

Wie eine Droge....

Über Klassiker aus der frühen Phase der Motorisierung Österreichs, oder wie Männer den Objekt ihrer Begierde verfallen.

Auszug aus „Der Standard“ 30. August 2002

Motoren, Oldtimer – symbiotische Beziehungen, Zwangsneurosen, unsichere Wertanlagen potentieller Bankrotteure oder einfach ein sentimentaler erotomanischer Tick? Der Antwort hängt vom Standpunkt des Diagnostikers ab, ist aber in jedem Fall nebbich für die Protagonisten dieser kleinen Geschichte über Liebe, Auto, Wahn und Leidenschaft.

Robert Prokschi ist 35 Jahre alt, verheiratet und Vater von vier Söhnen. Das schicke Einfamilienhaus der Familie Prokschi in Wöllersdorf bei Wiener Neustadt ist grün - weiß gestrichen, die straßenseitige Fassade mit emaillierten Steyr-Puch-Emblemen verziert. Ums Haus sind verschieden-färbige Puch 500 geparkt, zwei Garagen sind den wertvollsten Modellen vorbehalten, unter anderem dem letzten noch angemeldeten Gendarmerie-Puch Österreichs oder einem feuerroten 650 TR2, der legendären „Rennsemmel“, die mehrmals Europameistertitel einheimste und von der zwischen 1964 und 1968 ganze 250 Stück vom Band der Puch-Werke in Graz-Thondorf liefen. Sein erster Puch 500 Kombi C war für Robert Prokschi eigentlich eine rein rationale Angelegenheit: 2000.- Schilling Kaufpreis, 60.- Schilling Stempelmarke, fünf Liter auf hundert Kilometer, vollgasfest bei 110 km/h Maximalgeschwindigkeit. Aus der Zweckliaison wurde Leidenschaft, und in den vergangenen zwölf Jahren sind mehr als 60 Exemplare des mittlerweile raren Alpinminis bei Prokschi gelandet.

Freilich, so manchen davon konnte der gelernte Kunststoffverarbeiter die „Schlachtbank“ nicht ersparen, und sie bilden heute die Basis des weltweit wohl bestsortierten Puch-Ersatzteillagers. Zwar ist ein Puch 500 mit einem Gabelschlüsselsatz bei minimalem handwerklichen Geschick zerleg- und reparierbar, die tieferen Geheimnisse des Zweizylinder – Viertakt - Boxermotors sind jedoch bestgehütetes Spezialwissen von nur noch wenigen Überlebenden aus der klassischen Puch-Zeit. Von der Alpenversion des Cinquecento wurden zwischen 1957 und 1972 59.000 Stück produziert, von denen nur noch etwa 3000 Exemplare existieren. Prokschi unterhält mittlerweile gute Kontakte zu großen alten Puch-Männern wie dem einstigen Leiter der Thondorfer Rennabteilung Erwin Ortner oder dem Getriebe- und Tuning-Experten Erwin Göschel.

Längst ist der Name Prokschi auch in der deutschen Puch-Szene ein Begriff, wo sich Leute wie Georg Hummel, Herausgeber einer ausschließlich dem Thema Puch gewidmeten Zeitschrift, um die ständige Präsenz der Sportversion des Fünfhunders bei internationalen Oldtimerrennen auf dem Hockenheim- und Nürburgring bemüht. Und auch aus Japan sind mittlerweile Ersatzteilhändler schon nach Wöllersdorf gepilgert. Die ständigen Nachfragen haben Robert Prokschi zunehmend in Loyalitätskonflikte mit seinem Arbeitgeber geführt, da einerseits findige Puch-Aficionados bei der Jagd nach raren Ersatzteilen den Mikrospritzguss-Fachmann bis an seinen Arbeitsplatz verfolgten, andererseits Prokschi längst den Lebenszweck gänzlich seiner großen Autoliebe widmen wollte. Kürzlich wurde der für Familie, Firma und Robert tragfähige Kompromiss gefunden: Sein Arbeitgeber sichert sich Prokschis Spritzguss-Fachwissen noch für befristete Zeit auf Werkvertragsbasis, und Robert wagt parallel dazu den Schritt in die Selbständigkeit.

Unternehmen Puch 500 – alle Ersatzteile, Nachfertigungen in Originalqualität, faire Preis – Leistungs - Relation, unentgeltliche Auskunft und Beratung. Für AMS und Unternehmungsgründungsprogramm eine „plausible und förderungswürdige Geschäftsidee“. Der Firmenstart Mitte September ist gleichzeitig Widergeburtstermin des nächsten Prokschi-Babys: ein eis-blauer Puch 500, nach zwölf Jahren Ersatzteilsammeln „aus der Schachtel“, also ausschließlich und bis zur letzten Dichtung nur aus neuen Teilen, wieder aufgebaut.