



Walter ULREICH, Wolfgang WEHAP

## Die Geschichte der PUCH-Fahrräder

ISBN 978-3-7059-0381-4

400 Seiten, ca. 500 Farbbabb.

€ 48,-

## Kurzfassung zum Buch

### 1. Anfänge der Fahrraderzeugung in Österreich und der Steiermark (1885–1889)

Das Hochrad, damals auch im deutschen Sprachraum „Bicycle“ genannt, erschien erstmalig etwa 1880 in der österreichisch-ungarischen Monarchie.

In Smíchow bei Prag war der Start der ersten fabrikmäßigen Hochräder: Ab 1880 stellte die Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen Jan Kohout Hochräder nach englischem Vorbild her. Die Söhne Kohouts, Josef und Petr, machten die Marke als starke Hochrad-Racer schnell bekannt. Kleinere Hersteller vor 1885 wie Valentin Wiegele in Korpitsch bei Villach errangen nur lokale Bedeutung.

In Wien erzeugte die Velociped-Fabrik Karl Greger ab 1884 Hochräder; die jährlichen Produktionszahlen sollen 300 bis 400 Stück der Marke *Austria* erreicht haben. Im Jahre 1896 galt Greger mit einer Jahresproduktion von 10.000 Fahrrädern als „die älteste Fahrrad-Fabrik Oesterreichs und eine der grössten des Continents“ und als „Begründer der Fahrrad-Industrie in Oesterreich-Ungarn“. Etwa zeitgleich mit Greger begannen in Wien Carl Goldeband und die Nähmaschinenfabrik H. Wagner Bicycles herzustellen. Für die Folgejahre 1885 bis 1889 kann eine eigene Hochrad-Erzeugung durch Mathias Allmer, Josef Benesch und Josef Eigler in Graz, Johann Jax in Linz, Josef Fritsch in Eger, Julius Mickerts und Otto Schäffler in Wien, Nicolaus Heid in Stockerau und G. A. Waeger in Brünn mit einiger Sicherheit nachgewiesen werden.

## 2. Johann Puch – vom Schlosserlehrling zum Pionier der Fahrrad-Industrie (1889–1897)

Als Janez Puh am 27. Juni 1862 in Sakušak (heute Gemeinde Juršinci) bei Ptuj (Pettau) im heutigen Slowenien in eine Kleinbauernfamilie hineingeboren, lernte er im nächstgelegenen größeren Ort das Schlosserhandwerk, ehe ihn die anschließenden Wanderjahre nach Marburg (Maribor) und 1878 nach Radkersburg zu Schlossermeister Anton Gerschack führten.

Nach einem dreijährigen Militärdienst in Graz leitete Puch ab 1887 als Werksführer die Fahrradabteilung des Nähmaschinengeschäftes Luchscheider. Schon im Herbst 1888 wechselte er zu Benedict Albl, der Puch zum Werksführer der neuen Fabrik am Lendplatz machte.

Mit Jahresbeginn 1889 entfaltete Johann Puch rege Tätigkeit: Er mietete oder kaufte von Karl und Anna Reinitzhuber ein Glas- und Treibhaus nebst Gärtnerwohnung in der Strauchergasse 18a und baute die Räumlichkeiten zu Lager und Werkstätte um. Im gleichen Jahr besuchte Puch, wahrscheinlich über Anregung seines Freundes und Mäzens Kalmann, die erste große Fahrradausstellung im Leipziger Krystallpalast. Der Trend ging damals klar in Richtung Sicherheits-Zweirad. Puch holte sich wichtige Anregungen und auch konkrete Abschlüsse. Er übernahm die Vertretung der englischen Firma Humber & Co. sowie von Winklhofer und Jänicke in Chemnitz.

Im Juni 1889 wurde das umgebaute Glashaus als Betriebsstätte genehmigt. Ein „Maschinen-Verkaufs-Buch“ gibt Auskunft über die ersten Fahrradverkäufe. Alle selbst erzeugten *Styria*-Fahrräder wurden zwischen Anfang März und Mitte Mai 1890 verkauft, davor nur Fremdfabrikate.

Das Jahr 1889 brachte auch persönliche Veränderungen für Johann Puch. Am 18. September heiratete er die zwanzigjährige Tochter seines Vermieters, Maria Anna Reinitzhuber, in einer Doppelhochzeit mit seinem Marburger Freund Franz Neger. Die Trauung fand im Grazer Dom statt, als Trauzeug fungierte Victor Kalmann.

Der aus Eibiswald stammende Neger war nach Marburg an der Drau gezogen und dort seit 1886 als „Bicycl Instruktor“ tätig. Er lernte über Puch seine Frau kennen, die Pflegetochter der Familie Reinitzhuber war. Deshalb wird Neger auch öfters als Puchs Schwager bezeichnet. Neger war Generalvertreter für *Styria*-Fahrräder in Marburg und nahm 1892 selbst die Erzeugung von Fahrrädern auf.

Eine ausführliche Beschreibung der ersten „*Styria* Sicherheits-Zweiräder“ findet sich in einer Fachzeitung vom 20. März 1890. Hier erfährt man unter anderem, dass die Maschine die „allgemein beliebte fünfeckige“ Rahmenform aufweist und das „Gestell“ aus englischem Weldless-Stahlrohr geformt ist. Zwei Modelle, Nr. 1 und Nr. 2, werden dabei erwähnt, vermutlich muss es noch mindestens ein Hochrad, ein Dreirad und ein Tandem gegeben haben.

Im Mai 1891 eröffnete Puch einen zweiten Standort im Bezirk Gries, im Juli wurde der Gewerbebetrieb in eine OHG umgewandelt. Puch und Kalmann fungierten als gleichberechtigte Gesellschafter der Firma *Johann Puch & Comp.* Eine Beschreibung der 1891er-Modelle vom Juli des Jahres zeigt eine beträchtlich erweiterte Produktpalette, immerhin wurden schon acht verschiedene Fahrräder aus eigener Produktion angeboten. In dieser Zeit finden auch Versuche mit Aluminium-Löten bei Puch statt. Einige Rennmaschinen werden mit Alu-Teilen ausgestattet, aus dem Versuchsstadium kommen diese Erprobungen aber nicht hinaus.

Der Standort in Gries wurde ausgeweitet. Man verfügte über Wasserkraft als Energiequelle und besorgte Spezialwerkzeugmaschinen und Emaillieröfen in England, für deren fachkundige Bedienung Puch erfahrene Arbeiter aus England kommen ließ.

Für Johann Puch persönlich hatte sein Engagement im für den Verkauf so wichtigen Radsport bleibende gesundheitliche Folgen: Als Schrittmacher zog er sich 1892 eine schwere Lungenentzündung zu und rang sogar mit dem Tode. Tatsächlich dürfte Puch sich auch ein Herzleiden, das in der Folge zu mehreren Anfällen führte, zugezogen haben.

Trotzdem schonte sich Puch nicht. Mit Victor Rumpf, bisher bei der Österr. alpinen Montangesellschaft, Maschinenfabrik Andritz, als Ingenieur tätig, der als offener Gesellschafter eintrat, bekam er aber einen fachkundigen Leiter der Werkstätten. Besonders die Rennfahrer waren von der Qualität der Grazer Firma überzeugt. 1892 hatte man nicht weniger als 136 Preise, darunter 10 Meisterschaften eingefahren.

Nach Wien und Berlin errichtete Puch auch in Budapest 1895 eine Niederlassung. Sein um vier Jahre älterer Bruder Martin, ebenfalls ein Rennfahrer, war zunächst im Grazer Betrieb beschäftigt. Für die zweite Auflage des Distanzrennens Triest–Graz–Wien war die Firma *Joh. Puch & Co.* mit 1000 Kronen der Hauptsponsor. Der Sieg ging an Josef Fischer auf *Styria*, der auch Wien–Salzburg für sich entschied. In Berlin war Arthur Heimann für die Grazer Marke siegreich, in Parma der italienische *Styria*-Fahrer Gabrieli und in Paris stellten deutsche Racer auf einem *Styria*-Tandem einen Weltrekord auf. Schließlich wurde Gergers Triumph bei der Distanzfahrt Bordeaux–Paris 1895 zum wahrscheinlich bedeutendsten rennsportlichen Erfolg der weiß-grünen Marke überhaupt.

1895 beschäftigte Puch in Graz 330 Arbeiter, die 6.000 bis 6.500 Fahrräder erzeugten. Doch es gab auch Unruhen unter den Arbeitern. Anfang 1896 wurde der Schichtbetrieb eingeführt. Die Fahrrad-Preisliste dieses Jahres verzeichnete 19 Modelle.

### 3. Intermezzo mit und gegen Dürkopp (1897–1899)

Puch setzte weiter auf Wachstum und erwarb 1896 die Köstenbaumühle, die sich in Nachbarschaft seines Standortes Karlauerstraße in der Baumgasse (heute: Köstenbaumgasse) befand. Doch die finanzielle Kraftanstrengung überforderte ihn: Er suchte einen Partner und fand ihn in der *Bielefelder Maschinenfabrik*, vorm. *Dürkopp*. Das deutsche Unternehmen unterhielt schon in Wien einen Zweigbetrieb, der, um dem hohen Zoll zu entgehen, 1891 zum Assembling-Werk ausgebaut worden war.

Der im März vorgestellte neue Fahrrad-Katalog suggerierte Kontinuität. Das Auffälligste an den 1897er-*Styria*-Modellen ist, dass nun alle Herrenräder ein waagrechtes Oberrohr haben, 1896 hatten das nur Rennräder. Ein neues Modell ist das ‚*Styria*‘-Niederrad, Modell V, 1897 („Leichtestes Damenrad für Reformkleidung“), ein Damenrad mit waagrechtem Oberrohr, das darauf verweist, dass auch in der Monarchie die Reformkleidung für Damen sowie der Hosenrock – „Bloomers“ im englischsprachigen Raum – Einzug gehalten hatte.

Neu in dem 1897er-Katalog ist auch ein klappbares Militärrad. Das Modell Ia, 1896 noch „mit dem Panther“, heißt nun „Präzisionsmaschine“, hat Exzenter-Kettenspanner und geätzte Vorderad-Gabelscheiden. An Reifen verwendete Puch eine Vielzahl an Marken.

Gerüchten einer Übernahme bzw. Fusion trat man noch im Oktober beschwichtigend entgegen, obwohl die Übernahme schon vorbereitet wurde. Wie im Handelsregister am 15.1.1897 protokolliert, zog sich zunächst die Escompte Bank zugunsten der Bielefelder Maschinenfabrik zurück, die sich mit 600.000 Gulden einkaufte. Im Laufe des Jahres wurde die ganze operative Führung um Puch ausgetauscht – Puch schied als offener Gesellschafter Mitte Juli aus, die Prokura sowohl von Kalmann als auch von Koneczny wurde im Oktober für erloschen erklärt. Vom alten Team blieb nur Victor Rumpf übrig, der sich auf die Seite des neuen deutschen Eigentümers Richard Kaselowsky geschlagen hatte.

Koneczny wechselte als Prokurist zu den *Graziosa*-Fahrradwerken, die jedoch bald (1901) Pleite machen sollten. Alle anderen aus dem Team blieben bei Puch, der bei seinem Austritt eine zweijährige Konkurrenzklausele unterzeichnet hatte. Seine engen Mitarbeiter Anton Werner und Martin Nöthig gründeten in der Laubgasse 8 die Fahrradwerke *Anton Werner & Comp.* und nahmen Ende November 1897 auf den Puch'schen Realitäten die Produktion von Fahrrädern der Marke *Styria Original* auf.

Die Namenswahl sorgte für Verwirrung und Rechtsstreitigkeiten: Für kurze Zeit gab es zwei Hersteller von *Styria*-Fahrrädern, *Styria* und *Styria Original*. Außerdem trugen mit Puchs späterem Wiedereinstieg 1899 für zehn Jahre – bis zur Umwandlung der *Styria-Fahrrad-Werke Joh. Puch & Comp.* in die *Vereinigte Styria-Fahrrad- und Dürkopp-Werke AG* 1909 – zwei Unternehmen den Namen *Puch* im Firmennamen.

Mehr als ein Jahr lang wurde um die Verwendung der Namen *Styria* und *Puch* gestritten, um sich dann am 12. März 1899 doch noch gütlich zu einigen. Am selben Tag wurde bekannt, dass Puch wieder aktiv im Geschäft mitmischte und die Grazer Fahrradwerke von *Anton Werner & Co.* gekauft hatte.

### 4. Puchs zweiter Anlauf (1899–1914)

Nun wurde die *Johann Puch – Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks AG* gegründet und am 27. September 1899 ins Handelsregister eingetragen. In Inseraten wurde die Wortmarke *Puch-Rad* hervorgekehrt.

Im ersten Katalog der neuen Firma finden sich als Neuheiten ein schmales Kurbelgetriebe, vereinfachte auswechselbare Übersetzung, überarbeitetes hinteres Ausfallende und in Bezug auf Kugellagerung verbesserte Naben. Sonst orientierte sich das Programm noch am 1897er-Katalog. Der Modellumfang ist bereinigt, es gibt kein Gepäck-Dreirad und keine Militärräder mehr, bereift wird nur noch mit *Continental*-Pneumatics, gefertigt nach Puchs Vorgaben.

Die neue Produktionsstätte war am südlichen Stadtrand gelegen, die Verkaufsniederlassung mit Reparatur-Werkstätte und Fahrschule wurde am Joanneumring 20 im Zentrum eingerichtet. In Wien befanden sich neue Niederlassungen in der Praterstraße 33 und am Kärntnering 6, Fahrschulen in der Taborstraße 8 und der Neustiftgasse 66.

Nun erfolgte auch der Einstieg in den Motorfahrzeugbau. 1900 begannen Erprobungen, erste Serien-Automobile kamen aber erst 1906. Die überaus erfolgreiche Motorradproduktion startete 1903 mit Einzylindern, ab 1905 wurden auch Zweizylinder angeboten.

Der Fahrrad-Katalog für 1901 ist umfangreich (s. Anhang des Buches) und brachte als Neuheit das „Puch'sche Patent-Stahl-Zahnrad“, heute einfacher als „Vollscheibe“ bezeichnet. Dieses neue Design-Element wurde zum auffälligsten Erkennungs-Merkmal von Fahrrädern dieser Zeit vor allem aus der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Puch stieg nun wieder ins Renngeschehen ein, das um die Jahrhundertwende stark an Bedeutung eingebüßt hatte. In der Zeitungswerbung nahmen nun aber die Erfolge mit Puch-Motorrädern immer breiteren Raum ein. Der Katalog für 1904 entspricht diesem Trend, nur noch die Hälfte befasst sich mit Fahrrädern, der Rest mit Motorrad-Modellen. Im Jahr 1907 wurden neben Fahrrädern und Motorrädern auch schon Automobile angeboten. Das Fahrrad-Kapitel war auf sieben Modelle geschrumpft.

1907 garte es wieder in der Arbeiterschaft. Die Spannungen entluden sich an der „Meisterangelegenheit“, dem rüden Umgang der Meister mit den Arbeitern. Wesentlich dramatischer waren die Ereignisse beim Konkurrenten Styria: Die deutschen Eigentümer und Direktor Rumpf setzten auf hartes Durchgreifen, es kam zu Streiks, die sich über fünf Monate hinzogen und von Gewalttätigkeiten begleitet waren. Die Arbeitgeberseite feierte einen Pyrrhussieg: Produktionsausfall und Boykottaufrufe schädigten das Unternehmen nachhaltig, was in Verbindung mit der davor getroffenen Entscheidung, sich aus dem Rennsport zurückzuziehen, und dem Entwicklungsrückstand im motorisierten Bereich dazu führte, dass Puch sich die Vormachtstellung sichern konnte.

1911 brauchte Puch wieder frisches Kapital, musste erneut um den Einfluss in „seiner“ Firma ringen. Er behielt Oberwasser, war praktisch Tag und Nacht im Konstruktionsbüro und der Montagehalle zu finden – zum Vorteil der Firma, doch sehr zum Nachteil seiner Gesundheit. Als er wieder ernstlich erkrankte, schrieb er laut scherzhaft: „Der Motor in meiner Brust ist eben schon eine veraltete Konstruktion. Er lässt in der Tourenzahl nach.“

Nach kurzem Urlaub war er wieder im Betrieb, der 1912 mit mehr als 1.000 Arbeitern einen neuen personellen Höchststand erreichte. Doch schon im Frühjahr kam die nächste Belastungsprobe: Als Eduard Nittner von Wiener Neustadt nach Graz flog, fuhr ihm Puch im Auto entgegen und regte sich bei dessen Landung im steilen Gleitflug dermaßen auf, dass er abermals einen Herzanfall erlitt.

Im Frühjahr 1913 wurde die neue Maschinenhalle in der Fuhrhofgasse dem Betrieb übergeben, der neue Fahrräder-Katalog brachte als neue Type das Gentleman-Luxusrad Modell II: Geschmackvolle Kettenscheibe, Vorderradfelgenbremse, vernickelte Felgen mit farbigen Streifen, vornehme Ätzungen an Rahmen, Steuerungskopf, Gabeln, Gabelkopf und Lenker zeugten von betonter Eleganz.

Nun zog sich der Altmeister im eigentlich noch jungen Alter von 49 Jahren von der Leitung des Unternehmens ins Privatleben zurück, wenn auch nicht ganz, wurde er doch im Frühjahr 1914 leitender Verwaltungsrat. Hauptsächlich widmete sich der kinderlos gebliebene Puch seinem nahe der Fabrik gelegenen Traberstall und der Hundezucht.

Johann Puch erlag 52-jährig am 19. Juli 1914 in einem Hotel in Zagreb, wo er sich anlässlich eines Trabrennens aufhielt, einem Schlaganfall. Er starb in den Armen des kroatischen Radrennfahrers Emil Meniga.

Über die Bedeutung von Johann Puch für die österreichische und die europäische Fahrzeugindustrie ist viel geschrieben worden. Er war weder Erfinder noch Manager, sondern ein „genialer

Mechaniker“. Auch der Umstand, dass er früh auf sportliches Engagement und dessen Werbewirksamkeit setzte, hat dafür gesorgt, dass er sich gegen die anfänglich starke Konkurrenz im „Coventry der Monarchie“ behaupten konnte und ein Unternehmen begründete, das sich über die Grenzen hinweg profilierte und dauerhaft auch im motorisierten Bereich etablierte.

Was den Umgang mit seinen Mitarbeitern betraf, so stellte ihm der sozialdemokratische „Arbeiterwille“ ein gutes Zeugnis aus: Er sei stets ein guter Mittler gewesen, dem die Allüren der Scharfmacher fehlten und der immer einer friedlichen Beilegung das Wort redete.

An der Stätte seines Wirkens wurde das Andenken an Puch immer hoch gehalten, doch änderte sich die Firmenphilosophie mit der Schließung der Zweiradproduktion 1987 und der Übernahme durch Magna 1998. Im Jahr 2002 wurde der Name Puch aus der Firmenbezeichnung gelöscht, das Unternehmen hieß nunmehr „Magna Steyr“. Erst mit dem 100-Jahre-Gründungsjubiläum 1999 und dem Europäischen Kulturhauptstadtjahr 2003, als im Rahmen eines Bezirksprojektes ein Puchmuseum auf dem Areal des Werkes in der Puchstraße eingerichtet wurde, begann man sich wieder stärker seiner Wurzeln zu besinnen.

In seiner engeren slowenischen Heimat Staierska (Slovenska gorica) wurde Puch erst ab den 1990er-Jahren mit der Unabhängigkeit, verbunden mit der Identitätsfindung Sloweniens, wieder entdeckt. Davor, in Jugoslawien, sah man in ihm einen Wirtschaftsflüchtling, der die Gunst der Industrialisierung für seine Karriere genutzt hatte.

Tatsächlich ist Puch ideologisch im nationalistischen Sinn nicht zu vereinnahmen. Auch wenn er sich nicht für die Sache der Slowenen engagierte, seinen Namen eindeutschen ließ und in den Radvereinen auch in deutsch-nationalen Kreisen verkehrte, gibt es keine Hinweise, dass er sich nicht zu seiner Herkunft bekannt hätte. Nachweislich waren seine engsten Mitarbeiter und Geschäftsfreunde Migranten aus verschiedenen Teilen der Monarchie. So ist Puch-Forscherin Kristina Šamperl Purg zuzustimmen, die in Johann Puch einen international erfolgreichen Erfinder, Geschäftsmann und Manager slowenischer Abstammung sieht, der im multinationalen Staat der Donaumonarchie seinen Weg machte und dabei seine slowenische Identität bewahrte.

## 5. Im Dienste des österreichischen Militärs

Seit 1882 stand Radfahren beim im Jahr davor eingerichteten k. u. k. Militär-Fecht- und Turnlehrer-Kurs in Wiener Neustadt auf dem Ausbildungsplan. In der ersten Zeit waren die verwendeten Fabrikate Räder von der Stange. 1893 kamen immer noch vereinzelt Hochräder zum Einsatz.

1894 bot *Joh. Puch & Comp.* ein Militärrad an, das mit Säbel (Halter an der Lenkstange) und Karabiner unter dem Oberrohr, befestigt an Steuer- und Sattelrohr, im Katalog abgebildet ist.

Der große Durchbruch in der militärischen Nutzung war mit dem Distanzrennen Wien – Berlin 1893 gelungen. Verglichen mit dem Pferderennen unter Offizieren vom Vorjahr, als der Sieger 71 Stunden unterwegs war, benötigten die schnellsten Racer kaum die halbe Zeit. Diese Leistungen überzeugten die zuvor skeptischen Militärs. Bei der k. u. k. Armee wurden Fahrräder in Manövern ausgiebig getestet.

Als Ausbildungsstätte etablierte sich nun Graz, wo der erste Militärradfahrer-Kurs 1895/96 abgehalten wurde. Anders als bisher verfolgte man nun das Ziel, aus dem aktiven Stand heraus



Militär-Radfahrer zu spezialisieren, vor allem für den Ordonnanz- und Meldedienst. Bei weiteren Manövern 1895 gab es viel Lob; Bedenken, die pneumatischen Reifen könnten der Belastung nicht standhalten, konnten zerstreut werden.

Die Industrie witterte ihre Chance als Ausrüster: Die *Österreichische Waffenfabriksgesellschaft* (ÖWG) in Steyr stellte dem Grazer Kurs spezielle Swift-Räder unentgeltlich zur Verfügung, bei denen die blanken Teile dunkel brüniert und die Tretkurbellager höher gelegt waren. Auch die von *Johann Puch & Comp.* gebauten Räder fanden Anklang. Schon 1894 war der Wiener Neustädter Kurs mit dem ‚Modell VIII‘ beliefert und von den Militärbehörden „für völlig tauglich“ befunden worden.

1896 bestellte das Kriegsministerium bei der ÖWG 60 Militärräder *Modell E*. Obwohl diese zahlreiche Mängel aufwiesen, wurden im Folgejahr weitere vom ‚Modell XII‘ nachbestellt. Die ÖWG schulte auch Büchsenmacher für die Wartung und hatte als bedeutender Waffenlieferant offensichtlich in der Beschaffung von Fahrrädern die besseren Karten.

Inzwischen hatte das Klapprad in mehreren Armeen Verbreitung gefunden, wobei man in Österreich Anleihen in Frankreich und Italien nahm. Puch fand in Philipp Czeipek, Lehrer an der k. u. k. Infanterie-Cadettenschule in Graz, einen fachkundigen Unterstützer: Auf Befehl des Reichskriegsministeriums kam beim Kaisermanöver 1896 eine Radfahrer-Abteilung zum Einsatz, die zum Teil mit den Klapprädern (Patent Czeipek) ausgerüstet war. Militärs äußerten sich durchaus positiv über den Einsatz, auch aus der Schweiz gab es ein Anerkennungsschreiben.

Während sein Grazer Ausbilderkollege Franz Smutny offen für die Fabrikate der ÖWG warb, rührte Czeipek für „sein“ patentiertes *Styria*-Klapprad die Werbetrommel. Das neue, mit 26-Zoll-Rädern ausgerüstete *Modell 1897* wog 12,5 kg und konnte in 30 Sekunden zusammengeklappt und noch schneller wieder zusammengebaut werden. Außerdem konnte bei Bedarf hinter dem Sattel ein zweiter Sitz für einen Passagier angebracht werden.

Ganz anders, nämlich negativ, fiel eine offizielle Beurteilung aus, die an das Reichskriegsministerium erging. Der Klapprahmen verliere an Festigkeit und Steifheit, das Handling beim Zerlegen und Zusammenbauen erwies sich als mühsam, die Trageweise als unbequem und hinderlich.

Damit war vorerst die Luft draußen, und es sollte noch einige Jahre dauern, bis sich die Klapprad-Idee durchsetzte. 1906 beauftragte das Ministerium die ÖWG und die *Styria*-Fahrradwerke mit dem Nachbau des italienischen Modells *Rossi-Melli*, im Folgejahr wurde bei beiden Firmen ein kleines Kontingent bestellt. Nun löste das Klapprad bis zum Ersten Weltkrieg in der Beschaffung das konventionelle Militärrad ab.

Puch versuchte auch nach dem Neustart im Geschäft zu bleiben und erhielt ein Patent auf ein Klapprad, das zu einer fahrbaren Bahre umfunktioniert werden konnte und auch tatsächlich zum Einsatz kam. 1913 wurde ein Klapprad der *Puch*-Werke erprobt, vom Ministerium aber abgelehnt.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurde der Klappradbestand mit etwa 450 Stück erhoben. Im Krieg sind dann nur größere Aufträge an die ÖWG bekannt. 1914–1918 kamen Radfahrer-Kompanien auf österreichisch-ungarischer Seite zunächst an der russischen Grenze im Raum Gorlice zum Einsatz. 1915 wurden die Einheiten an die italienische Front verlegt und in den Garnisonen Monfalcone, Cormons, Rovigno und Gradisca verwendet.

Am Beispiel des *Brucker Bicycle-Club* werden die schrecklichen Verluste deutlich: Von den 113

männlichen Mitgliedern wurden 76 eingezogen, 14 kamen ums Leben, 36 wurden verwundet, fünf gerieten in Gefangenschaft. Nicht zurück kehrten auch zahlreiche Radsportler wie der Grazer Olympia-Teilnehmer Adolf Kofler und der Kroatie Franz Gregl. Insgesamt sollen im Ersten Weltkrieg auf allen Seiten 250.000 Soldaten auf Fahrrädern, vor allem als Melder, zum Einsatz gekommen sein.

### 6. In und zwischen den großen Kriegen (1914–1945)

Im Ersten Weltkrieg waren die *Puch*-Werke ein wichtiger Fahrzeuglieferant für die k. k. Armee. Sie produzierten mit ihren rund 1.000 Beschäftigten auch Flugzeugmotoren. Der Fahrrad-Katalog aus dem zweiten Kriegsjahr 1915 zeigt unbeeindruckt vom Kriegsgeschehen weiter Luxusräder und Rennräder. Es ist die gleiche Fahrrad-Palette wie im Katalog für 1914. Weitere Puch-Fahrrad-Kataloge aus dem Ersten Weltkrieg sind nicht bekannt.

Nach dem Krieg – der Inlandsmarkt war zum großen Teil verloren – gelangten die *Puch*-Werke in die Hände von Spekulanten, doch der in ihrem Auftrag eingesetzte Italiener Giovanni Marcellino wurde zum Retter des Betriebes. 1919 wurde ein Neubau für die Fahrraderzeugung in Betrieb genommen, der in der Folge mit modernen Werkzeugmaschinen ausgestattet wurde. 1922 erfolgte die Umstellung auf Großserienbau.

Ein *Puch*-Fahrräderkatalog, „ausgegeben Jänner 1919“ – wahrscheinlich der erste nach dem Krieg –, beschwört Kontinuität. Es werden Chancen für einen erneuten Fahrrad-Boom geortet.

Der Export wuchs 1927 auf 19.013 Fahrräder, wobei der Löwenanteil nach Ungarn (12.159) und der Rest nach Jugoslawien, Polen und Rumänien ging. 1928 schloss man ein Lizenzabkommen mit der Maschinenfabrik Manfred Weiss in Csepel (Budapest) ab, die Mitte 1929 in die Fahrradproduktion einstieg und zum größten Fahrradproduzenten Ungarns wurde.

1928 wurden die *Puchwerke AG* und die *Österreichische Automobil-Fabriks AG* unter Patronanz der *Österreichischen Daimler-Motoren AG* zur *Austro Daimler-Puchwerke AG* fusioniert. Die Autoproduktion wurde aufgelassen, die Fahrrad- und Motorräderproduktion hingegen ausgebaut. Zu dieser Zeit beschäftigte man im *Puch*-Werk 1.200 Angestellte und Arbeiter. Im Gefolge des Börsencrashes 1929 und der folgenden Weltwirtschaftskrise mussten 725 Mitarbeiter entlassen werden: 1931 zählte die Belegschaft nur noch 364 Köpfe. Der Fahrradabsatz war von 33.970 (1928) auf 12.078 Stück (1933) gesunken, der Export war fast völlig weggebrochen.

Gerade in der Zwischenkriegszeit, wo es anscheinend nur uniforme Fahrräder vom Typ „Waffenrad“ am Markt gab, aber auch schon davor, wucherten Derivate und Konfektionsräder: Viele Großhändler ließen Fahrräder bauen oder montierten sie selbst, um sie als „Hausmarke“ zu verkaufen und damit die kartellierten Preise zu umgehen. Doch auch Puch selbst griff gerne auf Zweitmarken wie *JPAG* (für Johann Puch AG), *Arabella*, *Alpha*, *Aster*, *Oberon*, *Norma*, *City*, *Bergland*, *Champion*, *Imperator* oder *Rambler* zurück; sogenanntes „Badge engineering“ sollte die Marktpräsenz bei gleichen Entwicklungskosten erhöhen. Dazu kamen mit *Atlas*, *Globus*, *Diana*, *Alpina* oder *Tourist* immer wieder Marken, die im Laufe der Zeit von der Pleite gegangenen Konkurrenz, vornehmlich von den *Styria-Fahrradwerken*, übernommen worden waren.

Marken-Präsenz am Rad wurde Mitte der 1930er-Jahre um eine auffällige Design-Variante



erweitert: die Kotblechfigur. Übernommen von der Kühlerfigur am Automobil wurde es zum markanten Erkennungszeichen, wichtig bei der großen Anzahl an Fahrradmarken.

In dieser turbulenten Zeit übernahm nach mehreren Bankenfusionen die Creditanstalt-Bankverein die Mehrheit an den *Puch*-Werken. Schlechter war es um den Konkurrenten *Styria*-Fahrradwerke bestellt: Nachdem sich *Dürkopp* 1922 zurückgezogen hatte, wurde das Unternehmen an die Wiener Börse gebracht und schließlich 1927 mehrheitlich von der *Steyr Werke AG* übernommen und 1932 geschlossen.

In dieser schwierigen Zeit erfuhr die österreichische Fahrzeugindustrie eine tiefgreifende Restrukturierung: 1934 wurde die Fusionierung von *Puch* mit *Steyr* zum Konzern *Steyr-Daimler-Puch AG* beschlossen, im folgenden Jahr wurde die gesamte Fahrradfertigung in Graz konzentriert – fortan kam auch das *Waffenrad* aus Graz.

Das Grazer Werk profitierte von der Reorganisation im neuen Konzern: Die Belegschaft wuchs bis 1938 auf 2.000 Mitarbeiter, die Fahrradproduktion erreichte 1936 mit 86.000 Einheiten einen neuen Höchststand.

Die *SDP AG* stellte ab 1934 auch solche Fahrradteile her, die vorher zugekauft worden waren. Dazu gehörten vor allem Laufradnaben, Sättel, Pedale und Lichtanlagen. Eine besonders hochwertige Kopie der Torpedo-Nabe fertigte die *SDP AG* als *Styria*-Nabe in großen Stückzahlen und nahezu unverändert bis in die 1960er-Jahre. Zur Datierung der *Styria*-Naben: Von 1934 bis 1939 zeigte unter dem Schriftzug *Styria* eine Ziffer (4–9) das Baujahr an, ab 1940 werden die beiden Endziffern des Baujahrs in einem kleinen Kreis unter dem *Styria*-Schriftzug, gegenüber dem Schmiernippel am Nabengehäuse eingestanz.

Unter dem gut eingeführten Markennamen *Styria* gab es ab 1936 auch Vorderrad-Trommelbremsnaben und den *Styrialastik*-Sattel mit Gummidecke. Ab 1937 wurde ein neues *Styria*-Erzeugnis angeboten, das *Styria*-Fahrrad-Licht.

Mitte der 1930er, jedenfalls ab 1936 erscheint das „Silberrad“ in den Katalogen und Preislisten der *Steyr Daimler Puch AG*, ein noch lange klingvoller Markenname. Von komplett verchromten Rahmen unter der schwarzen Lackierung wurde erzählt, sagenhafter Haltbarkeit, die Rahmengeometrie mit 26"-Rädern und abfallendem Oberrohr schien die von Mountainbikes schon vorwegzunehmen. Einer näheren Untersuchung hielt die Mär vom komplett verchromten Rahmen nicht stand, aber die Qualität der Verchromung an Steuerkopfmuffen, Kurbelgetriebe, Kotblechen und Felgen war schon außergewöhnlich, auch nach vielen Jahrzehnten. Das schöne durchbrochene vordere Kettenrad mit den Buchstaben *SILBERRAD* ist für 1937 nachweisbar, 1938 wurde ein einfacheres Kettenblatt verwendet, im Katalog für 1939 scheint das *Silberrad* nicht mehr auf.

Allgemein wird angenommen, dass in der Industrie bis etwa 1924 vernickelt wurde, dann verchromt. Die *Steyr-Daimler-Puch AG* dürfte diese Änderung wesentlich später vollzogen haben, noch der Katalog 1930 kennt nur Vernickelung. Offensichtlich war Verchromung noch nicht akzeptiert und die Marke *Silberrad* sollte das Vertrauen in die neue Metallveredelung stärken.

Ein anderes, fiskalisches Problem beschäftigte *Steyr-Daimler-Puch* in den politisch unruhigen Jahren der Ersten Republik: Um die Löcher in den öffentlichen Kassen und Straßen zu stopfen, kamen die Bundesländer auf die Idee, eine Fahrradabgabe einzuheben. Auch die *Steyr-Daimler-Puch AG* wandte sich dagegen und schlug stattdessen vor, eine Abgabe auf Pneumatics einzu-

heben, drang aber nicht durch. Eine der ersten Maßnahmen der Nationalsozialisten nach der Machtübernahme in Österreich war die Aussetzung der Abgabe.

1938 wurde die Nummerierung der Puch-Markenräder, die bisher in römischen Ziffern erfolgte, geändert. Auf die Annexion Österreichs am 12. März 1938 reagierte die Unternehmensführung von Puch u.a. mit einer Referenz ans „Altreich“, um die neue Zugehörigkeit zu signalisieren: Am 15. April wurde die neue Wortmarke *Ostmark-Puch* ins Handelsregister eingetragen. Der „Anschluss“ verhiess zwar mehr Konkurrenz, aber auch die Aufhebung der Exportschranken.

Im Vorwort des Kataloges „Puch Markenräder 1939“ widerspiegelten sich die geänderten politischen Verhältnisse: „Die Puch Fahrräder waren immer ein Spitzenerzeugnis der deutschen Fahrradindustrie.“ Die Preise in dem Katalog wurden in Reichsmark ausgewiesen.

Laut Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller wurde die ostmärkische Fahrradindustrie zu dieser Zeit durch die Unternehmungen *Brüder Assmann*, *Leibnitz*, *Fahrradfabrik Franz Weiss jun.*, *Puntigam*, *Fulgur*, Wien, und *Steyr-Daimler-Puch A.G.*, Graz repräsentiert. Der Umstand, dass drei von vier großen Fabriken in der Steiermark lagen, war wohl Grund dafür, dass hier nun auch die Herstellung von Truppenfahrrädern konzentriert wurde. Die zivile Fahrrad-Produktion wurde durch den Krieg beträchtlich reduziert, schon 1939 durften nach dem „Kriegsfertigungsprogramm“ im Fahrradbau nur 75% der Friedenskapazität produziert werden.

Die *Steyr-Daimler-Puchwerke* wurden nun den *Reichswerken Hermann Göring* eingegliedert und zum größten Rüstungsbetrieb der Ostmark ausgebaut. Neben anderen Rüstungsgütern wie Panzer-Getriebe oder Flugzeugmotoren, die vor allem im 1941 neu errichteten Werk Thondorf erzeugt wurden, produzierte man in Graz 1938–45 auch 140.000 Truppenfahrräder. Dazu kamen 1940–44 weitere 77.000 aus dem Zweigwerk Radom (Polen). Typisch für das Truppenfahrrad ist das höher gelegte Tretlager, ein etwas kürzeres Hauptrohr und ein besonders hoher Sattel.

Unter den 10.500 Personen, die bei Puch beschäftigt waren, befanden sich rund ein Drittel Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter (z.B. sogenannte „Ostarbeiter“), die in einem Lager im Murfeld in unmittelbarer Nähe des neu gebauten Werkes Thondorf und im Lager Liebenau interniert waren. In den letzten Kriegsjahren wurde die Erzeugung von kriegswichtigen Gütern in unterirdische Produktionsstätten in Peggau und Wagna bei Leibnitz verlagert, an die Außenlager des KZ Mauthausen als Arbeitskraftreserve angeschlossen waren. Beide Grazer Werke, vor allem aber das neue Motorenwerk in Thondorf (heute Areal von *Magna-Steyr*), waren ab 1942 Ziel alliierter Bombenangriffe und wurden schwer beschädigt.

## 7. Alles für den Wiederaufbau

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Werk zunächst von den sowjetischen, danach von den englischen Besatzungstruppen übernommen, wobei Teile des Maschinenparks demontiert wurden. Dennoch wurde bereits im Sommer 1945 mit rund 300 Beschäftigten im Stammwerk in der Puchstraße die Produktion wieder aufgenommen. Die ersten Aufträge waren Feuerzeuge und Schlittschuhe für die Besatzungssoldaten.

Langsam wurde auch die Produktion von Fahrrädern wieder gestartet. Vorerst wurden sie ohne Reifen ausgeliefert, weil Gummimangel herrschte. Bis Jahresende verließen immerhin 8.164 Damen- und Herrenräder das „Einser-Werk“, dazu größere Mengen an Zubehör. 1946 waren es

bereits rund 50.000 Fahrräder in je zwei Herren- und Damen-Modellen als Standard- und Tourenfahrräder.

Durch den Wegfall von Zulieferern musste man 90 Prozent der Komponenten selbst produzieren. Zum Vergleich: Am Ende der Zweiradproduktion kamen nur noch die Rahmen sowie die Gabeln von Puch selbst.

Innerhalb der Produktion kam es bald zu einer Verschiebung zugunsten des motorisierten Bereichs: Machte die Fahrradproduktion 1945 noch 64 Prozent des Gesamtumsatzes aus, sank der Anteil in den folgenden Jahren infolge Mehrspartendiversifizierung zugunsten des Motorrades, später auch des Motorrollers (1952), des Mopeds (1954) und des Autos (1957).

1949 wurde schon eine Palette von Touren-, Marken-, Luxus- und Sport-Fahrrädern angeboten. Das 50-Jahre-Jubiläum feierte die Firma mit einem eleganten Sport-Fahrrad Modell *S 50*. Zu *Puch* und *Steyr* kam eine dritte Marke dazu – einfache Tourenräder wurden mit *Styria* bezeichnet. Im gleichen Jahr gab es noch ein neues Modell, das Sportrad *S 60* und – gegen Aufpreis – englische *Sturmey-Archer*-Dreigangnaben.

Das Jahr 1952 brachte zwei wichtige neue Modelle, das *Bergmeister* als Nachfolger des *Super Sport* und als erste Annäherung an ein wirkliches Rennrad nach dem Krieg (siehe „Rennräder“) sowie die Wiederaufnahme des *Steyr Waffenrad*.

Im Folgejahr 1953 lief dann das „Flaggschiff“ im Jugend-Sektor vom Stapel: das *Jungmeister*. Wie das *Bergmeister* verdankt auch dieses Modell seinen Namen dem ersten Star des Puch-Rennteam Karl Cerkovnik.

Zwischen 1951 und 1960 ändert sich das Fahrrad-Programm nur unwesentlich. Im Jahr 1956 erschien dann das *California*.

Der Export in den ersten Nachkriegsjahren war einer starken Fluktuation bei den Abnehmerländern unterworfen. Exotische Namen wie *Van Zwalun* oder *Ralley J.W. Sport*, Stanleyville, die im Markenregister aufscheinen, lassen auch einen recht regen Export nach Afrika vermuten. 1953 brachte die mit der US-Kaufhauskette *Sears, Roebuck & Company* geschlossene Kooperation einen neuen Schwerpunkt im Exportgeschäft, das bis 1974 funktionierte. Fahrräder (und Mopeds) wurden auch unter den Labels *Allstate* und *JC Higgins* (bis 1961) über Stores oder Katalogversand vertrieben.

Eine Produktionsspitze wurde bei Fahrrädern 1955 mit 119.859 Einheiten erreicht, bei den Freilaufnaben lag der Höhepunkt 1959 mit 195.480 erzeugten Stück. Der Großteil der 3-Gang-Naben- und Freilaufnaben-Produktion und rund 70 Prozent der Fahrrad-Produktion gingen in die USA, die 1956 Adressat von rund 97 Prozent der *Puch*-Exporte waren; 1958 betrug der *Puch*-Anteil am US-Importmarkt 8,3 Prozent.

Zwischen 1956 und 1960 wurden jährlich zwischen 110.000 und 130.000 Fahrräder, 200.000 bis 310.000 Freilaufnaben, 90.000 bis 150.000 Dreigang-Naben und 210.000 bis 240.000 Pedale in Graz hergestellt. *Puch* hatte mit 26 Großhändlern und 452 Zweiradfachhändlern Verkaufsabkommen geschlossen.

Zusätzlich zum 1950 gegründeten firmeneigenen Rennstall (s. „Sporterfolge“) investierte man auch in das Marketing für das Radfahren als Volkssport etwa bei einem „Tag des Fahrrades“. Immer stärker wurde auch die Gesundheit als Motiv für das Radfahren betont.

Im August 1959 wurde mit ca. 700 Fahrrädern täglich ein neuer Produktionshöchststand vermeldet. 75 Prozent gingen in den Export, vornehmlich in die USA. Man glaubte, jenseits des Großen Teiches eine Renaissance des Fahrrades auszumachen. Dem Werksdirektor wurde auch nachgesagt, sich selbst um den US-Markt und das Marketing gekümmert zu haben. So soll er Präsident John F. Kennedy dafür gewonnen haben, mit einem *Puch*-Rad durch New York zu fahren.

### 8. Industrielle Fahrrad-Fertigung bis zum Verkauf des Zweirades (1960–1987)

Anfang der 1960er-Jahre präsentierte sich die Modell-Palette noch überschaubar: Neben dem einfachen *Styria* gab es Marken- oder Waffenrad, darüber das Luxusrad. Das Spitzen-Modell der allgemeinen Klasse war das seit 1962 angebotene *Exquisit*, das aus einem US-Exportmodell entwickelte *S 70* gab es in Maronrot – Grün – Stahlblau. Standard war eine 10-Gang-Kettenschaltung nur beim Topmodell *Bergmeister*.

1966 zog man eine Zwischenbilanz: Rund 900 Fahrräder betrug der Tagesausstoß, insgesamt waren in den Grazer Werken 4.800 Mitarbeiter beschäftigt, davon 1.200 Frauen und 280 Lehrlinge. Seit 1945 hatte man 2,6 Mio. Fahrräder und 1,3 Mio. motorisierte einspurige Kraftfahrzeuge gebaut, die Exportquote bei den Fahrrädern lag bei 75 Prozent. Der Trend ging klar Richtung Sportrad.

Im Stammwerk in der Puchstraße wurden Freilauf- und Dreigang-Naben sowie Ketten und Ersatzteile gefertigt, der Großteil der Produktionsschritte erfolgte in der Halle III des Werkes Thondorf, Rohrerzeugung inklusive. Im Rahmenbau wurden die Rohre nicht mehr nur mit Muffen tauchgelötet, sondern – vor allem für günstigere Modelle wie das *Sprint* – auch stumpfgelötet. Der Rahmen sollte auch jener zentrale Bauteil bleiben, der bis zuletzt selbst gefertigt wurde, während seit den 1970er-Jahren immer mehr Teile zugekauft wurden.

Die Arbeit auf der Fertigungsstraße – vom Rahmenbau über Galvanisierung, Lackiererei bis zu Teilemontage und Versand – blieb über weite Strecken Handarbeit. Dazu zählte etwa die Einspeicherei, aber auch Bereiche der Lackiererei wie das Linieren. Vor allem die Kooperation mit der Kaufhauskette *Sears* ließ den Export in die USA um 1970 auf rund 70 Prozent der Gesamtproduktion ansteigen. Der Fachhandel wurde über Seidler bedient.

1975 erlebte das größte Zweiradwerk im deutschsprachigen Raum einen argen Rückschlag: Wegen des Stornos des größten US-Kunden musste die Produktion um ein Viertel zurückgenommen werden. Kündigungen waren die Folge. Als Vorteil erwiesen sich die Konzernstrukturen – Konkurrent *Junior*, der mehrheitlich einer US-Firma gehörte, ging infolge der Dollarkrise pleite.

*Puch* exportierte in 90 Ländern, wobei man in Dänemark, Schweden, England, Holland, der Schweiz und Spanien die führende Importmarke war. Dabei waren auch Geschäftsabschlüsse, wie etwa mit Idi Amin über die Lieferung mehrerer tausend Waffenräder nach Uganda. Ein Zukunftsmarkt war Westafrika, wo *Puch* in Obervolta (Burkina Faso) ein Werk errichtete und sehr nachgefragte Mopeds und auch Fahrräder assemblierte.

In den USA setzte man auf eine Vorwärtsstrategie und präsentierte 1976 die *Steyr-Daimler-Puch of America Corporation*. Die durch Mopeds ergänzte Fahrrad-Palette umfasste 16 Modelle, darunter als Zugpferd das *Royal Force* und das Klapprad *Break Away*. Im Zentrum stand die

Qualität: In England wurden als After-Sales-Service zehn Jahre (bei den Premium-Modellen sogar lebenslange) Garantie auf Rahmen und Gabel, kostenlose Versicherung für 12 Monate und jährliche Inspektion geboten.

Der Fahrradmarkt erholte sich und parallel zur Entscheidung, in den Bau von Rennrädern einzusteigen, forcierte man das „Leichtlaufrad“. Der englische und der US-Markt wurde mit neuen Modellen bevorzugt bedient, so mit dem Spitzenmodell *Mistral Ultima*, das in Österreich erst 1978 zu haben war. Ähnliches galt auch für Jugendräder, konkret das Freestyle-BMX-Rad Ende der 1970er-Jahre und das Mountainbike. Während in den USA bereits 1981 ein (zunächst zugekauft) Modell im Programm war, dauerte es in Österreich bis 1987, bis sich eines – im letzten tatsächlichen *Puch*-Katalog – fand.

1980 erreichte die Fahrradproduktion in Graz einen letzten Höhepunkt: 310.000 Stück wurden gefertigt, was dennoch nur der Hälfte der maximalen Kapazität entsprach. Danach ging es bergab: Der Fahrrad-Absatz halbierte sich von 248.000 (1981) auf 127.000 Einheiten (1986).

Weg von der Zweirad- und verstärkt hinein in die Allradentwicklung und -Produktion war nun die Devise, die vom Vorstand kam. Bemühungen, das Fahrrad in den Bereichen Sport, Freizeit und Radwandern und nun auch wieder verstärkt als Verkehrsmittel zu positionieren, fruchteten nur bedingt oder blieben im Prototypen- oder Kleinserien-Stadium stecken. Dabei kamen aus der Designabteilung unter Fritz Spekner nicht nur edle Renner, sondern auch spannende Studien zu Cityrädern, Renn- und Sporträdern bis hin zu motorunterstützten All-Terrain-Bikes. Als Beispiele seien erwähnt die von *Porsche Design* entwickelte *Austro-Daimler*-Kunststoffstudie (1978), die *Aluminium-Zeitfahrmaschine* (1980), das im Baukasten-System konzipierte *Concept 82* und eine Rennmaschine aus Karbon, die im Vorfeld der Rad-WM 1987 in Österreich erstellt wurde.

Die Typenvielfalt machte aber auch Probleme, weshalb man 1986 einen Programm-Relaunch durchführte nach dem Motto: „modern, jugendlich, attraktiv, aggressiv“. Noch immer war die *Clubman*-Reihe „stärkster Umsatzträger“, für den gemütlichen Fahrstil wurde das *Elegance*, für sportlichen das *Olympian* empfohlen, als „unverwüstlich“ beworben wurde das *Waffenrad*.

1987, im letzten – nicht mehr vollständigen – Produktionsjahr, ließ man in der optischen Umsetzung des Katalogs verschiedene RadlerInnentypen auf die Puch-Modelle „fliegen“, darunter einen auf das erste Mountainbike hechtenden Jäger mit Gamsbarthut und vom Hals baumelnden Feldstecher.

Beschleunigt wurde das Zweirad-Ende durch massive Absatzzrückgänge beim „siamesischen Zwilling“ Moped: Die Einführung des Mofa-Führerscheins und der Sturzhelmpflicht waren mit dafür verantwortlich, dass der Absatz von 1980 auf 1986 um mehr als die Hälfte einbrach. Dem Versuch, in einer Kooperation mit Suzuki einen marktfähigen Roller anzubieten, war nur mäßiger Erfolg beschieden.

Im Herbst 1984 wurden die Weichen in Richtung Ausgliederung des Zweirades gestellt. Prompt kam es zu Protesten des Betriebsrates, der eine Zerschlagung befürchtete. Die traditionell starke Arbeiternehmervertretung setzte sich letztlich auch durch; das Zweirad wurde nicht ausgegliedert und etwa – wie geplant – auf der „grünen Wiese“ oder im alten Stammwerk als eigenständige GesmbH abgeschlankt weitergeführt, sondern 1987 überhaupt geschlossen und verkauft. Letzten Ausschlag gab wohl die Entscheidung des Eigentümers *Creditanstalt-Bankverein*, die einen Schlussstrich unter die jahrelangen roten Zahlen dieser Division zog.



Da nutzten auch Proteste der regionalen Politik und einer Bürgerinitiative nichts – die Gewerkschaft hatte sich mit dem Ausblick auf den Ausbau der Vierrad-Fertigung und einer überschaubaren Anzahl an Kündigungen ohnedies ziemlich zurückgehalten. Das letzte Fahrrad lief am 5. August 1987 vom Band.

Dem neuen Eigentümer *Piaggio* ging es um den Markt und nicht um Produktion oder Namen. Bis 1995 verkaufte man Fahrräder unter dem Namen „Puch“, 1997 wurde *Bianchi* – und damit „Puch“ – an das Unternehmen *Cycleurope* verkauft, das seit 1999 in Besitz des italienisch-schwedischen Konzerns *Grimaldi Industri AB* ist.

Weil Puch und die Fahrradindustrie in der Region Graz und auch in Österreich zu einem bestimmten Teil eine identitätsstiftende Rolle innehatten, wurde das Ende lange diskutiert und bedauert. Bis heute oder gerade heute wieder vertreten viele Menschen, darunter auch Puch-Mitarbeiter die Auffassung, dass eine Weiterführung möglich gewesen wäre. So aber blieb nur der Name, den sich ein Wiener Händler seit 2011/12 für Österreich sicherte und in Europa endmontierte Konfektionsware aus Fernost unter *Puch* und alten klingenden Typennamen anbietet.

Das Puchwerk wurde 1998 vom kanadischen Autozulieferer Magna übernommen. Mit der Umbenennung auf *Magna Fahrzeugtechnik AG & Co KG* wurde *Puch* aus dem Firmennamen gestrichen und findet sich heute nur noch in Straßennamen und Museumsbezeichnungen. Im Straßenraum sind aber – zumindest regional – auch noch viele originale Puchräder anzutreffen, die immer noch Dienst tun und, zunehmend geschätzt von einem jungen Publikum, liebevoll restauriert oder einem zeitgemäßen „Upcycling“ unterzogen werden.

## 9. Die Rennräder von Steyr-Daimler-Puch

Für den 1950 ins Leben gerufenen Radsportklub *RV Puch* baute *Steyr-Daimler-Puch* Rennräder, die Rahmen sollen aus Italien gekommen sein. Das erste käufliche Rennrad war das *Bergmeister*, das dem *Super Sport* der 1930er-Jahre nachfolgte. Dieses hatte als Besonderheit eine hohlgebohrte Tretlager-Achse. Mit Acht- und später Zehngang-Schaltung ausgestattet, war es bis Mitte der 1970er-Jahre im Programm.

In der Zwischenzeit hatten die Fitness-Welle der 1960er und 1970er in Amerika und die damit neu entstandene Begeisterung für Radrennen einen ungeheuren Bedarf an Rennrädern erzeugt. Die Ölkrise von 1973 kurbelte die Nachfrage nach Fahrrädern noch zusätzlich an. Die amerikanische Fahrradindustrie war auf diesen Boom nicht eingerichtet, Rennräder wurden für kurze Zeit in riesigen Stückzahlen aus Europa importiert.

Alle großen europäischen Fabriken waren präsent. *Puch* entwickelte eigene Modelle, die später auch am heimischen Markt verkauft wurden. Zeitweise wurden bis zu zwei Drittel der Puch-Fahrradproduktion in die USA verschifft, bis 1975 unter dem Markennamen *Sears* für die gleichnamige Kaufhauskette und unter dem Namen *J. C. Higgins* für den Fahrradhandel.

1975, gerade als man einen weitgehenden Ausfall der US-amerikanischen Order hinnehmen musste, präsentierte *Puch* mit dem *Free Spirit* ein 10-Gang-Sportrad. Im folgenden Jahr ging man mit einem kompletten Rennrad-Programm unter dem Label *Austro Daimler* an den Start: *Ultima Superleicht*, *Superleicht*, *Inter10*, *Vent Noir (Mixte)*, *SL* und *S*. Das Zugpferd *Ultima Superleicht*



verfügte über einen Chrom-Molybdän-Stahlrahmen (*Reynolds*) und nur über die besten Komponenten von *Campagnolo*, *Cinelli* und *Clement*, darunter als Schaltung die *Campagnolo Super Record Strada*. Aber auch die folgenden Modelle *Superleicht* mit *Campagnolo Nuovo Record* sowie das *Inter10* und das *Royal Force* mit *Shimano 600* bzw. *Shimano Dura Ace DB 100 black Derailleur* konnten sich sehen lassen.

Am Heimmarkt war man weit zurückhaltender. Unter den Fahrrad-Frühjahrsneuheiten wurden 1976 drei neue Rennräder vorgestellt, wobei nur letzteres den Namen wirklich verdiente: *Cavette*, *Brigadier* und *Royal Force*. Die beim *Royal Force* bei Rahmen und Gabel verbauten *Reynolds*-Rohre sowie wichtiger Elemente in Dur-Aluminium-Ausführung erbrachten ein Gewicht unter 10 kg. Dieses Modell gab es mit einigen Veränderungen bis zum Ende der Puch-Zweiradproduktion.

Das wohl bekannteste und berühmteste *Puch*-Rennrad ist das *Ultima*. Ab 1978 bis 1987 blieb es – *nomen est omen* – das äußerste, sprich beste Stück im Rennrad-Portfolio von *Puch*. Gleichzeitig war es das erste Rad, bei dem nur noch Rahmen und Gabel (aus Mangan-Molybdän-Stahl-Rohren von *Reynolds*) aus eigener Fertigung kamen und alle Komponenten italienischer Provenienz (*Campagnolo*, *Cinelli*) waren. 1977 lag der vorgeschlagene Händlerpreis für das *Ultima* bei 1.275 Dollar, in Österreich kostete das *Mistral Ultima* 1980 22.850 Schilling, 1985 29.500 Schilling – fast so viel wie ein Kleinmotorrad.

1978 waren die acht Rennrad-Modelle (*Ultima*, *Superleicht*, *Replica*, *Vent Noir*, *Royal Force*, *Inter 10*, *Brigadier* und *Marco Polo*) auch in Österreich zu haben. Gleichzeitig entschloss man sich, wieder aktiv im Rennsport mitzumischen und ein eigenes Amateurteam ins Rennen zu schicken.

Zum *Mistral Ultima* gab es in den Jahren 1981 bis 1986 auch ein Sondermodell, die *Mistral Ultima Bergmaschine*: Der Rahmen aus *Reynolds-531*-Rohren hatte wegen des verkürzten Radstandes ein geteiltes Sattelrohr, war mit *Campagnolo Super Record* und gefrästem Kettenrad (pantograph) ausgestattet und wog 8,25 kg. In den USA lief die *Bergmaschine* unter *Everest*.

Wie das *Ultima* war auch das *Superleicht* 1978 zum ersten Mal im Programm und blieb bis 1983 die Nummer zwei und 1984 Nummer drei (hinter dem *Professional*). Von 1978 bis 1981 wurde das Spitzen-Trio der *Puch*-Rennradserie vom *Replica* komplettiert. Für kurze Zeit, 1984/85, nahm das *Giro* Platz drei im Ranking des Preisgefüges ein.

Das Bindeglied vom professionellen Rennrad zum gediegenen Sportrad stellte das *Vent Noir* dar, in Frankreich als „L'Aristocrate“ beworben: 1978 bis 1983 ergänzte dieses mit *Shimano*-Schaltung ausgestattete Modell das obere Segment des *Puch*-Programms. Das *Vent Noir* der beiden ersten Jahre war farblich überaus attraktiv in Mattschwarz mit goldfarbigen Beschneidungen gehalten, beim *Vent Noir II* (1982/83) waren Rahmen und Gabel in „Smoked Chrome“ ausgeführt. Vom *Vent Noir* gab es auch eine Damenausführung mit elegantem Mixte-Rahmen aus *Reynolds 531*.

Neben der *Aluminium-Zeitfahrmaschine* von 1980 und dem *Mistral Aerodynamic* von 1981 war das *Vent Noir Aero* das dritte Rennrad-Modell, mit dem *SDP* bei der kurzlebigen *Aero*-Welle mitmischte.

Ab 1980 wurde das 12-Gang-Leichtlauf-Rennrad *Puch Force XII* produziert, 1984–1987 wurde das Modell *Competition* angeboten, ebenfalls obere Mittelklasse mit *Shimano*-Gruppe. Zusätzlich zu den Top-Drei und der gehobenen Mittelklasse brachte die *Mistral*-Serie auch Maschinen für schmälere Brieftaschen. Das *Mistral SLE*, das von 1979 bis 1983 gebaut wurde, *Mistral SE*, das

Export-Modell *Mistral Tour de France* sowie das Einstiegsmodell *Mistral EL* aus *Puch High-Tensile*-Stahlrohren. Das einfachste Rennrad im *Puch*-Programm war das *Mistral E*, zumindest von 1979 bis 1982. Ab 1982 gab es das noch preisgünstigere Modell *Mistral A*.

Das mittelpreisige *Mistral*-Rennrad der beiden letzten Jahre hieß *Leader* und folgte dem *Mistral SE*. 1986 wartete man auch mit einem *Mistral Lady-Sport* auf.

Die ohnedies schon große Typen-, Marken- und Namensvielfalt wurde durch – in der Regel baugleich zur europäischen Produktpalette – eigene US-Kreationen noch erweitert: 1981 tauchten über dem Großen Teich unter dem *Puch*- und dem *A-D-Label Olympian, Michelle, Meteor Luxe, Alpina* und *Luzern* neu im Katalog auf, 1982 *Maxima* und *Starleicht*. Während bei der Top-Gruppe *Reynolds 531 Double Butted*-Rohre verbaut waren, wurden für Rahmen und/oder Gabel bei den dahinter folgenden Modellen Aluminium/Nickel-Carbon-Stahl bzw. Chrom-Molybdän-Stahl eingesetzt. Geschalten wurde – je nach Klasse – mittels Deraillieurs von *Campagnolo, Shimano, Huret, Simplex* und *Suntour*.

Was die Typenbezeichnungen betrifft, speckte man später radikal ab und griff zu schlichten dreistelligen Zahlen mit einem „A-D“ (für *Austro-Daimler*) davor, wobei je nach Kategorie 100er-, 200er- und 300er-Kombinationen verwendet wurden. 1988 gab es unter italienischer Ägide wieder neue Namen, etwa das *Mistral Pursuit* in Midnight Black, das *Laser* in Midnight Blue oder das rote *Force II*, alle mit Chrom-Molybdän-Rahmen und *Shimano*- bzw. *Chang Star*-Komponenten.

In den beiden letzten Jahren der Fahrrad-Produktion entschloss man sich bei *Puch*, mit dem *Manager* ein „außergewöhnliches Rad aus der *Mistral*-Serie“ als Prestige-Objekt für besonders betuchte Kunden anzubieten. Es stand mit 32.960 Schilling in der Preisliste und wurde in einer exklusiven Anzahl von 50 Stück gebaut. Längerer Rahmenbau, flacher Lenker, Index-Schaltung, Lichtanlage, schmale Kotflügel und die reichliche Goldplattierung machten aus der *Mistral*-Rennmaschine ein luxuriöses Stadtrad.

Als Sondermodell wurde Ende 1978 das Aluminium-Rennrad *Alutron* vorgestellt. Die ganze Maschine brachte 8,4 kg auf die Waage, der 59 cm-Rahmen wog 1,4 kg. Erstmals griff man auf eine Klebetechnik zurück, die bisher nur im Flugzeugbau angewandt wurde und modifizierte sie. Die Rohre wurden in die Muffen eingeklebt und nicht konventionell geschweißt oder gelötet. In der Praxis erwies sich die Klebetechnik aber als wenig zuverlässig, sodass man sich nachträglich mit Nieten behelfen musste.

Ähnlich wie die *Ultima-Bergmaschine* nur auf Wunsch war die *Mistral Ultima-Zeitfahrmaschine* erhältlich, und das nur 1986.

Ab 1979 finden sich in den Katalogen der *SDP AG* auch Rahmensätze, bestehend aus Rahmen in verschiedenen Höhen, Farben und Dekors und Gabel inklusive Steuersatz, angeboten.

Im Jahre 1988 waren im *Puch*-Fahrradkatalog des österreichischen Importeurs *Thalinger* im Stil fast unveränderte *Puch*-Rennräder zu finden. Die Modelle *Ultima, Professional, Competition, Royal Force, Lady Sport* und *Leader* hatten zwar Rahmen aus dem italienischen *Columbus*-Rohr statt wie bisher von *Reynolds*, diese waren aber noch ganz à la *Puch* lackiert. Zwei weitere Modelle, das *Equipe* und *Rad-Sprinter*, hatten noch aus *Puch Hi-Tension*-Rohr handgefertigte Rahmen, die Reste der *Puch*-Rohrfertigung mussten noch abgebaut werden.

Im Jahr darauf fand eine umfangreiche optische Neugestaltung des Rennradprogramms statt. Die

Farbgebung war modernisiert, fließende Farbverläufe ersetzen die scharfen Trennlinien früherer Jahre. Ein einschneidender Eingriff in die Optik der Top-*Puch*-Modelle war der Verzicht auf *Campagnolo*- zugunsten von *Shimano*-Komponenten. Im Jahre 1990 änderte sich nur die Lackierung, die Modelle blieben die gleichen, die Ausstattung wechselte zu neueren Komponenten. Die Rennrad-Modelle waren seit 1988 jedes Jahr billiger geworden – auch ein Indiz für abnehmende Qualität. Ab 1991 gab es an italienischen Puch-Rennrädern die Modelle *Avelon*, *Bagarre*, *Leader* und *Equipe*, insgesamt Einsteiger-Modelle, von Optik und Ausstattung her keineswegs mehr an eine große Marke erinnernd. 1993 wechselten die Modellnamen zu *Passage 101*, *102*, *103* und *104*, im Jahr darauf zu *Passage 504* und *602*, im Jahr 1995 zu *Passage 602* und *621*. Damit endete die lange, faszinierende Geschichte der *Puch*-Rennräder.

## 10. Sporterfolge

Um die Jahrhundertwende verloren der Radsport insgesamt und besonders die „Hochburg“ Graz stark an Bedeutung, während in Frankreich 1903 die „Tour“ und in Italien 1909 der „Giro“ ins Leben gerufen wurden. Erst in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg intensivierte Puch wieder sein Engagement im Radrennsport: Ab 1950 baute man einen eigenen semiprofessionellen Rennstall auf, wozu wohl auch der erfolgreiche *RV Junior* der Konkurrenz *Junior-Fahrradwerke* und die neue Österreich-Rundfahrt (1949) motiviert haben dürften. Der erste aus dem *Puch*-Rennteam, der von sich reden machte, war Karl Cerkovnik. Er wurde 1951 bei der Österreich-Rundfahrt trotz Blessuren „Bergkönig“ und stand mit seinem Titel dem ersten Rennrad von Puch, dem *Bergmeister*, Pate. (s. „Rennräder“)

Von den Anfängen des *Puch*-Rennteams zeichnet Josef „Joschi“ Stadler in seiner Autobiografie ein durchaus ambivalentes Bild: Unter den Rennfahrern habe er Disziplinlosigkeit, Selbstherrlichkeit und das Motto „Jeder gegen jeden“ erlebt. Hingegen durchwegs positiv sind die Erinnerungen, die das Kleeblatt der damaligen Spitzenfahrer Stefan Mascha, Heinz Klöckl, Edi Ignatovic und Franz Durlacher an diese Zeit hat. Die „Fab Four“ des *Puch*-Rennstalls führen national an die Spitze und konnten auch international schöne Erfolge erringen: 1958 gewann Richard Durlacher die Österreich- und die England-Rundfahrt, der aus Wien geholte Stefan Mascha siegte auf der Österreich-Rundfahrt 1959 und 1961.

Neben den Straßenrennfahrern waren in den Baracken am Sportplatz vis-à-vis des Stammwerkes in der Puchstraße auch das Kunstradteam und die Radballer zuhause. In dieser Zeit galt die Steiermark – gemeinsam mit Vorarlberg – als führend im österreichischen Saalsport.

Seit Mitte der 1970er-Jahre, zeitgleich mit der Entwicklung eigener Rennräder, wurde *Puch* wieder im Radsport initiativ. Man trat als Sponsor auf, stellte Rennfahrern Material zur Verfügung und formierte schließlich 1978 ein Amateurrennteam, das u.a. drei Mal die Staatsmeisterschaft im Mannschafts-Vierer gewann. In den folgenden Jahren wurden fast alle wichtigen Rennen in Österreich gefahren und viele gewonnen.

Der große Auftritt bei der Heim-WM 1987 in Villach sollte dann zugleich auch der letzte sein: Am 2. September fuhr der Vierer im 100-km-Mannschaftszeitfahren mit Helmut Wechselberger, Hans Lienhart, Mario Traxl und Bernhard Rassing auf den dritten Platz und damit zur ersten rot-weiß-roten Straßenmedaille der WM-Geschichte.

Auch in den USA konnten im Radsport Erfolge verzeichnet werden. Man begann 1976 mit dem Sponsoring von Rennfahrern. Eine der erfolgreichsten Radsportlerinnen der USA, Connie Carpenter Phinney (geb. 1957, Madison/Wisconsin) fuhr *Puch*: 1982 gewann sie die *Coors Classic* zum zweiten Mal. 1984 sollte sie – nicht mehr auf *Puch* – bei den Olympischen Spielen in Los Angeles ihren größten Triumph feiern, als sie auf spektakuläre Weise den Zielspint mit einem „Tigersprung“ gewann und damit erste Olympiasiegerin im Radsport wurde.

In kleinerem Umfang unterstützte *Puch* auch Amateur-(Junior-)Teams in England (*Kirkby C.C.*) und in der Schweiz (*Allegro Puch*).

1980 bis 1985 engagierte sich *Puch* im Profi-Radsport, die Teams waren in Deutschland, der Schweiz und in Frankreich beheimatet. Von den Namen her am schillerndsten war das Team *Puch Sem* von 1980, das unter dem Trainer-Duo Rudi Altig und Jean de Garibaldi 20 Fahrer aus Portugal, Frankreich, Deutschland, der Schweiz, Norwegen und den USA versammelte, darunter Dietrich Thurau, der damals Dritter bei Paris–Roubaix wurde. Der Portugiese Joaquim Agostinho, mit 37 Jahren „Methusalem“ der Truppe, wurde Fünfter bei der „Tour de France“, bei der man als Team die dritte Stelle der Mannschaftswertung belegte.

Am erfolgreichsten war das 1981er-Team *Puch Wolber*, dem neben Bernard Thévenet, dem zweimaligen Tour-Sieger (1975, 1977), Athleten aus Frankreich, der Schweiz und Deutschland sowie der Österreicher Gerhard Schönbacher angehörten. Schönbacher war auch im folgenden Jahr bei *Puch Erotex* – gemeinsam mit Harry Maier und Gerhard Zadrobilek unter Manager Serge Lange –, sowie 1984 bei *Puch Rivat Campagnolo* dabei und erlangte Bekanntheit bei der Tour als zweifacher Träger der „Lanterne rouge“ (1979/80), der Anerkennung für den Letzten. Einen kurzen Auftritt hatte 1982 das belgische Team *Masta – Puch – Marc Zeepcentrale*.