

Heißer Ritt auf der Kanonenkugel

Wilder geht's kaum – der **Power-Puch** ist fast so breit wie lang, hat 270 PS und wiegt nur 525 kg. Damit beschleunigt der giftige Zwerg für Bergrennen fast wie ein Formel 1



Retro-Attacke: Weckt das Design irgendwelche Erinnerungen? Ja! Die Basis dieses Bonsai-Renners ist der Fiat-500-Zwilling Puch 650



Harte Kerle, weiche Socken: Georg Pacher (r.) erklärt Tracktester Schön, dass Heizdecken für die superweichen Slicks erlaubt sind



Professionell: Vorderradaufhängung mit vom Cockpit aus verstellbarem Stoßdämpfer



Verkleidet: der Innenraum bis zum Kühler

Mein rechter Fuß steht voll auf dem Gaspedal. Der Motorradmotor in meinem Rücken knattert mit einem Höllenspektakel am Begrenzer. Die Nadel des Drehzahlmessers zittert um die 9000er-Marke. 270 Pferde stampfen mit den Hufen, lassen das gesamte Cockpit um mich herum vibrieren. Fuß von der

nämlich gar nicht weg vom Schalthebel, so schnell sind die Gangwechsel angesagt.

Nach etwa einer Sekunde mahnt ein Band von Leuchtdioden auf dem oberen Kranz des winzigen Lenkrads das erste Mal: hochschalten! Ohne

Nach nur 3,7 Sekunden fällt die 100-km/h-Marke

den Fuß vom Gas zu nehmen reiße ich den Schalthebel nach hinten. Nach nur 3,7 Sekunden durchbreche ich die imaginäre 100-km/h-Mauer.

„Beim Bergrennen ist der Start extrem wichtig“, hat mir Georg Pacher erklärt. „Was du auf den ersten Metern verlierst, holst du nie wieder auf.“ Und genau für die nur wenige Minuten dauernden Sprints den Berg hinauf hat der unerschrockene Österreicher sein Lieblingsspielzeug konstruiert: den PRC 650 TR III.

Basis dieses Giftzwerges ist ein Puch 650 aus dem Jahr 1968. Von dem in Österreich gebauten Fiat-500-Zwilling (siehe Kasten S. 61) sind allerdings nur wenige Teile übrig geblieben (z. B. Tür- und Dachrahmen). Der Rest der spekta-

Kuppelung und die Rennsammel schießt wie von der Tarantel gestochen aus den Startlöchern. Zurück bleiben zwei schwarze Striche auf dem Asphalt.

Die Elektronik der in neun Stufen einstellbaren Startautomatik ist voll damit beschäftigt, die Hinterrädern kurz vor der Grenze zum völligen Durchdrehen zu halten. Ich habe alle Hände voll zu tun, den fröhlich mit dem Heck wedelnden PS-Zwerg auf Kurs zu halten. Genauer gesagt nur die linke Hand, die rechte kriege ich

„Ich liebe kleine Autos. Sie sind tolle Spielzeuge!“

Georg Pacher, Rennfahrer

kulären Karosserie ist komplett aus Kunststoff. Der 1300-Kubikzentimeter-Motor stammt von einer Suzuki Hayabusa. Chassis und Fahrwerk sind eine Eigenentwicklung. „Wir haben das Reglement der FIA-

GT-Weltmeisterschaft zugrunde gelegt“, beschreibt Pacher.

Im Hauptberuf Bauleiter, weiß der Tiroler auch als Rennfahrer ziemlich genau, was er tut. Zum einen geht er seit Jahrzehnten in den unterschiedlichsten Rennsportdisziplinen an den Start (u. a. Tourenwagen-Europameisterschaft, diverse Porsche-Markenpokale). Zum anderen ist es ihm gelungen, eine Handvoll ähnlich PS-Verrückter um sich zu scharen.

Motorenmann Hubert Stockhammer arbeitet bei KTM. Und half dem Hayabusa-Triebwerk auf die Sprünge. „Der Vorgänger TR II hatte noch den Original-Puch-

III leistet 270 PS – standfest. Das ergibt bei einem Leergewicht von 525 kg ein Leistungsgewicht, das sogar ein DTM-Auto übertrifft: Ein PS hat nur 1,94 kg Gewicht zu bewegen (DTM: 2,23 kg).

„Mein nächstes Auto soll mehr als 300 PS haben“

Georg Pacher, Besitzer des Power-Puch

Aufgebaut hat den Power-Puch Walter Pedrazza (PRC steht für Pedrazza Racing Cars). Mit einer handwerklichen Qualität und Liebe zum Detail, die sich vor keinem Werkswagen zu verstecken braucht. „Das größte Problem war, die Technik unter der sehr kleinen Karosserie unterzubringen“, resümiert Pacher. Jeder Quadratzentimeter ist irgendwie genutzt: Die Anlenkung der Vorderachse endet unter dem Fahrersitz.

Der Pilot steigt nicht in den Bonsai-Racer ein. Er stülpt ihn sich vielmehr über. Wie einen Maßanzug! Und fährt den Power-Puch wie ein zu groß geratenes Kart. Der kurze Radstand in Verbindung mit der überbreiten Spur, den superweichen Reifen und einer Gewichtsverteilung von 40 Prozent vorn zu 60 Prozent

auf der Hinterachse lassen schier unglaubliche Kurvengeschwindigkeiten zu. Beim bis 11000 Touren drehenden Motor geht ohne hohe Touren gar nix. Nur „Drifts à la Kart“ funktionieren nicht. „Du fährst entweder sauber ums Eck, oder du drehst dich“, warnt Pacher grinsend.

Bei Bergrennen in Österreich, Italien und Deutschland ist der Puch der unangefochtene Publikumsfavorite. Aber Georg Pacher hat schon längst den nächsten Pfeil im Köcher: Codename PRC 650 TR IV. „Wir sind gerade dabei, eine Kompressoranlage für den Hayabusa-Motor zu entwickeln“, verrät er mit einem spitzbübischen Lächeln. „Das Ziel sind deutlich über 300 PS.“ Es gibt eben doch noch wilde Kerle, die einen Puch mit 270 PS für untermotorisiert halten...

Christian Schön

FAZIT

So ungefähr muss sich Baron Münchhausen beim Ritt auf der Kanonenkugel gefühlt haben. Der Hayabusa-Motor katapultiert das Leichtgewicht geradezu von Kurve zu Kurve. Trotz des Überschusses an Motorkraft ist der Power-Puch das handlichste Rennauto, das ich jemals gefahren bin – und das liebenswerteste sowieso.



Zwergenaufstand: Der 270-PS-Suzuki-Motor macht ordentlich Krach



Der Schein trägt: ABMS-Tester Schön ist nicht 2,50 Meter groß

Zweizylinder im Heck“, erzählt Pacher. „Aber mit Kompressor und 220 PS war der am Limit. Wir hatten ständig Motorschäden.“ Der Suzuki-Vierzylinder des PCR 650 TR

Puch im Überblick

Schon Anfang des vorigen Jahrhunderts fertigte Puch in Graz (Österreich) neben Fahrrädern und Motorrädern auch Autos. Durch verschiedene Fusionen entstand 1934 die Steyr-Daimler-Puch AG.

Die Firma machte sich mit Lkws und Geländewagen für das Militär (z. B. Pinzgauer, Haflinger) einen Namen. Ab 1959 ermöglichte Steyr-Puch mit der Lizenzfertigung des Fiat 500 die Massenmotorisierung in Österreich.



Power-Puch-Evolution: der neue TR III vor TR II (M.) und TR I (r.)

Mit zum Teil eigener Technik (z. B. größere Motoren) traten die Steyr-Puch im Motorsport gegen ihre italienischen Vorbilder an.

Georg Pacher belebte die Legende wieder – in Form seiner Power-Puch. Nach dem PRC TR I (140 PS) ließ er den TR II bauen (220 PS). Der TR III ist der bisherige Leistungsgipfel (270 PS).

Bergrennen im Überblick

Vor dem Zweiten Weltkrieg waren Siege bei Bergrennen beinahe so wertvoll wie Erfolge im Grand-Prix-Sport. Einige der berühmtesten Fahrer wie Bernd Rosemeyer oder Hans Stuck traten regelmäßig vor Zehntausenden von Zuschauern an. Legendar war z. B. die Strecke Schauinsland (Schwarzwald). Nach einem kurzen Zwischenhoch in



Der Berg ruft: Keil unters Rad, damit der Prototyp starten kann

den 1960er-Jahren nahm die Bedeutung allmählich ab.

Heute fahren vor allem Amateure Bergrennen. Sie bauen technisch oft aufwendige Spezialfahrzeuge. Zugelassen sind fast alle bekannten Klassen, vom Oldtimer über Ex-DMT-Boliden bis zum Formel 3000. Der besondere Reiz: Erlaubt sind großzügigere Modifikationen als im Rundstreckensport.

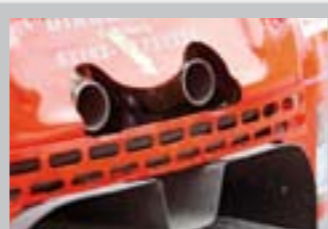
FOTOS: Daniel Roeseler



Cockpit: (1) Verstellknopf der Startautomatik mit 9 Stufen. (2) Flaches Lenkrad wie im Formel-Flitzer. (3) Sicherheitstank als Beifahrer. (4) Wenig Platz im Fußraum (5) Der Arbeitsplatz des Fahrers ist richtig eng



Leichtbau extrem: Löcher im Türgriff zwecks Gewichtsparsnis



Windspiel: Der Diffusor unterm Heck sorgt für Anpressdruck



Groß-Mutter: Die Felgen haben einen Zentralverschluss



Er lebe hoch: Eine pneumatische Hebeanlage für flotte Radwechsel

TECHNISCHE DATEN

MESSWERTE		„POWER-PUCH“ PRC 650 TR III
Beschleunigung	0-100 km/h	3,7 Sekunden
	0-200 km/h	keine Angabe
Höchstgeschwindigkeit		258 km/h
Bremsweg	aus 100 km/h	keine Angabe
		ca. 26 l/100 km
Kraftstoffverbrauch		
FAHRZEUGDATEN		„POWER-PUCH“ PRC 650 TR III
Motor: Bauart/Einbaulage		4 Zylinder in Reihe/hinten quer
Hubraum		1320 cm ³
Ventile/Nockenwellen		4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb		Kette
Max. Leistung bei Drehzahl		270 PS bei 9200 U/min
Max. Drehmoment bei Drehzahl		137 Nm bei 7500 U/min
Literleistung		204,5 PS/Liter
Getriebe		6-Gang sequenziell
Antrieb		Hinterrad
Länge/Breite/Höhe/Radstand		3400/1770/1224/1940 mm
Reifentyp		Avon Slicks
Reifengröße (v/h)		8,7/21,5/15 und 9,5/23,0/15
Leergewicht		525 kg
Leistungsgewicht		1,94 kg/PS
Tankinhalt/Kraftstoffsorte		40 l/Rennbenzin (100 Oktan)
Preis		keine Angabe