

# PUCH – Fahrzeugproduktion mit Tradition

Von Gerhard M. Dienes

Puch ist ein klingender Name in Graz. Welcher Grazer (im nicht ganz jungen Alter) hat nicht zumindest ein Puch-Fahrrad besessen, wer erinnert sich nicht an das inzwischen legendäre Puch-Schammerl, den Puch G – einst der beste Geländewagen der Welt –, wer hat sich seinerzeit nicht zumindest ein bisschen darüber geärgert, dass die Fahrradproduktion samt dem Namen Puch nach Italien verkauft wurde. Das Traditionsunternehmen Puch hat eine lange Geschichte.

Am Anfang stand Johann Puch (1862-1914), ein Schlosser aus Pettau/Ptuj, der in Graz mit der fabrikmäßigen Erzeugung von Fahrrädern begann. „Wenige Artikel, die der Mensch je benutzte, haben eine derartige Revolution in den gesellschaftlichen Bedingungen geschaffen, wie das Fahrrad“, vermeldete im Jahre 1900 das „US Bureau of the Census“.

Das Fahrrad entwickelte sich vom exklusiven Spiel- und Sportgerät zum alltäglichen, schnell unentbehrlich gewordenen Verkehrsmittel und erwies sich als dynamischer Faktor des gesamten Wirtschaftslebens.

1908 bereits hatte Puch das 100.000ste Fahrrad ausgeliefert. Die Firma florierte und der unternehmerische Geist wandte sich dem Bau

von Motorfahrzeugen zu. Bis 1914 waren 21 Autotypen und elf Motorradmodelle erzeugt worden.

Johann Puch setzte von Anfang an auf eine breit angelegte Werbung zur Verkaufsförderung seiner Produkte und stieg groß in das Renngeschäft ein. Schon 1893 errang eines seiner „Styria-Räder“ auf der Strecke Wien-Berlin den dritten Platz. Auch den Verkauf seiner Motorräder kurbelte Puch mit spektakulären Rennerfolgen an.

Die Zwischenkriegszeit brachte Fusionierungen: 1928 entstand die Austro-Daimler-Puch AG, 1934 die Steyr-Daimler-Puch AG. 1938 wurden 86% der in Österreich fahrenden Motorräder bei Puch erzeugt.

Der 2. Weltkrieg – bei Puch wurden „wehrwirtschaftliche“ Produkte erzeugt – war für die Firma durch große Zerstörungen und eine begonnene Neuanlage des Werksgeländes in Liebenau (Thondorf) gekennzeichnet. Dorthin verlagerte sich nach 1945 die Produktion. Kleinere Teile der Firma blieben jedoch im Süden des Bezirks Gries.

In den Fir-

mendaten von Puch spiegelt sich die Motorisierungswelle der Nachkriegszeit. Bereits 1952 verließ im Puch-Werk alle vier Minuten ein fahrbereites Motorrad oder Moped das Fließband. Puch und Moped wurden zu Synonymen, und ein Witz stellte die Frage: „Warum fahren die Kärntner mit dem Moped in die Bibliothek?“. Die Antwort: „Weil auf dem Moped ‚Puch‘ steht.“

1957 begann erneut die Produktion von Automobilen. Der Puch 500 war ein echter Renner. Doch ein echter



Puch war er nicht. Obwohl eigene Prototypen vorhanden waren, arbeitete man mit Fiat zusammen – eine eigene Karosseriefertigung hätte die Finanzgrenzen gesprengt. „Die Modelle Steyr 500, 650 und 700 beherrschten fortan das Straßenbild Österreichs, sie waren vielfach der erste motorisierte Untersatz junger Familien und wegen ihrer Leichtigkeit auch im Motorsport überaus erfolgreich. Der Puch war für Österreich das, was für Deutschland der Käfer war.“ (Hans-Roland Zitka, Frankfurter Allgemeine Zeitung)

Weitgehende Grazer Entwicklungen waren die legendären Geländekraxler „Puch-Haflinger“ und „Puch-Pinzgauer“. Großen Wert legte man bei Puch auf Kontinuität und Zuverlässigkeit der Belegschaft. Die Lehrwerkstätte sicherte die Arbeitskraftressourcen und erwies sich im Zuge des Facharbeitermangels nach 1945 als absolute Notwendigkeit. Besondere Sozialleistungen und lang gediente Mitarbeiter, die



„Puchianer“, zeichneten das Unternehmen aus.

1974 wurde das letzte Puch-Motorrad gebaut, ein Fabrikat, das durch Jahre den österreichischen Markt dominierte. Bis zu 400.000 Fahrräder verließen in den 1970er Jahren das Werk, dann sank die Stückzahl auf unter 10.000. Als 1987 das letzte Puch-Fahrrad in Graz montiert wurde, war dies für die protestierende Belegschaft, aber auch für die steirische Landeshauptstadt ein Schock. Die Fiat-Tochter Piaggio hatte die Fahrradmarke erworben.

„Wahrscheinlich lag das Ende auch im Zeitgeist begründet, der Auto mit ‚intelligentem Produkt‘ und Zweirad mit ‚etwas für ein Entwicklungsland‘ gleichsetzte. Als gesichert kann angenommen werden, dass die damals maßgeblichen Herren der Konzernführung (und darüber hinaus) nicht an die Zukunft des Zweirades glaubten. Dies zu einer Zeit, als sich eine Trendwende schon abzeichnete und in der die ersten Mountain-Bikes anderswo schon in Serie gingen.“ (Wolfgang Wehapp).

Seit damals dominiert in St. Thondorf der Vierrad- bzw. Allrad-Bereich. Die Steyr-Daimler-Puch AG ging 1998 in die Magna Steyr Graz über; als Partner von Automobil-Unternehmen, die zum Teil schon früher den Weg nach Graz fanden wie Mercedes-Benz, VW, Fiat, BMW und Chrysler.

Der Name Puch ist seither nur noch Erinnerung – an eine große Zeit.



Puch: Führend in der Entwicklung des Allrad-Antriebs.



Fließband im Puchwerk.  
Foto: <http://home.concepts.nl/~vroegop/matspuch/>