



# JEDE(R) EIN KLEINER WELTMEISTER!



Das Kultbike prägte in der Kreisky-Ära die einspurige Mobilität in Österreich wie kaum ein anderes. Die sagenhafte „Schlurfrakete“, die legendäre „Pupperlhutsch'n“!

Mit den MS- und DS-Mopeds in Schalenrahmenbauweise deckt Puch Mitte der 1960er-Jahre nahezu alle Käuferwünsche der vorwiegend männlichen Jugend ab. Was im Programm noch fehlt, das ist ein „echtes“ Sportmoped. Eines, das aussieht wie eine Sportmaschine

und das auch entsprechend geht. Vorbild zur Erfüllung der Träume sind die Puch-Geländesportmaschinen MC 125, MC 175 und MC 250. Bikes, die „state of the art“ sind, Maschinen auf groben Stollenreifen mit martialischem Auftritt, breitem Geländelenker und hochgezogenem Auspuff. Jene Bikes, die von den

Werksfahrern Kramer, Weingartmann oder Dietrich zu Erfolgen und Meisterschaftsehren durch dick und dünn geprügelt werden. Das ist es.

## Die erste „echte“ Sport-50er im Puch-Programm

Und da haben die Puch-Konstrukteure in Graz-Thondorf außer guten Ideen auch reiche Erfahrung. Dies unter anderem deshalb, weil die Ableger der Wettbewerbsmaschinen als Modelle MCH 175 und später MCH 250 harten Alltagsdienst beim



ZUM AUTOR

PROF. DI (FH) FRITZ EHN (das Foto zeigt ihn bei der Präsentation eines seiner Motorbücher) 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 Veröffentlichungen, zum Beispiel „Das große PUCH Buch“ (H. Weisshaupt Verlag, Graz) oder „Auf zwei Rädern ins Wirtschaftswunder“ (GeraMond Verlag, München). Das von ihm gegründete und geleitete „Erste Österreichische Motorradmuseum“ in Sigmundsherberg zeigt auf 1300 Quadratmetern Ausstellungsfläche 250 wertvolle und richtungsweisende Exponate

österreichischen Bundesheer leisten müssen. Somit stehen die konstruktiven Eckpfeiler für das neue Sportmoped MC 50 von Anfang an fest: Ein Zentralrohr-Brückenrahmen als unverwüstliches Rückgrat trägt vorne eine langhubige Teleskopgabel und hinten eine solide Schwinge mit zwei Federbeinen. Der Tank ist zur Vermeidung von Vibrationsrisen äußerst aufwändig mit einem Lederriemen auf filzgepolsterte Auflagen festgeschnallt. Doch zum Unterschied von den „großen“ MC-Modellen mit Doppelkolbenmotoren findet hier ein Einkolben-Zweitakter mit drei fußgeschalteten Gängen und Gebläsekühlung Verwendung. Verchromte Kotbleche, ein hochgezogener Auspuff ebenso wie ein hoher und breiter Lenker samt einer Einmann-Höckersitzbank vervollständigen das sportlich-aggressive Erscheinungsbild der neuen MC, die im Jahr 1963 ihre Markteinführung erlebt. Der erste Prospekt des neuen Geländemopeds kommt noch im

(1) So sah die MC 50 im Jahr 1964 aus  
(2) Der allererste MC-50-Prospekte im Jahr 1963 ist noch im Schwarzweißdruck



Schwarzweißdruck auf den Markt, die technischen Spezifikationen auf der Rückseite enthalten keinerlei Leistungsangaben zum Motor. Der Preis der MC 50 beträgt am 1. Juli 1965 7120 Schilling (das sind heute wertbereinigt etwa 2500 Euro).

In Nummer 2/1964 merkt die damalige Fachzeitschrift „Austro Motor“ unter dem Titel „Das Puch-Leichtmotorrad Scrambler 50“ zur neuen MC 50 (denn um dieses Modell handelte es sich, nur mit ungedrosseltem Motor) unter anderem folgendes an: „Der Motor wurde aus den bekannten und bewährten Puch-Mopedmotoren abgeleitet, man hat die in diesem Aggregat steckenden Möglichkeiten ausgenutzt. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 11:1 gibt der 49-ccm-Motor 4,5 DIN-PS bei 7200/min ab, wobei die maximale

Drehmoment von 0,475 mkg bei 6500 U/min erreicht wird. Dies entspricht immerhin einer Literleistung von 91,8 PS!“

Das Triebwerk der MC 50 ist eine Neuentwicklung. Dieser als „R-Typ“ bezeichnete Motor weist drei Gänge auf und ist im Hinblick auf den internationalen Einsatz und die alternative Verwendung eines 60-Kubik-Zylinders sehr robust ausgelegt. In Österreich findet er außer in der MC

## Die Möglichkeiten zum „Aufmotzen“ sind fast unbegrenzt

50 auch im Leichtroller R 50 sein Einsatzgebiet. Dass die im R-Dreigangmotor schlummernden Möglichkeiten wie elektrisierend auf die sportliche Jugend wirken, ist kein



- (1) Modell 1970
- (2) Modell 1970, Doppelsitzbank
- (3) Modell 1973
- (4) MC 50/II, 1974
- (5) MC 50/II, 1976
- (6) Museumsdirektor Prof. Fritz Ehn mit Puch MC 50 in zeitgenössischem Ambiente



Somit ist das MC-50-Moped sowohl für den heimischen Mopedmarkt als auch mit verschiedenen starken Motoren als Exportmodell konzipiert. Was natürlich die Experimentierfreude der Käufer und Hobbystuner anheizt. Am meisten wird bekräftigt, dass die MC mit einer spartanischen Einzel-Höcker-sitzbank bestückt ist, was erst in späteren Serien (vor allem mit dem Modell MC/II) behoben wird. Die Modellpflege der MC 50 ist in vielen Details äußerst rege, wie heutige Sammler immer wieder leidvoll feststellen müssen. Das musste auch der „motomobil“-Autor selbst erleben, als er an den verschiedenen Gabelvarianten scheiterte und erst mit Hilfe der Firma Stöckl in Korneuburg die richtigen Standrohre in der erforderlichen Länge mit richtigem Durchmesser und auch die dazugehörigen Gleitbuchsen erhielt.

1974 kommt am heimischen Markt ein facegeliftetes MC-50-Modell in den Handel, das sich optisch vor allem durch einen separaten Tachometer in einem eigenen Kunststoffgehäuse unterscheidet. Das neue Modell wird werkmäßig als MC 50/II bezeichnet und kostet 10.556 Schilling. In der Preisliste vom 17. Februar 1975 wird das Modell

Wunder, denn die MC wird beim Händler mit einer Leistung von 1,5 kW (2,0 PS) bei 5000 Umdrehungen angeboten (Modell MC 50/II: 1,9 kW/2,6 PS bei 5500 Umdrehungen). Innerhalb kürzester Zeit wird die neue MC 50 zum beliebtesten „Frisierobjekt“ auf Österreichs Straßen.

Während sich die zumeist jugendlichen Spezialisten beim Motor austoben, erfordert das Fahrwerk kaum Tuningarbeiten, es ist geradezu perfekt. Dazu vermerkt der Artikel weiter: „Das Fahrgestell unterscheidet sich hingegen grundsätzlich von jenem der Puch Mopeds. Aus Gewichtsgründen wird kein Stahlblech-Schalenrahmen, sondern ein leichter und dabei robuster Rohrrahmen verwendet. Der Abfederung des Vorderrades dient eine Teleskopgabel mit langhubiger hydraulischer Stoßdämpfung. Die Telegabel hat

90 Millimeter Federweg. Die Federbeine der hinteren Schwinggabel wurden sorgfältig auf die Telegabel abgestimmt, auch sie erhielten eine progressive Federung mit Stoßdämpfung (Federweg 85 Millimeter). Der Kraftstofftank fasst

### Benzinbehältnis in Filz gelagert, mit Lederriemen fixiert!

8,5 Liter, er ist in Filz gelagert und mit Riemen befestigt. Der Lenker ist ein hochgezogener, querversteifter Motocross-Lenker, der verstellbar ist. Die Scrambler 50 gewinnt als Exportmodell besondere Bedeutung und führt in dieser Beziehung die Typenbezeichnung „Allstate“. Exportaufträge nach den USA liegen bereits vor.“

MC 50/II dann schon mit 11.716 Schilling angeführt. In diesem Jahr wird der Belgier Harry Everts auf der Puch 250 Replica (Einzylinder-Zweitakter mit zwei Vergasern) Motocross-Weltmeister, aber auf den Verkaufserfolg der MC 50 schlägt das leider nicht durch. Und trotz der Verteuerung um satte 1160 Schilling hat man die Sitzbank auf ein dünn

### Die Zeitenläufe haben die Puch MC sehr oft „verbastelt“

gepolstertes Eisenbrett reduziert. 1976, im letzten Jahr der Produktion, findet sich die MC/II mit 11.918 Schilling in der Puch-Preisliste wieder. Insgesamt wurden von 1963 bis 1976 32.468 MC-50-Modelle erzeugt. Rückblickend kann zur MC 50 gesagt werden, dass es zu seiner Zeit das Sportmoped von Puch sowie eines der am besten zu frisierenden Mopeds ist – und infolge laufender Detailänderungen heute recht schwierig zu restaurieren ist. Durch die Zeitenläufe und die damit fortschreitende Be- und Abnutzung wurde kombiniert, was nur geht. In vielen der heute am Markt befindlichen MC's finden sich Mix-ups aus

verschiedenen Baujahren. Vielen gemeinsam ist jedoch, dass beim R-Motor der zweite Gang grundsätzlich „hin“ ist, weil die Mitnehmerocken auf der Schaltwelle so abgenudelt sind, dass das Gangrad nicht mehr hält. Zum Glück gibt es dafür neue, besser gestaltete Wellen. Raritäten sind auch die auch auf Basis des R-Motors aufgebauten fahrtwindgekühlten Zylinder sowie die seltenen – aus den USA und einigen anderen Exportländern – reimportierten MC-Modelle mit dem wesentlich robusteren M-Motor mit klauengesaltetem Viergangmotor und massiver Gebläsehaube. ©

**UND DAS FOLGT IN TEIL 2:** Der Fahrbericht einer toprestaurierten Puch MC 50. Das Interview mit einem Zeitzeugen und Ex-Besitzer über die Mopedkultur der 1970er. Und: „motomobil“ sucht dringend Original- und Szenefotos von authentischen MC-50-Umbauten (Kricklerl, Westernlenker/Apehanger, Sitzbank-Rücklicht-Umbauten, Seitenständer etc.)! Bitte nehmen Sie über [redaktion@motomobil.at](mailto:redaktion@motomobil.at) Kontakt auf, wir revanchieren uns pro veröffentlichtem Foto mit drei Gratis-Belegexemplaren! Puch MC 50, Teil 2, ist ab Ende Oktober im Zeitschriftenhandel erhältlich

### DAS GROSSE PUCH BUCH

Mehr Informationen über Puch-Bikes finden Sie in der Markengenealogie „Das große Puch Buch“ von Fritz Ehn, erschienen im

Weishaupt Verlag Gnas/Graz. Auf 288 Seiten sind alle Modelle und Typen von 1890 bis 1987 exakt beschrieben, umfangreiche Kapitel befassen sich mit den großen Sporternfolgen.

„Das große Puch Buch“ kostet € 50,- und ist lagernd bei Bestseller (SCS Multiplex, Millennium City, Ekazent Hietzing) oder kann online bestellt werden auf [www.bestseller.co.at](http://www.bestseller.co.at) und [www.motorbox.at](http://www.motorbox.at)

