



QUOTENHIT UND ARME VERWANDTE

Die legendäre himmelblaue DS 50 ist der Puch-Megaseller, mit dem wir groß geworden sind. Und der weit weniger erfolgreiche R 50 zeigt, dass bei Puch Verkaufsknüller und glücklose Modelle gemeinsam unterwegs waren

Puch war am österreichischen Zweiradmarkt immer Marktleader. Leider nicht immer auch Trendsetter. So dauert es sogar eine „Schrecksekunde“ von satten zwei Jahren, als im Jahr 1957 mit der Lohner Sissy und dem KTM Mecky die ersten österreichischen Mopedroller auf den Markt kom-

men, bevor Puch reagiert. Lohners Sissy ist von Haus aus als zweisitziges Moped konzipiert, das KTM Mecky macht den technischen Umweg vom eigenen (von Ing. Ludwig Apfelbeck konstruierten) Motor zum bewährten Sachs-Motor und einer Federverstärkung der hinteren Schwinge für den Soziusbetrieb.

1958 kommt auch das Modell Conny der Halleiner Motorenwerke (HMW) auf den Markt. Allerdings viel zu spät, um den wirtschaftlichen Untergang dieses traditionsreichen Mopedherstellers, der

Nicht so kräftig wie ein Motorrad, aber dafür viel eleganter

zu diesem Zeitpunkt bereits nach Kottlingbrunn in Niederösterreich übersiedelt war, aufhalten zu können (siehe auch Story über die österreichischen Mopedroller in „motomobil“ Folge 004 oder auf www.motomobil.at).



(1) Sex sells. Und wenn es nur ein züchtiges Mädel am DS-50-Lenker ist, der Kaufreiz ist groß. Zweiradklame ohne Sturzhelm wäre heute eher undenkbar. Und auch sonst ...

(2) Mit dem DS 60 „Kleinroller“, der zu über 90 Prozent bauartgleich mit dem DS 50 Moped ist, will man die Käuferschicht der „Führerschein-a-Besitzer“ und der noch gültigen 125er-Militärführerscheine aus Wk II ansprechen. Doch die Verkaufszahlen bleiben im Keller – heute ein gutes Argument für einen hohen Wert des DS 60 Scooters bei Sammlern

Weil gegen Ende der 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts ein großer Bedarf an billigen, leichten Zweirädern – die natürlich schon „gehobenen“ Ansprüchen entsprechen sollen – besteht, werden von Puch alle Anstrengungen unternommen, um so ein Fahrzeug anbieten zu können. Der neue Mopedroller soll möglichst hohen Fahrkomfort, besten Schmutzschutz und geringstmögliche Betriebskosten aufweisen.

Zeitlose Wünsche: hoher Fahrkomfort, geringe Kosten

Somit stellt Puch dann im Jahr 1959 das Modell DS 50 vor, den ersten zweisitzigen Mopedroller des Traditionshauses aus Graz.

Die Modellbezeichnung DS steht für „Doppelsitzer“ und „Schwingenmodell“. Es ist als führerscheinfreies Moped konzipiert und besitzt einen glattflächigen Schalenrahmen, der im Heckteil die Federbeinabstützung für die Hinterradschwinge und die zweisitzige Sitzbank aufnimmt. Unter der Sitzbank befindet sich ein relativ voluminöser Stauraum, der durch den hochklappbaren Sattel erreicht wird. Das 12-Zoll-Vorderrad

wird von einer geschobenen Langarmschwinge aufgenommen. Die Scheinwerferverkleidung, die auch gleichzeitig ein interessantes Stylingelement zur Verkleidung des Gabelkopfes bildet, besteht aus Leichtmetallguss. Das elegant geschwungene und groß dimensionierte Beinschild, das fließend in die Trittbretter übergeht und vor Straßenschmutz und Spritzwasser schützt, fügt sich sehr harmonisch in die Gesamtlinie des neuen Puch-Mopedrollers.

Als Antriebsaggregat dient der bewährte Puch-Dreigangmotor mit einem Bohrung-Hub-Verhältnis von 38 zu 43 Millimetern, das einen Gesamthubraum von 48,8 Kubik ergibt. Die Leistung beträgt 1,24 kW (1,7 PS) bei 4700 Umdrehungen; weitere Attribute des Motors sind Gebläsekühlung und Drehgriff-Handschaltung. Auf Antrieb kann Puch mit dem feschen (zumeist mit Weißwandreifen ausgestattet) Mopedroller viele Kunden gewinnen und binnen Jahresfrist ist die „Daisy“, wie bald der Spitzname lautet, nicht mehr aus dem österreichischen Straßenbild wegzudenken. Um den österreichischen Zulassungsbedingungen zu genügen, muss die Daisy für den Zweipersonenbetrieb zunächst mit zwei Pedalpaaren ausgerüstet sein, später genügt dann ein Pedalpaar und ab 1968 darf das Moped mit Kickstarter ausgeliefert werden. Für die bis dahin verkauften DS 50 gibt es einen Kickstarter-Umrüstsatz.



ZUM AUTOR

PROF. DI (FH) FRITZ EHN (das Foto zeigt ihn 2012 auf einer der Puch DS 50 im Österreichischen Motorradmuseum) 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. Weishaupt Verlag, Graz) oder „Auf zwei Rädern ins Wirtschaftswunder“ (GeraMond Verlag, München). Das von ihm gegründete und geleitete „Erste Österreichische Motorradmuseum“ in Sigmundshergberg zeigt auf 1300 Quadratmetern Ausstellungsfläche 250 wertvolle und richtungsweisende Exponate

Im Laufe der Jahre gibt es nur wenige Modifikationen für das Erfolgsmodell. So wird zunächst ein größerer Scheinwerfer in die Maske integriert und 1969 kommt das Modell Twen in orange-beiger Lackierung mit großem Tank, flacher Sitzbank, hohem Lenker und ohne Beinschutz und Trittbretter auf den Markt. Diese Ausführung ist vor al-





lem für die sportlich ambitionierten männlichen Jugendlichen gedacht – der erhoffte Verkaufserfolg bleibt allerdings aus. Insgesamt ist die Daisy ein Riesenerfolg: Bis zum Produktionsende im Jahr 1981 werden 283.554 Exemplare der DS 50 verkauft! In der Endversion als DS 50 L hat sie einen großen 10-Liter-Tank, eine flache Sitzbank und einen fußgeschalteten Viergangmotor mit einer Leistung von 1,9 kW (2,6 PS) bei 5000 Umdrehungen.

Angespornt durch den spontanen Erfolg des DS-Mopedrollers stellen ihm die Puch-Werke Ende 1960 eine führerscheinpflichtige Variante zur Seite: den Leichtroller DS 60. Dieser hat ein Bohrung-Hub-Verhältnis von 42 zu 43 Millimetern, einen Hubraum von 60 Kubik sowie eine Leistung von 2,9 kW (4 PS). Das Fahrgestell ist mit dem des DS-50-Mopedrollers identisch, die Lackierung ist jedoch hellgrau-beige. Dazu merkt die österreichische Fachzeitschrift „MOTORRAD – Motorsport, Roller und Moped“ in Heft 12/1960 unter dem Titel „Puch bringt neuen Leichtroller“ folgendes an: „Eindeutig steht fest, dass für leichte Motorräder und Roller nach wie vor ein echter Bedarf

DS 60 mit vier PS – seinerzeit schon ein echter Kraftroller!

vorhanden ist, nach Fahrzeugen, die in jeder Hinsicht sozusagen fest sind, doch trotzdem in den Anschaffungs- und Erhaltungskosten bescheiden bleiben. Sprechen wir es klar aus: Bedarf nach einem Fahrzeug, das wieder einen echten Abstand (preislich gesehen) zum billigsten Vierradfahrzeug hat.“

Das Fahrzeug wiegt betriebsfertig 68 Kilo; das zulässige Gesamtgewicht wird mit 220 Kilo angegeben; die erreichbare Höchstgeschwindigkeit mit 70 Stundenkilometer; und die Steigfähigkeit im ersten von drei Gängen mit 25 Prozent für eine Person und 17 Prozent für zwei Personen – das reicht für die meisten



Alpenpässe. „Bei einem Preis von 5950 Schilling kann diesem neuen Fahrzeugtyp von Puch eine durchaus günstige Prognose gestellt werden: ein leichter Stadroller, der bisher auf dem Markt fehlte, für den aber sicherlich echter Bedarf vorhanden ist.“

Aber auch kritische Bemerkungen enthält der Artikel: „...erwähnenswert wäre noch der Benzintank mit 5,5 Litern Inhalt – ein Liter mehr wäre besser.“ Auch: „Das Fahrzeug kann nur mit Führerschein gefahren werden und muss wie jedes Fahrzeug polizeilich zugelassen werden – wo man wohl das vordere Kennzeichen anbringen wird? Gera-

de dieser Leichtroller zeigt deutlich, wie notwendig die Wiedereinführung der ehemaligen Führerscheinklasse a – auf heutige Verhältnisse zugeschnitten – wäre.“

Im milden Licht des seit damals vergangenen halben Jahrhunderts darf angemerkt werden, dass die beiden vorderen Nummernschilder (je eines links und eines rechts am Vorderkotflügel montiert) in den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts ohnehin abgeschafft wurden und die Anspielung auf den a-Führerschein aus dem Zweiten Weltkrieg ein eigentlicher Beweggrund für Puch war, den DS-60-Roller zu bauen. Denn es gab noch genug Kriegsteilnehmer, die den alten und noch immer gültigen

(1) Die Sechziger: Sie und Er im winddichten Plastik-Trenchcoat, in dem man auf jeden Fall ohne jedwede Ventilation heftig transpiriert.

Er mit Schmalzlocke, Sie mit etwas zerzauster Farah-Diba-Frisur. Was noch auffällt: der Sitzbanküberzug am Moped mit Tiger-Design und Fransen. Im Hintergrund eine Puch 150 TL aus den frühen Fünfzigern

(2) Museumsdirektor Professor Fritz Ehn mit Puch DS 50 und zeitgenössischen Lifestyle-Accessoires

(3) Das Parallelmodell R 50 (ab 1964) als „eleganter Kleinroller“ mit völlig freiem Durchstieg – ein Totalflop. Heute bei Sammlern begehrt, doch kaum ein Exemplar mehr ohne ausgehärtetem und zersprungenem vorderen Plastikkotflügel. Dass es auch ein Automatikmodell gab, machte den Verkauf nicht erfolgreicher

grauen a-Schein hatten. Dass sich die Geschichte heute unter anderen Vorzeichen wiederholt (125er-Schein ab 16 Jahren), steht auf einem anderen Blatt ...

Um den Erfolg des Mopedrollers zu steigern, schafften die Konstrukteure in Graz parallel zur DS-50-Baureihe ein komplett neues Modell, das konstruktiv zur Erreichung eines völlig freien Durchstiegs eine totale Abkehr vom Schalenrahmen bedeutet. Der Puch-Werksprospekt präsentiert das Fahrzeug unter dem Titel: „Elegant den ganzen Tag“. Der neue Mopedroller R 50 hat einen Zentralrohrrahmen mit geschobener Langarmschwinge als Vorderradführung und eine Zweiarmschwinge als Hinterradfederung. Die Karosserie weist Beinschutz mit Trittbrettern sowie eine komfortable Doppelsitzbank und Gepäckträ-

Sprödes Plastik war der Garaus für den Puch-50er-Roller

ger auf. Als absolute Novität – und schlussendlich als Sargnagel dieses Modells – ist die exzessive Verwendung von Kunststoffen im Serienbau bei Puch einzustufen. So sind der vordere Kotflügel, die Scheinwerferverkleidung, Klingelträger, Haubendeckel und Kettenkasten aus thermoplastischem Kunststoff hergestellt. Als Antriebsquelle dient wie bei der DS 50 der gebläsegekühlte Dreigang-Getriebemotor. Ab 1967 kann auf Wunsch der Zweigang-Automatikmotor geliefert werden. Ab 1968 gibt es für den R-50-Mopedroller auch den neuen gebläsegekühlten Viergangmotor. Und als Exote kommt unter der Modellbezeichnung DS 50 N eine Kombination aus R 50 und DS 50 auf den Markt: Das Vehikel weist die Lenker-Scheinwerfer-Verkleidung und den Vorderkotflügel des R 50 aus Kunststoff auf, der Rest besteht aus dem Schalenrahmen-Fahrwerk und dem Motor der DS 50.

Vom R-50-Mopedroller werden von 1965 bis 1972 (als diese Bau-



reihe wegen Erfolglosigkeit eingestellt wird) lediglich 15.525 Exemplare (Schalter und Automatik) erzeugt. Bei heutigen Sammlern ist die Beliebtheit der DS-50- und DS-50-L-Modelle ungebrochen, R-50-Modelle findet man hingegen kaum. Das vor allem deshalb, weil

es kaum noch Kunststoffteile gibt, die nicht infolge totaler Versprödung der Thermoplaste zerbrochen sind. Den R-50-Sammlern geht es wie den moderner Kunstgalerien: Wehe, sie kommen in die Jahre, dann sind die Kunststoffobjekte nur mehr Brösel. ©

ES SPRICHT DER SPEZIALIST

„PREISGÜNSTIGE OLDTIMEREI“

Hermann Stöckl, Gründer des Puch-Teileversorgers RBO, über die Ersatzteilsituation und die Kaufpreise für historische DS 50



„Die DS 50 war ja bis noch vor ganz kurzer Zeit im Alltagsbild weit verbreitet. Die Ersatzteilsituation ist ausgezeichnet, von den Weißwandreifen bis zur Sitzbank und den Motorteilen gibt es wirklich alles. Auch Leistungsteile mit besseren Überströmkanälen und größeren Wellenlagern sind lieferbar. Lediglich

bei der Schürze samt Trittbrett gibt's Schwierigkeiten – hier existieren weder Originalteile noch Nachbauten, und beim Ankauf einer DS 50 sollte man unbedingt darauf achten, dass die Schürze komplett beziehungsweise restaurationsfähig ist. Den Vorderradkotflügel hingegen bekommt man als Gfk-Nachbau.

Das Preisniveau ist für Puch-Mopedliebhaber sehr attraktiv: Für einen Scheunenfund zahlt man je nach Zustand 300 bis 700 Euro. Um 500 bis 700 Euro darf man sich erwarten, dass das Ding anspringt und sich bewegt; eine gebrauchte DS 50 um 1000 Euro sollte komfortabel das Prüfpickerl bekommen. Für einen 1a-Zustand zahlt man um die 2000 Euro. Wobei man in eine Vollrestauration schon auch bis zu 3000 Euro reinstecken kann. Auf unserer Webseite www.rbo.at gibt es immer wieder interessante Puch-DS-50-Angebote.“