mopeds/Volksmotorrads ist mit immerhin 2300 verkauften Exemplaren beachtlich. Er wird aber brutal durch ein weiteres zeitgeschichtliches Ereignis beendet: Nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht und dem Anschluss

Österreichs im Frühjahr 1938 ist die interessante und eigenständige Konstruktion der Grazer Puchwerke obsolet: Die deutsche Gesetzgebung sieht nämlich die Boni der Führerschein- und Steuerfreiheit sowie des Fahreralters von 16 Jahren für eine Hubraumgrenze von 100 Kubik vor! Und damit ist die Styriette mit nur 60 Kubik und resultierenden 1,3 PS den deutschen Sachs-motorisierten Fahrzeugen (von Bismarck über Wanderer bis Stricker) sowie der NSU Quick oder DKW 100 mit Eigenmotoren hoffnungslos unterlegen. Die meisten dieser außergewöhnlichen Volksmotorräder, der ersten Mopeds Österreichs, sind den Zeitenläufen zum Opfer gefallen. Nur wenige haben bis heute überlebt. Eins davon ist im Österreichischen Motorradmuseum in Sigmundsherberg zu bestaunen. Die moderne, elektrische Auferstehung der legendären Styriette sehen Sie in dieser „motomobil“-Folge auf den Seiten 40 bis 43. ©

### DAS GROSSE PUCH BUCH

Die ultimative Aufarbeitung der legendären Zweiradmarke Puch durch „motomobil“-Vintage-Autor Fritz Ehn erschien im Verlag Weishaupt erstmals 1988, die jüngste Neuauflage erschien im Juni 2008. Auf 288 Seiten sind alle Modelle und Typen von 1890 bis 1987 exakt beschrieben, umfangreiche Kapitel befassen sich mit den großen Sporterefolgen. „Das große Puch Buch“ kostet € 50,- und ist lagernd bei Bestseller im SCS Multiplex, 2334 Vösendorf, Tel.: 02236/614 22 oder kann online bestellt werden auf [www.bestseller.co.at](http://www.bestseller.co.at) und [www.motorbox.at](http://www.motorbox.at)



### ANMERKUNGEN

#### WAFFENRAD

Ist – auch heute noch – der Inbegriff eines schweren, robusten Fahrrads mit schwarzer Lackierung. Der Begriff geht auf die nahezu acht Jahrzehnte lang gebauten Steyr-Waffenräder zurück und leitet sich aus den ursprünglichen Produkten von Steyr, nämlich Handfeuerwaffen, ab.

#### PARALLELOGRAMMFEDERUNG

Dabei handelt es sich um ein aus kurzen Hebeln am oberen und unteren Ende des Steuerkopfes gebildetes Parallelogramm, das die daran angelegten Gabelscheiben beweglich hält. Als Federelement dient eine (oder auch zwei) Zug- oder Druckfedern.

#### STEYR-DAIMLER-PUCH AG

Der Mischkonzern bestand von 1864 bis in die 2000er-Jahre, seit den 1980ern wurden einzelne Produktionssparten verkauft beziehungsweise ausgegliedert. Er setzte sich aus drei ursprünglich selbstständigen Firmen zusammen: die Johann Puch AG am Standort Graz (Zweiradproduktion von 1900 bis 1987, Automobilproduktion ab 1900 und im weitesten Sinn bis heute); die Austro Daimler Werke in Wiener Neustadt (eine Gründung des deutschen Daimler-Konzerns in Österreich, stellten 1928 die Automobilproduktion ein und wurden mit Puch im Jahr 1928 zum ADP/Austro Daimler Puch Konzern vereinigt); die Steyr Werke in Steyr/Oberösterreich (eine Gründung des Waffenfabrikanten Johann Wernndl, sie bauten ab den 1920er-Jahren Automobile, später Lkw, Traktoren, Kugellager, Panzer und Handfeuerwaffen). Fusionierung der Betriebe 1932 zur Steyr-Daimler-Puch AG.