

JANEZ PUH

KRONOLOGIJA PROIZVODNJE OD USTANOVITVE TOVARNE DO NJEGOVE SMRTI  
Društvo rojaka Janeza Puha Juršinci

Avtor: Marijan Duh



***Janez Puh, kot je bil upodobljen v »Algemeine Automobil-Zeitung«.***

## 1890

Februar-izdana prošnja za dovoljenje za prosto trgovino in proizvodnjo koles na naslovu Strauchergasse 18 a.

Junija prispe dovoljenje.

Pričetek proizvodnje Puhovih koles pod imenom »Styria«. Povprečno zaposlenih 20 delavcev.

## 1891

V maju razširi svojo tovarno tako, da najame del prostorov tojarnarja Herr V. Gertha na Karlauerstrasse 26.

1. Julija se spremeni ime podjetja v splošnem partnerstvu, 17. Julija se preimenuje v »Johann Puch & Comp., fabriksmäßige Erzeugung von Fahrrädern" ter se vpiše gospodarski register Gradcu.

## 1892

Junija je novih 34 delavcev zaposlenih v Karlauerstrasse.

## 1894

Oktobra preimenuje podjetje v komanditno družbo, tako priteče tuj kapital za njeno širitev.

## 1896

Med kolesarsko dirko Trst-Dunaj se pelje s kolesom naproti ter se nato priključi. Dobi pljučnico, po kateri si opomore, toda pusti mu zdravstvene posledice.

## 1897

Po bolezni srca je nekoliko zanemaril vodenje firme in njen razvoj je začel pešati. Da bi se izvajanje financiranja nadaljevalo, je čel v posel z " Bielefelder Maschinen-Fabrik", nekdanjo " Dürkopp & Co., Aktiengesellschaft iz Westfalije .

Stara kandidna družba se izbriše iz sodnega registra.

Reorganizirana družba se od februarja dalje imenuje " Johann Puch & Comp., Styria-Fahrradwerke" ter se preseli v nove prostore v drevesni ulici (Baumgasse), v nekdanjem Kastenbaumovem mlinu.

Za dve leti dobi konkurenčno klauzolo.

Velikan je pojedel palčka....

Decembra je Anton Werner ustanovi, skrit za imeni njegovih sodelavcev in zaposlenih (Anton Werner in Martin Nöthing sta bila izločena iz firme), novo firmo "Grzer Fahrradwerke Anton Werner & Comp." Z lokacijo na Laubengasse 8-10 . Kot ime proizvodov je izbral »Styria-Original«

## 1898

Janez Puh naj bi izdelal svoj prvi motor.

## 1899

V maju izbrišejo "Grzer Fahrradwerke Anton Werner & Comp." iz sodnega registra, saj je konkurenčna klauzula potekla. Septembra je ustanovil novo podjetje "Johann Puch - Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz"

Z registracijo podjetja »Johann Puch-Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-aktiengesellschaft« v štajerski poslovni register z datumom 28. September 1899. Tako je to jesen tovarna končno zaživela. V življenju Janeza Puha je bila že stalna praksa, da je prednjačil v vseh podjetniških aktivnostih tistega časa. Tako je bilo tudi z osnovanjem te tovarne. Le ta pa že od samega začetka ni bila namenjena le izdelavi koles. Znano je, da je leto ali dve pred tem nastal dvovaljni bokser, na žalost pa se noben primerek, kakor tudi tricikel, opisan spodaj, ni ohranil.

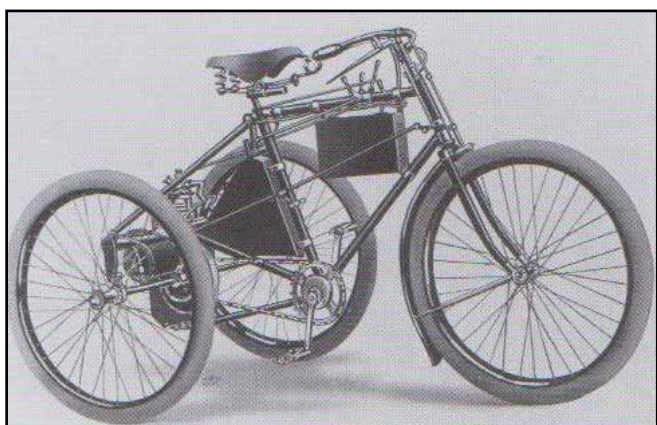
**Prvi motor, ki ga je izdelal Janez Puh, nosi letnico 1898. To je bil dvovaljni bokser z avtomatskimi sesalnimi ventili in z dolgima vzvodoma za odpiranje izpušnih ventilov.**



1900



V letu 1900 je prišlo do izdelave prvega motornega vozila. V povojih avtomobilske industrije je bila praksa, da so preizkušene koncepte in komponente uspešnih razvijalcev prevzemali tudi drugi. Na tak način se je začela zgodovina motoriziranih triciklov tovarne Puh. Po takratni terminologiji so ga poimenovali »motorno kolo«, čeprav je bil v resnici trikolesnik. Voznikov sedež in krmilo sta bila kot pri navadnem kolesu, uporabili so le močnejše cevi. Motor, eno valjni zračno hlajeni »De Dion« je bil pritrjen neposredno na zadnjo os, ki jo je tudi poganjal. Takšen način izdelave triciklov je bil takrat običajen, za pogon pri večini le teh pa so uporabili eno valjne motorje znamke »De Dion«. V naslednji fazi Puhove proizvodnje so v leta 1897 ustanovljenem De Dion Butonov okvir pričeli vgrajevati lasten motor. To je bil 250 kubični eno valjni agregat. Vozilo



so ljubkovalno imenovali »Pucher« in je postal najbolj moderno vozilo svoje dobe na Štajerskem. Ta isti agregat so leta 1903 vgrajevali v prvi Puhov dvokolesnik model A.

**Po vzoru takrat zelo priljubljenih De Dion trikolesnikov je Janez Puh leta 1900 izdelal motorni trikolesnik z tipsko oznako »D«.**

# Allgemeine Automobil-Zeitung

Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club.

Nr. 13, Band I.

Wien und Berlin, 1. April 1900.

1. Jahrgang.

Die erste **PUCH-** **Voiturette** !  
Die erste Ausfahrt ein Bombenerfolg!  
befuhr in Anwesenheit zahlreicher Zeugen den

Grazer Schlossberg • 22% Steigung!

**JOHANN PUCH** I. Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft.  
GRAZ V., Laubgasse 6-14.

**Naslovna stran časopisa »Allgemeine Automobil-Zeitung« 1. feb. 1900 napoveduje članek o bombastičnem uspehu ob prvi predstavitvi Puhovega avtomobila in vožnji na Schlossberg.**

Ta prvi Puhov avtomobilček, Voiturette iz leta 1900 nam je znan le iz risb in takratnega tiska. S tem unikatom, ki ga je kupil Guido Monchen ter se nato z velikim pompom v tisku odpeljal na Graški Schlllossberg, se šteje kot izgubljen. Po vsem tem si lahko ustvarimo vtis, kaj vse je bilo ob koncu 19. stoletja že mogoče narediti. Mojster Janez Puh je potreboval le nekaj let, da je lahko sodeloval na mednarodni ravni.

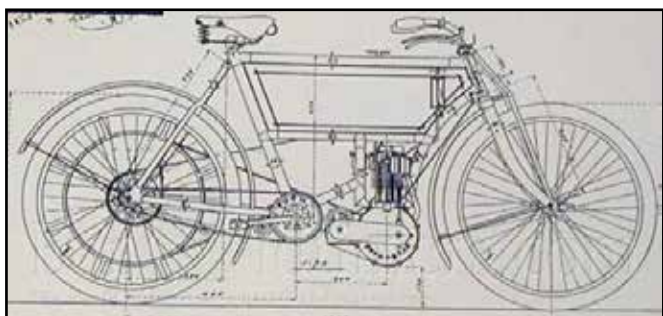


**Žal je to kopija od kopije od kopije od edine obstoječe fotografije prvega Puhovega vozila. Ni mi uspelo izbrskati nobene podobne, zato menim da je edina, ki obstaja. V vsakem primeru gre za prvi Puhov Voiturette iz leta 1900. Za krmilom sedi njegov lastnik Guido Monchen, ki se je z njim povzpел na Graški Schlossberg nato pa še na 1447 m visok Schöklberg.**



## 1902

V letu 1902 so bile priprave za serijski zagon lastnega motornega dvokolesa že tako daleč, da so pred serijske izdelke (prototipe) in njihove zmogljivosti lahko predstavili javnosti na znani »semmering-rennen« dirki.



**Puch typ A letnik 1902, 254 ccm. Proizvajali so ga 1902 in 1903.**

## 1903

Leta 1903 je bil prvič na voljo tudi Puhov motocikel iz serijske proizvodnje. Prvi model je nosil tipsko oznako »A« in je imel eno valjni zračno hlajen motor prostornine 254 ccm. Razmerje med premerom in hodom bata je bilo 68 oz. 70 mm. Takšna oblika izdelave se je zdela zelo moderna, saj ima skoraj kvadratno razmerje med hodom in premerom bata. Motor je deloval v štiritaktnem ritmu, po takratnih standardih izdelave pa je imel avtomatski sesalni ventil. »Allgemeine automobil-zeitung« v svojem testu zapiše tekst:

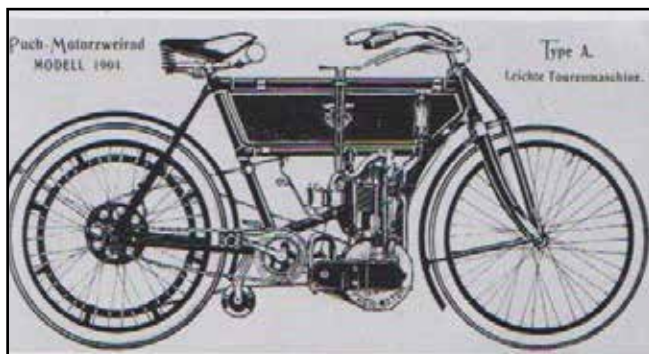
»Graška tovarna koles Johann Puch A.G. ima nov proizvod. Predstavili so nam novo motorno dvokolo. To je zelo dirkaško vozilo, ta Puch. Precej je dolg, z nizko vpetim motorjem in zelo priročno razporeditvijo komand. Motor ima med 2,25 in 2,5 konjskih sil in je izdelan neposredno v tovarni. Hladilna rebra so vidna le na zgornji strani valja, spodnja stran je brez reber. Vžig je magnetno-električen in sicer s pomočjo vžigalne tuljave in svečk. Uplinjač je vbrizgalni po sistemu »Longuemare«. Motor se nahaja med prednjim kolesom in menjalnikom ter je pritrjen na okvir z dvojnimi nosilci, tako da sam motor tvori del nosilnega okvirja. Pogon se prenaša preko zelo širokega ploščatega jermena, ki se s pomočjo napenjalnega ležaja lahko krajša ali daljša. Motor je opremljen z oljno črpalko, pnevmatike so zelo široke«.



**Puhovo motorno kolo tip »A« z takrat zelo znanim ljudskim igralcem Alexandrom Girardijem v sedlu. Pisal je v redakcijo »Allgemeine Automobil - Zeitung« 7. Avgusta 1903: »Spoštovani gospod! Želeli ste moje mnenje o motornem kolesu Puch A. Ne poznam nobenega večjega užitka! S spoštovanjem, vaš vdani Girardi«**

Za to leto so bile vse knjige naročil polne. Kupci so znali ceniti kvaliteto in solidno končno izdelavo Puhovih motociklov. Vendar pa so zaradi preobilice dela s serijskimi vozili zanemarili razvoj športnih in dirkalnih motorjev. Kljub zmagi tovarniškega voznika Nikodema na gorski dirki v razredu »A« (do 50 kg) s Puhovim motorjem tip A pa so svojo minimalno udeležbo pojasnjevali z ogromnimi naročili, ki ne dopuščajo ukvarjanja z dirkanjem. Nikodem je bentil nad odgovornimi v tovarni, da bodo po tem uspehu našli še manj časa za razvoj dirkalnih modelov kod do tedaj. Na srečo je bila njegova prognoza napačna, saj so Janez Puh in njegovi inženirji doumeli pomembnost dirkanja, ki se je pozneje izražala v prodaji serijskih modelov. Dokaz za to je bila odmevna zmagana na prestižni dirki »Coupe Internationale« dve leti pozneje.

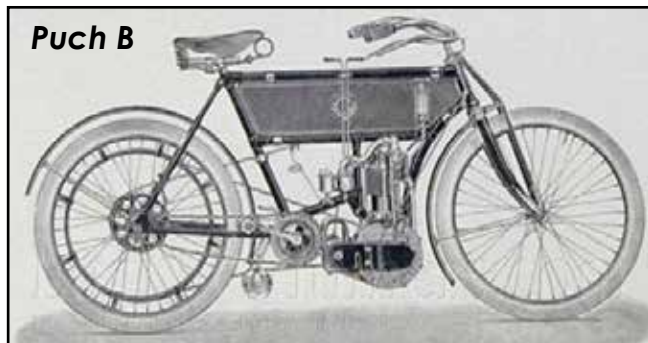
Leto 1904 je bilo za Puhovo tovarno zelo aktivno leto. Paleta modelov je bila pestra. Nekaj teh je prikazanih spodaj.



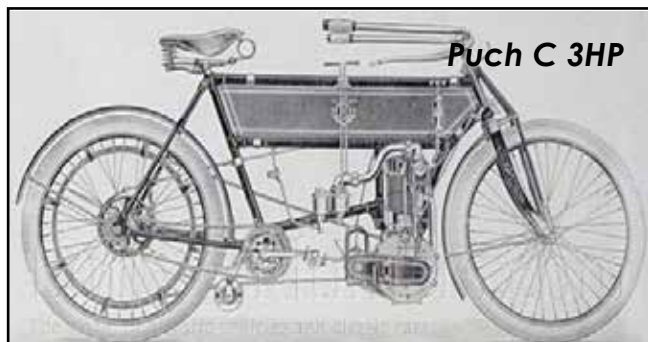
**Puch-Model, typ A 1904.**



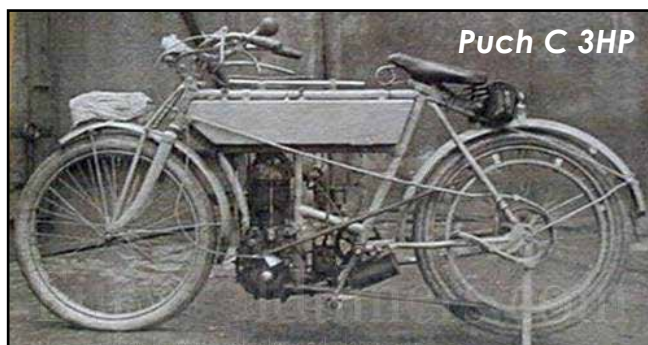
**Puch 2HP.**



**Puch B**



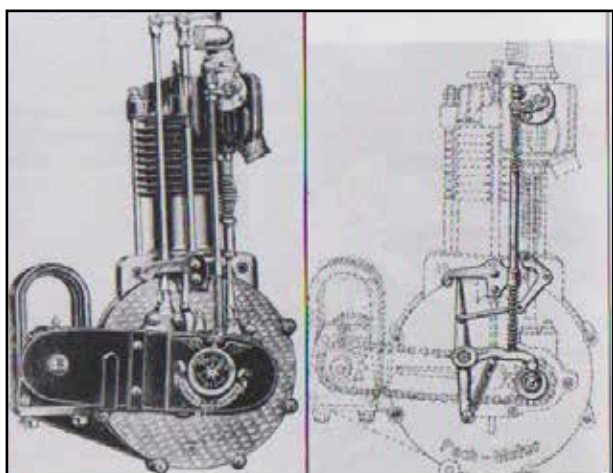
**Puch C 3HP**



**Puch C 3HP**



**Puch – dirkalni model**



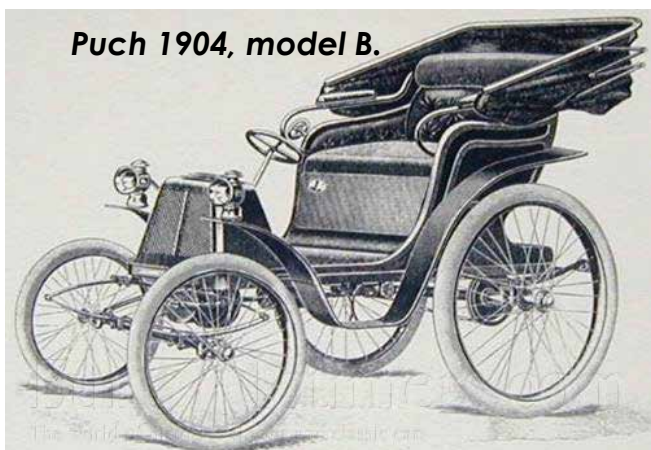
**Puch motor za tip A, enkrat z nadzorovanim (levo) in drugič z nenadzorovanim (desno) sesalnim ventilom.**



Puh je že od začetka obstoja tovarne pripravljali tudi proizvodnjo avtomobilov. Prve prototipe so ves čas izboljševali in menda nato tudi prodali. Še vedno so imeli veliko podobnosti s takratnimi kočijami. Čeprav so serijski Voiturette z dvema valjema začeli proizvajati leta 1906, so prototipi nosili isto ime, nimam podatka, kakšni motorji so jih gnali, sklepamo pa lahko, da so uporabili tedaj že zelo zanesljive motorje večjih motociklov. Voiturette je bil takrat naziv za majhen avtomobil. Uporabljali so ga številni proizvajalci tistega časa.

### **Voiturette model B:**

Risbe nam kažejo vozilo, ki ga prav tako kot model C ne najdemo v nobeni literaturi. Ogrodje je še vedno zelo »cyclecar«, kolesarsko, nadgradnja pa spominja na kočijo. Kar vidimo skozi prednje kolo, ni štirivaljni motor, saj so le tega v tip B vgradili 1908 leta.



### **Voiturette model C:**



Ta model je v primerjavi z unikatnim malčkom iz leta 1900 precej večji. Njegov nastanek je moral datirati med leti 1900 in

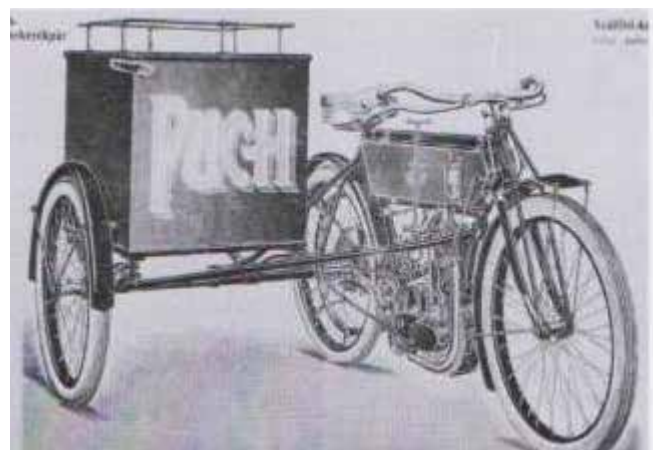
1906. Oblika ustreza vozilom tipa »cyclecar« (kolesarski avto), minimalističen avto, ki ni nudil zavetja pred dežjem in ni imel prostora za prtljago. V bistvu je bil namenjen le vožnji po mestu.



**Eden prvih reklamnih plakatov za Puhove avtomobile.**

**1905**

Po skoraj treh letih proizvodnje se je v začetku leta 1905 že nakazovalo, da si je Puhova tovarna v primerjavi z domačo in tujo konkurenco v gradnji motorjev v Donavski monarhiji izborila vodilni položaj. Za to je bila zaslužna predvsem odlična kvaliteta znamke. Tehnično in tehnološko so bili proizvodi na vrhuncu svojega časa.



**Puhov »obrtiški« model 1904.**

Tudi optično, temu bi danes rekli dizajn, je šel Puh vzporedno z okusom časa. Seveda so tudi športni uspehi prispevali nezanemarljiv delež skupnemu prihodku od prodaje. Puhi so bili do leta 1905 dobavljivi v črno-emajlirani (zelo trpežno lakirano) barvi z zelenim rezervoarjem. Okrasne ročno narisane črte na rezervoarju in na blatnikih so pomenile pomembno prepoznavnost graških izdelkov. Barva modelov letnika 1905 je kremno-bela, črte rezervoarja pa so temno rdeče. Pri vseh modelih so ohranili karakteristično obliko okvirja. Tudi v tem letu prvič predstavljeni dvovaljni model je ohranil obliko okvirja z nosilnim motorjem ter pomožnim opornikom med cevmi sedeža in vertikalno opornico motorja.

21/2 HP je bil najcenejši in najšibkejši potovalnik, ki ga je ponujala tovarna Puch. Imel je magnetno-električni vžig, zelo širok pogonski pas (34 mm), premer in hod bata 75X 80mm, 353 ccm. Prednja vilica je toga, na zahtevo je dobavljiv z avtomatskim stojalom.

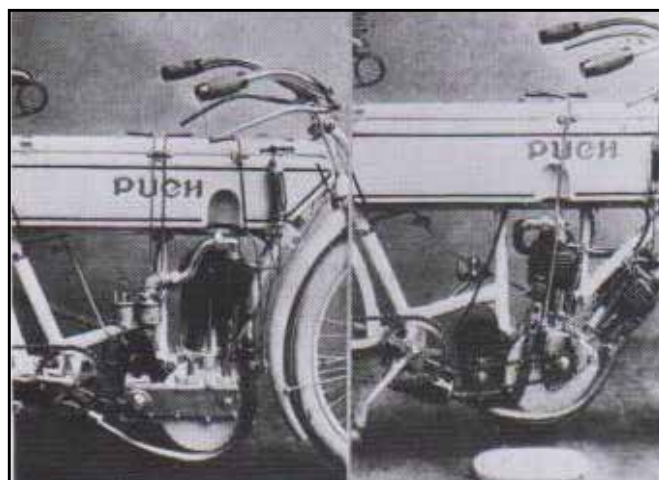


Naslednji močnejši je bil tip 3HP. Ta motocikel je bil prirejen predvsem za vožnji po hribih in slabih cestah. Tudi ta je imel magnetno-električni vžig, širok pogonski jermen, vrtina in gib bata pa sta znašala 80 oz. 90 mm pri prostornini 587 ccm.

S veliko pozornosti do potnika v bočni prikolici so razvili model 31/2 HP. Motor je imel 80mm vrtino in 90mm hod. Vidimo torej, da je bil enak kot v prej opisanem modelu. Dodatno moč so pridobili tako, da so povečali maso vztrajnika. Po želji je naročnik dobil magnetni-električni ali novejši Boschev vžigalni sistem. Vilice tega motorja so posebej ojačane, konstruktorji pa so se še posebej potrudili pri sistemu priklopa in odklopa bočne priklovice, tako da je bilo to opravilo enostavno in hitro.



**Enovaljni Puch 31/2 HP z lepo vidnim pogonskim sklopom, letnik 1905.**



**Isti model kot zgoraj viden s strani uplinjača.**

Za leto 1905 velja omeniti še nekatere novosti, ki so bile zanimive. Na primer omejen visokonapetostni vžig ki je z napredkom na področju konstruiranja novih vžigalnih svečk podjetja Bosch postopoma odločilno vplival na vse kasnejše modele.

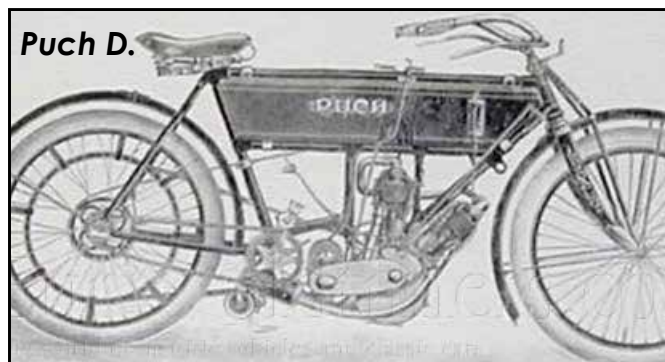
To leto so povečali prostornino »težkega enocilinderca« na 587 ccm.



No, tega leta pa so prišli na trg tudi z eno povsem novo zadevo, namreč z dvovaljnim modelom. Taja imel (za razliko od v istem letu



predstavljenega dirkalnega dvovaljnika) zadnji valj pokončen, prednji pa temu primerno nagnjen. Pojasnilo tovarne: prednost pri hlajenju! Ta konstrukcijska samovolja je potem spremljala Puhove dvovaljnike še veliko let.



Nov Dvovaljni Puhov agregat je dosegel 4 konjske moči in je imel razmerje med vrtino valja in hodom bata 72 proti 75 mm pri prostornini 610 ccm. Modeli 1905 so ponujali naslednje nove tehnične rešitve:

- Ležaj na nožnem zaganjalu z izboljšano zaščito pred umazanijo
- Sistem za sprostitvev »zapečenega« sesalnega ventila
- Širši zavorni bobni
- Ojačane pnevmatike dimenzij 650 x 65
- Močnejši ležaj ročične gredi
- Avtomatsko stojalo za lažje zaganjanje motorja
- Uplinjač iz lahke litine
- Zadnji blatnik z tečajem

Leta 1905 so pri Puhu slavili tudi velik športni uspeh. To je bila dirka za kvalifikacije za nastop na »Coupe Internationale« v kraju Patzau. To je bilo do tedaj največje dirkaško doživetje v monarhiji. V reviji »Allgemeine Automobil-Zeitung« so poročali v 23. izvodu leta 1905 takole:

»250 km v 3:45:31. Zmagovalec Nikodem na Puhu. Čast dneva je požela Puch AG. Stari mojster avstrijske motociklistične industrije, ki ima veliko razumevanje za šport, je očaral s svojo blagovno znamko. Z Nikodemom je zmagal na največji dvokolesni dirki, ki se je kadarkoli zgodila v Monarhiji. S tem si je pridobil prostor v Avstrijski ekipi.«

Vseeno pa je skupno zmago v Franciji na »Coupe Internationale« odnesel Wondrich z Laurin & Klement.



**Puhova motorna kolesa v vojaške namene.**

1906



**Nikodem je na Puhovem dirkalniku z V-dvovaljnim 990 kubičnim motorjem zmagal na dirki v Patzau/Böhmen, ki je štela za prvenstvo »Coupe Internationale«.**

Leto 1906 Puhu ni prineslo le začetka serijske proizvodnje avtomobilov ampak tudi mednarodni preboj kot znamka



športnih vozil kot rezultat številnih zmag na prvenstvu »Coupe Internationale«, ki jih je privozil dirkač Eduard Nikodem.

»Nikodem je celotno progo 250 km prevozil v času treh ur, 13 minut in 45 sekund. S tem je leto starejši rekord, ki ga je imel Wondrich (Laurin & Klement) izboljšal za 11 minut in 16 sek. Nikodem ni imel med dirko niti najmanjše okvare na motorju, niti na pnevmatikah znamke Continental.«

Tako je poročal »Allgemeine Automobil-Zeitung« v zelo odmevnem članku o enkratnem uspehu Graške znamke. S tem uspehom si je Puh nakopal smrtnega sovražnika iz Böhmena, to je znamko »Laurin & Klement«, zmagal je namreč na najbolj pomembni dirki leta. Ta uspeh je znal Janez Puh dobro unovčiti pri prodaji vozil. Tako kakor danes so ljubitelji motociklizma tudi takrat stavili na modele ki so zmagovali na dirkah. V nadaljevanju avtor članka opisuje, kako pomembna je bila zmaga na »Coupe-Internationale«

»Pokal Coupe-Internationale je bil ustanovljen leta 1904 ob pomoči Club de France. Prvo leto pokala so vse nagrade pobrali Francozi, kar so ekipe ostalih držav hotele na vsak način spremeniti. Vsaka država je imela pravico na dirko poslati tri vozila.

Leta 1904 je na Griffon die Coupe v Franciji z lahkoto zmagal Demester, leta 1905 pa se selijo v Avstrijo, kjer je Avstrijec Wondrich na motociklu Laurin & Klement premagal Francoske, Angleške in Nemške konkurente. Letos (1906) pa ostane po zaslugi Nikodenove zmage trofeja doma v Avstriji.«

Dirkališče se je nahajalo blizu Patzaua (današnja Češka republika). Puhovo moštvo se je že leto prej na tem dirkališču pripravljalo za to dirko.

Zanimiv detajl k tej enkratni zmagi (drugo mesto je prav tako dosegel Puh z Obrubo v sedlu) je dejstvo, da sta bila med poraženci tudi brata Collier iz Anglije na svojih motorjih znamke Matchless.

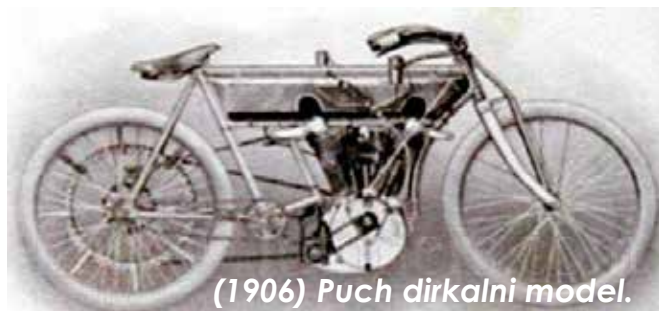
Nadaljnje vidne uspehe je Puh žel v vseh tekmovalnih razredih na dirkah na Semmering, kakor tudi cestne dirke v Gradcu. Tu sta se, mimogrede, srečali obe od Janeza Puha ustanovljeni znamki. Styria-Werke je namreč v svojem imenu

podjetja še vedno vodila ime Johann Puch. Ob tej dirki na Graškem Trabrennbahnu 7. oktobra 1906 je »Allgemeine Automobil-Zeitung« poročal:

»v vseh tekmovalnih razredih so nastopala Puhova vozila v prevladujočem številu..... Prvič so sodelovala tudi vozila znane Graške tovarne »Styria-Fahrradfabrik Johann Puch&Comp«. Prvenec je bil v vsakem slučaju zelo zanimiv, kajti velika tovarna koles, ki se ponaša s cvetočo proizvodnjo in številnimi rekordi v kolesarstvu, nima nobenih izkušenj v motornem dirkanju. Na vprašanje, kateri Puhov izdelek bo boljši, dobimo jasen odgovor. Zmagal je model tovarne Johann Puch AG., Styrie pa so povsem propadle.

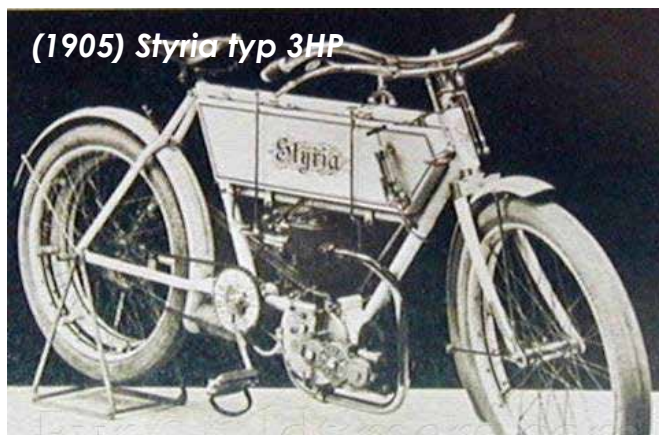


**Obruba je zasedel drugo mesto za Nikodemom. Vozil je Puhov dirkalni dvovaljni motocikel s 700 ccm motorjem.**



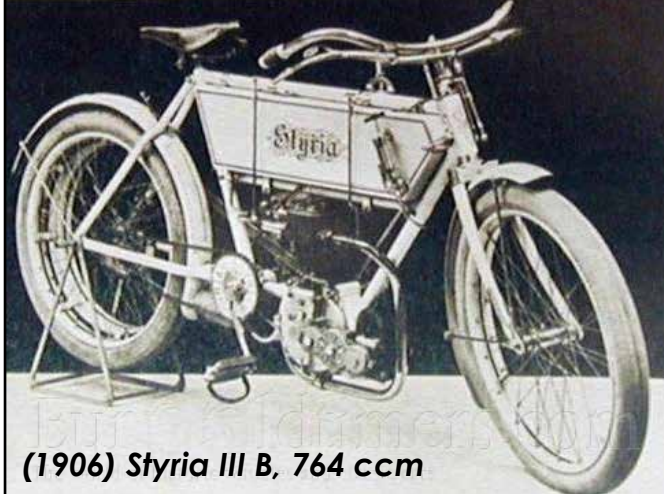
(1906) Puch dirkalni model.

**Premagane Styrie**



(1905) Styria typ 3HP





**(1906) Styria III B, 764 ccm**

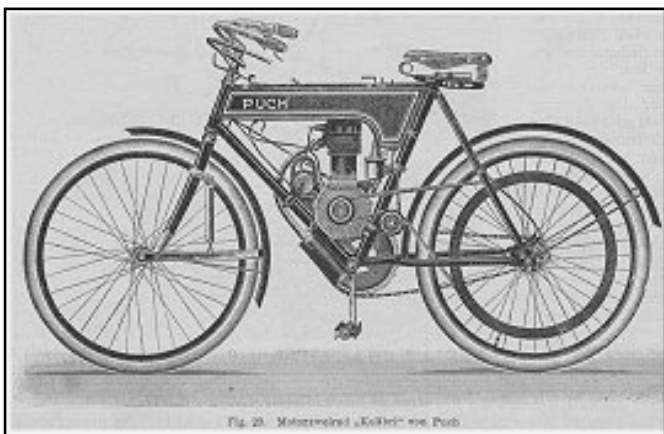


Fig. 29. Motorvelocip. „Kolibri“ von Puch.

**Puch Kolibri je kolo s pomožnim motorjem iz leta 1906, spodaj je Puch »V2« motor istega letnika namenjen velikim motociklom.**

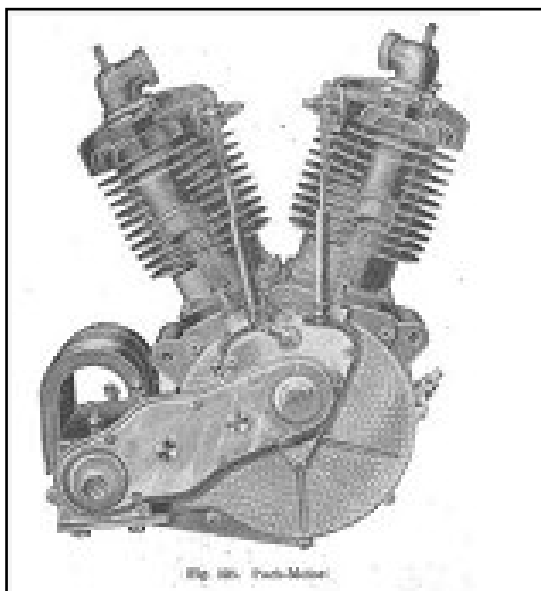


Fig. 30a. Puch-Motor.

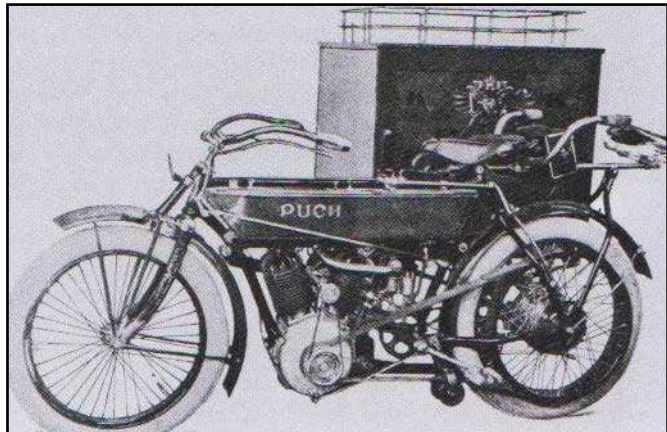
Leto 1906 je prineslo tudi lahki eno valjni Puch 2 ½ HP za ceno 850 kron. In prav tako lahki dvovaljni 3 ½ HP s ceno 1000.- Kron. Tovarniški katalog je vseboval naslednje podatke:

»pri konstruiranju naših lahkih motorjev smo izhajali iz stališča, da to ne bo kolo s pomožnim motorjem pri katerem jermen šivalnega stroja skrbi za pogon in vse

neprijetnosti, ki jih povzroča akumulatorski vžig, ampak en pravi motocikel, pri katerem sta okvir in motor solidna celota, kjer agregat premore dovolj moči, za prenos pa skrbi širok ploščat jermen.

Magnetni prekinjevalnik skrbi za soliden vžig, tako da kupite uporaben in zanesljiv lahki motocikel.«

Prav tako je tega leta nastal še težki dvovaljni model s 6 KM.



**Puch poštni dvojec, narejen za dobrodelno organizacijo »Fridrich Hhornsche« iz Sv. Ane na Gorenjskem (Oberkrain) 1906. Model dvovaljnega 5/6 HP motorja je imel dve prestavi in prosti tek ter stranski ventilator za hlajenje motorja. Za sopotnika je dograjen sedež in dodatna bilanca.**



**Pogled na stranski ventilator**





**Puch 5/6 HP, dvovaljni motocikel z bočno košaro in motoristovimi nasledniki.**



**(1906) Puch 5 HP, V2 motor s 700 ccm.**



**5/6 HP z bočno prikolico  
6 KM pri 3000U/min,  
dva valja na V, 900 ccm.**

Leto 1906 pomeni tudi začetek serijske proizvodnje avtomobila Puch Voiturette, dvovaljni vodno hlajeni »V« motor. Zgradba motorja je bazirala na motorju, ki so ga vgrajevali v težki motocikel z bočno prikolico. Njegove dobre lastnosti so bile zanesljivost, odlične zmogljivosti v hribih in robustna konstrukcija. Z neprestanimi izboljšavami so ga izdelovali do leta 1909.



**Član društva Rojaka Janeza Puha iz Juršincev, Miroslav Bec na Puch Voiturette, letnik 1906.**

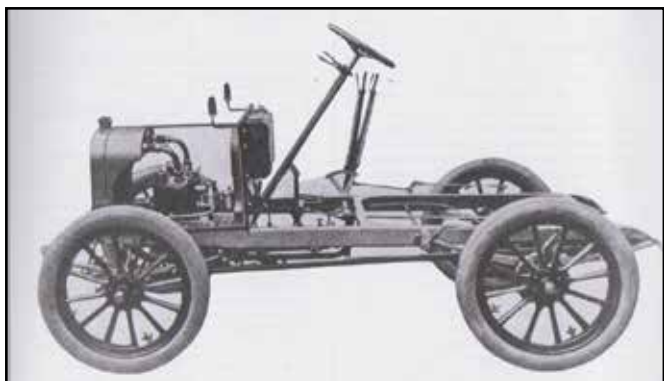


**Detajl plinskih luči.**



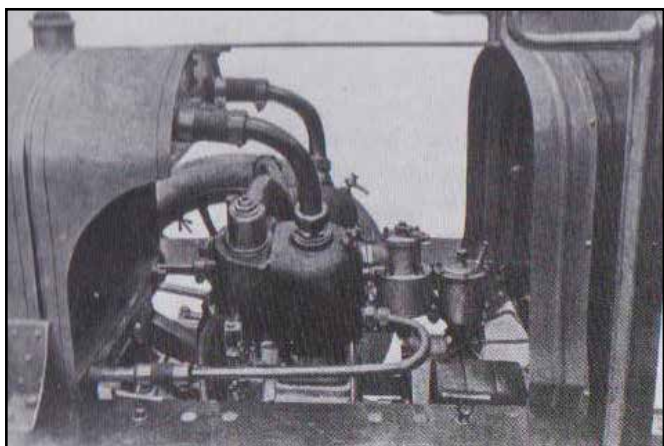
**Pod sedežem je lepo viden rezervoar za plin za razsvetljavo.**



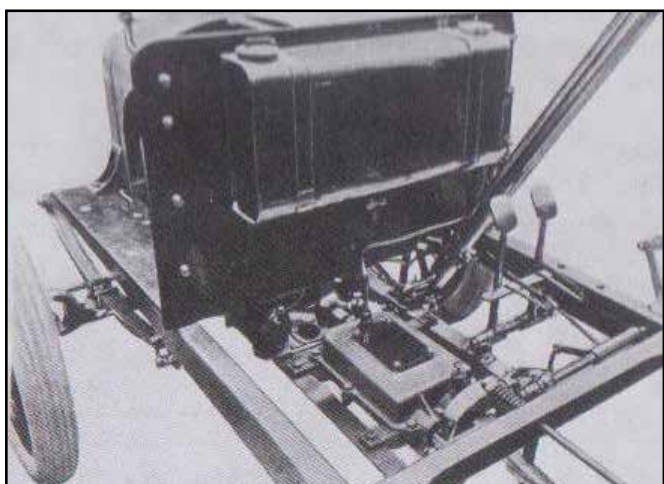


**Šasija Puch-Voiturette, 1906.**

Dinamika družbe in neutrudna iznajdljivost Janeza Puha je bila dokazana na avtomobilski razstavi na Dunaju leta 1907. Rodil se je prvi štirivaljnik. Spremenili so tudi Voiterette iz leta 1906, nove značilnosti so nov uplinjač, boljši vžig, in nov položaj vpetja vzmeti na zadnji osi.



**Motor v Puch-Voiturette, model 1906.**



**Sklopka, menjalnik, pedali in del šasije.**

Politika uspehov pri proizvodnji koles in motociklov se je zrcalila pri promoviranju avtomobilov. Janez Puh je uspehe na dirkah in hitrostne rekorde z motocikli

uspešno izrabljajal za oglaševanje. Tako se je z osmimi vozili (avtomobili in motorna kolesa) udeležil v mednarodni dirki na hrib Semmering leta 1907. Z dvema Voiturettes je zasedel 1. in 2. mesto v razredu do 1,5 litra. Tovarniški voznik Wetzka je stari rekord presegel za več kot 4 minute. Dejstvo, da je vseh osem vozil dirko končalo od prvega do šestega mesta, glede na kategorijo, je še en dokaz o visoki kakovosti Puhovih vozil.

### **Tehnični podatki (kakor so bili zapisani leta 1906):**

#### **Šasija:**

Izdelana iz stisnjenega jekla s pomožnim okvirjem za motor in menjalnik.

#### **Motor:**

Dva cilindra na V, 7 ali 8 konjskih moči.

#### **Hlajenje:**

Vodno hlajenje na principu termalnega sifona, lamelni radiator z ventilatorjem.

#### **Vžig:**

Magnetni vžig z "rip" kablom: Puch sistem.

#### **Prenos:**

Torna sklopka od motorja do menjalnika, nato kardanska gred do diferencialnega gonila na zadnji osi.

#### **Prestave:**

Tri prestave in vzvratna.

#### **Zavora:**

Nožna zavora na kardansko gred in ročna zavora na zadnjih kolesih..

#### **Kolesa:**

Lesena kolesa s pnevmatikami 700 x 75.

#### **Mazanje:**

Ročna črpalka z vrtljivim batom za motor, mazanje s pljuskanjem za ležaje menjalnika, (sistem centralnega mazanja pod pritiskom izpušnih plinov - na zahtevo kupca in z doplačilom).

#### **Kabina:**

Dvosed z ločenimi sedeži, oblazinjenje iz najboljšega lakiranega usnja.

#### **Barvanje:**

Izbira barv (bela ali golobje siva).

#### **Moč:**

Hitrosti do 45 ali 50 km na uro se lahko dosežejo po ravnem ter vsi vzponi kjer so na cesti normalni pogoji.





**A ni krasen, oče vseh Puhovih avtomobilov.**

**1907**

»Johann Puch – Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien –Gesellschaft« ponuja v novem katalogu motociklov za leto 1907 naslednje modele:

- Lahki eno valjni model 2 ½ HP, cena K 850
- Enovaljnik 2 ¼ HP, cena K 800
- Enovaljnik 3 ¼ HP, cena K 900
- Enovaljnik 3 ½ HP, cena K 1.050
- Lahki dvo valjnik 3 ½ HP, cena K 1.000
- Dvovaljni model 4 HP, cena K 1.200
- Dvovaljni model 5 HP, cena K 1.300
- Dvovaljni model na V5 HP, cena K 1.500
- Dvovaljni model na V 6 HP cena K 1.600 (1 Krona je približno 10 evrov v današnji vrednosti)



**Puch 508 ccm, 1907**

Za dvovaljni model 5/6 HP je bilo mogoče za doplačilo naročiti bočno košaro oblečeno v usnje, za motor pa pesto z dvojnim prenosom in torzijsko zavoro, hladilni ventilator, verigo namesto pogonskega jermena kakor tudi močnejše »Voiturettreifen« imenovane pnevmatike.



**Puch 5HP z bočno prikolico, 1907.  
5 KM, Dvovaljni V motor, 730 ccm, max.  
Hitrost 50 km/h.  
Moč se prenaša s pomočjo verige,  
menjalnik z dvema prestavama in sklopka  
so vgrajeni v zadnje kolo.**

Za pregled pri tako raznolikem številu modelov je bilo potrebno serijo podrobneje opredeliti.

Lahki enovaljni motocikli so bili na novo konstruirani s izboljšanim močnejšim okvirjem in čvrstejšimi vilicami, s ploščatim pod okvir obešenim rezervoarjem ter na zadnji strani agregata montiranim z verigo gnanim nizkonapetostnim drsnim magnetom.

Lahki dvovaljni motocikel je najbolj izstopal s svojim rezervoarjem, ki je bil zadaj okrogel, od spredaj pa zožen v konico.

Enovaljni motorji so bili v bistvu nadaljevanje razvoja tipa »A«, Dvovaljnik 4/5 HP pa je baziral na predhodnih modelih letnika 1905.

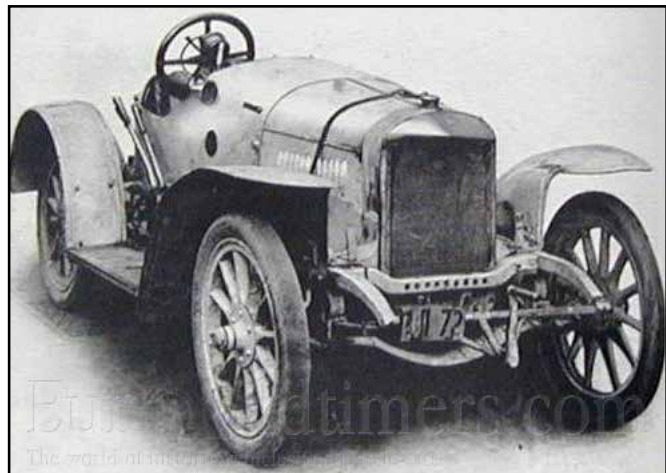
Modeli 5/6 HP so predstavljali vrhunec modelov Puhovega programa.

Na avtomobilskem sejmu na Dunajski Rotundi leta 1907 je Puch AG presenetil vse z dvema štirivaljnima modeloma različnih moči. Manjši model z 12 KM je imel posamično vpete »T« ventile (ventili so bili levo in desno od valja) ter elektromagnetni prekinjevalni vžig, (tako imenovani »make-and-break ignition«). Večji model z 20/25 HP (prvo število pomeni delovno moč, ki se izračuna s posebno formulo glede na prostornino motorja, drugo število pa je moč izmerjena na ročni gredi z dinamometrom). Vodno hlajenje obeh motorjev je baziralo na principu termalno-sifonskega principa brez črpalke.

Ta dva štirivaljna motorja sta predstavljala osnovo za nadaljnji razvoj motorjev te serije vse do izdelave »super« motorja za model Puch VII Alpenwagen.



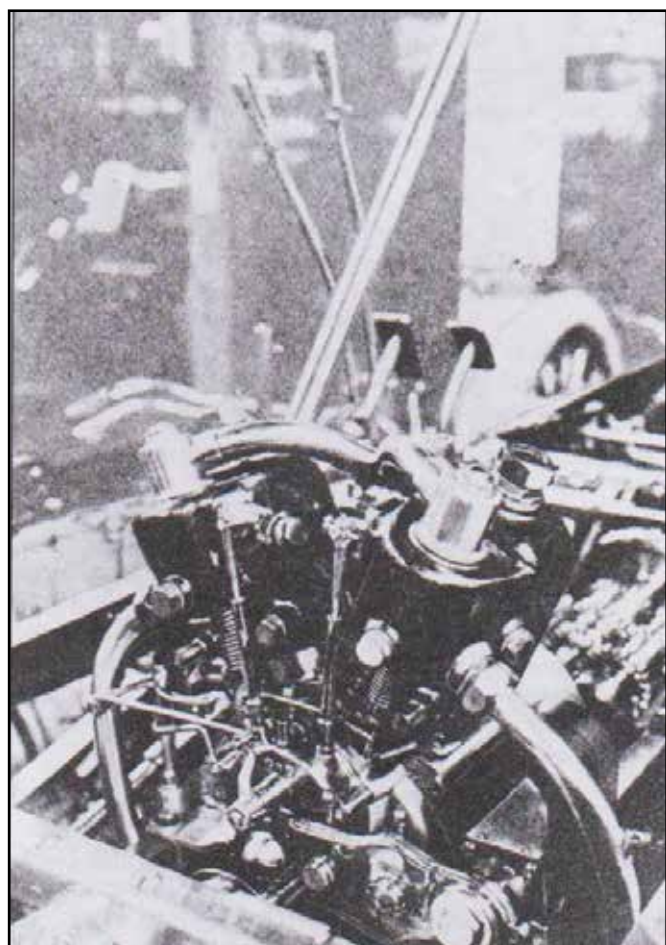
**12/18 HP Štiri valjni »Puchwagen«, 1907.**



**Puch 8/9 HP, 904 ccm, 1907.**



**Puhov avto na cesarskih manevrih, 1907.**



**8/9 HP V-motor za Puch Voiturette, 1907.**



Tovarna zaposluje 550 proizvodnih delavcev, šasije sestavljajo na proizvodni liniji. Izdelajo prvi šestvaljni motor, vendar se je ohranil le prototip.



### **Takšen je bil pogled v Puhovo tovarno oz. v strojni oddelek v letu 1908.**

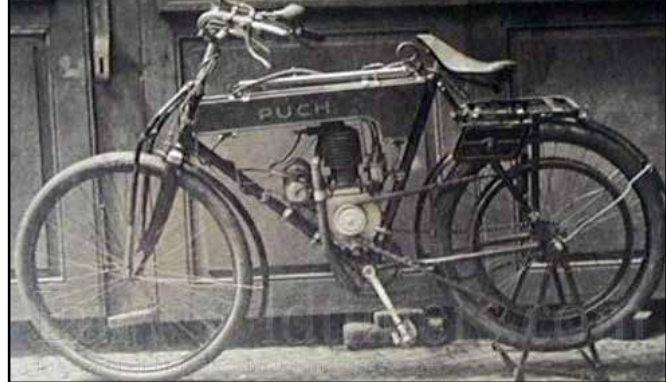
V katalogu z izborom modelov za leto 1908 »Johann Puch, Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Aktien-Gesellschaft in Graz« so predstavljeni modeli koles in motociklov. Predstavljenih je sedem motociklov, uvodni tekst pa pravi sledeče:

»Ker bi mirovanje bilo korak nazaj, smo tudi za prihajajoče leto uporabili naše bogate izkušnje, ki so nam na voljo. Tako vam prinašamo novosti, ki bodo vsakega poznavalca navdušile, saj bodo modeli letnika 1908, pa naj bo to kolo ali motocikel, tako kot vedno tudi tokrat prevzeli vodilno vlogo med domačimi in tujimi izdelki.

Z velikimi vlaganji v preteklem letu smo našo tovarno skoraj dvakrat povečali. Opreмили smo jo z novimi visoko zmogljivimi stroji, s čemer nismo le povečali obsega proizvodnje temveč tudi zelo izboljšali natančnost izdelave. S tem smo omogočili proizvodni proces, ki je bil do sedaj nepredstavljen, saj nam moderna strojna tehnika pomaga pri do pred tem neverjetni hitrosti izdelave vseh naših modelov.«

Kot nov model je v letu 1908 prišel na trg Puch-Kolibri. S sprotnimi izboljšavami je do pričetka prve svetovne vojne veljal za vstopni model pri lahkih motociklih.

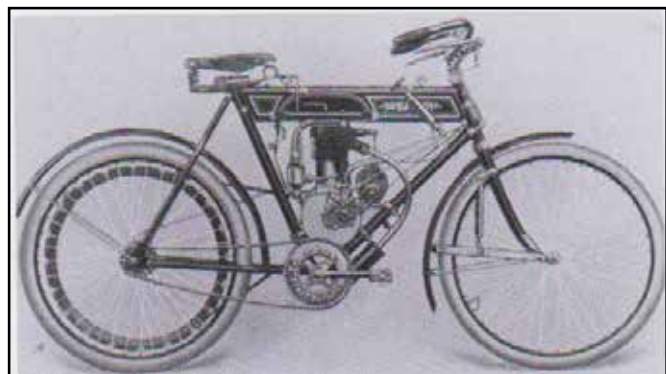
Njegova tipska oznaka se je glasila: »lahki Puhov motocikel eno valjni 2 HP tip M1«



**Puch kolibri 255 ccm.  
Puch kolibri 1908, 255 ccm.**



Pri motociklih so ostali v proizvodnji vsi do sedaj opisani modeli, ki so sicer bili deležni nekaterih modifikacij, povsem na novo razvit je bil le kolibri, ki je nastal predvsem zaradi povpraševanja trga po takšni konstrukciji.



**Puch kolibri 1908, 255 ccm.**



**Strojni obrat z avtomatskimi stroji, gnanimi preko transmisije in jermenov.**





**Montaža motorjev, 1908.**



**Delavnica izdelkov iz lesa.**



**Tapetniška delavnica, 1908.**



**Orodjarna**



**Izdebava gotovih vozil, 1908.**

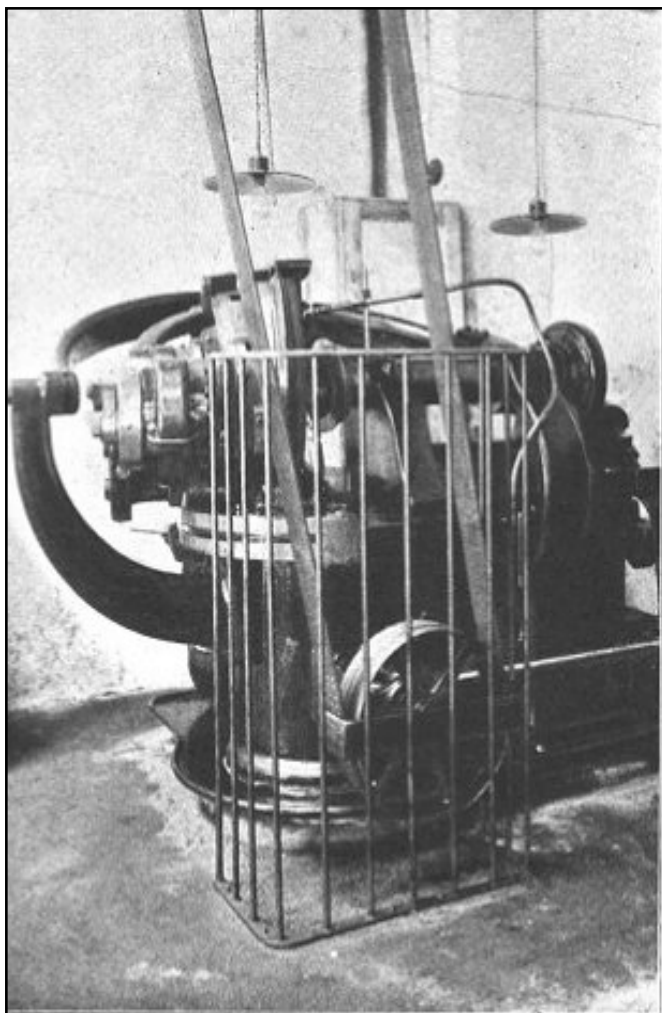


**Montaža motorjev**



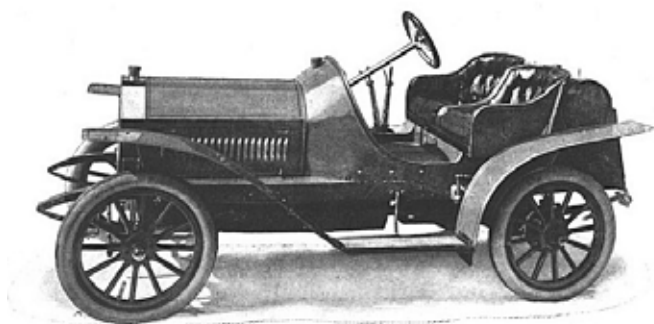
**Puhova postaja za preizkušanje motorjev avtomobilov in motociklov ter dinamometer za merjenje njihove moči.**





*Pehalni stroj, prvi in edini takšen v Avstriji.*

Še nekaj izdelkov iz leta 1908



*Športni avto 9/10 HP dva valja, 1908.*



*Puch 6/7, 1908.*

**Internationale Prüfungsfahrt leichter Wagen**  
19., 20. und 21. Juni 1908 über 715 Kilometer Distanz.

<b>Sieger</b>	in der Kategorie der Zwei- und Vierzylinder ROBERT SIERCKE in 0:19 Punkte auf .....	<b>Puch</b>
<b>Sieger</b>	im Bergrennen in der Kategorie der Zwei- und Vierzylinder ROBERT SIERCKE in 3:18% auf .....	<b>Puch</b>
<b>Sieger</b>	im Bergrennen in der Kategorie der Vierzylinder in 2:2½ auf .....	<b>Puch</b>
<b>Sieger</b>	im Flachrennen in der Kategorie der Zwei- und Vierzylinder SIERCKE in 6:22½ auf .....	<b>Puch</b>

Im Flachrennen (Landscha-Allee) in der Kategorie der Vierzylinder fuhr Weizka mit seinem Wagen ein Stundentempo von nahezu 91 km. eine Geschwindigkeit, wie sie vorher mit 85 mm Bohrung noch bei keinem Rennen gefahren wurde.

Geringste Zahl der Strafpunkte unter allen Teilnehmern Robert Siercke auf

# PUCH.

Kommentar überflüssig! Kommentar überflüssig!

**Johann Puch A.-G., Graz.**  
Vertreter: Max Peschke & Co., G. m. b. H., Berlin SW. 68, Schützenstrasse 13.

*Reklamni letak s Puhovimi uspehi na mednarodni preizkusni vožnji za lahke avtomobile, ki jo je organiziral ADAC leta 1908 v Berlinu.*

1909

### Rekord, zmaga in požar.

Leto 1909 se je začelo s slabimi znamenji: požar je v Gradcu uničil velik del proizvodnih hal. Nadalje je bil v tem letu prvič odkar obstaja tovarna, izdelan športni avtomobil, ki je takoj postavil tudi nov Avstrijski hitrostni rekord.

Pojdimo po vrsti, najprej o rekordu:

Bilo je 11. avgusta 1909, na aleji Landscha, čisto ravnem delu hitre ceste Dunaj- Trst, in bil je čudovit dan za inženirja Karla Slevogta, menedžerja iz Johann Puch AG. "Bil sem zelo miren. Imel sem jasen pregled, vse sem lahko videl, celo ljudi, ki so stali ob strani ceste. Zaradi hitrosti seveda nisem mogel nikogar prepoznati. Vsa moja koncentracija je bila osredotočena na motor. Njegovo brenčanje je bilo tako

samozavestno, tako čvrsto, da bi zaradi njega lahko bil popolnoma miren, če me ne bi premagoval drugačen občutek. Od trenutka, ko sem prevozil štartno linijo se mi je zdelo, da je čas postal neskončen. En kilometer se je zdel velikanska razdalja, zdelo se mi je, da se avto premika prepočasi, da čas gre mimo s svinčeni nogami. Vse dokler nisem prevozil ciljne črte, ko so glasno vpili da sem uspel, takrat se je napetost v meni pričela pretapljati v vznesenost. Ja, uspel sem! Tako dobro sem se počutil za krmilom!"

Na takšen način je Slevogt opisal svoj uspešen poskus iz leta 1909, ko je podrl hitrostni rekord.

V prirejenem Puhovem avtomobilu je postavil nov avstrijski hitrostni rekord s 130,435 km/h. To je bil impresiven test zmogljivosti za vse nove avtomobile znamke Puch.



**Inženir Slevogt, vodja proizvodnje pri Johann Puch AG je 11. Avgusta leta 1909 v Puhovem štirivaljnem (86 mm premer in 172 mm hod bata) avtu na razdalji 1 km z letečim startom dosegel rekord 130,4 km/h.**



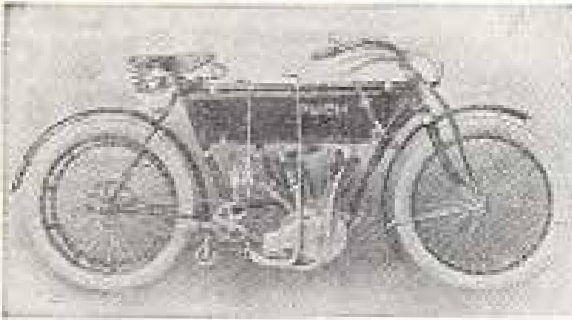
**Ferdinand Lanner za krmilom Puhovega dirkalnega avtomobila iz leta 1909. Zraven stoji Janez Puh.**



**Gorska dirka na Semmering leta 1909.**

Modelno leto 1909 je bilo pri motociklih v primerjavi z letom prej zelo napeto. Dvovaljni modeli z motorjem vpetim tako, da je služil kot del okvirja, so opustili. Kljub dveletnemu upadanju prodaje motornih koles se nanaša predgovor kataloga za leto 1909 na dejstvo.

»da bomo mi, skupaj z ustanoviteljem in



6 H. P. Model

## PUCH

The Masterpiece among MOTORCYCLES  
BUILT for the man who wants the  
best and only the best.

Five Twin-Cylinder Models

A—3½ H. P., 100-pound lightweight,	\$280.00
B—5 H. P. . . . . .	340.00
C—6 H. P. . . . . .	360.00
D—4 H. P. . . . . .	300.00
E—5 H. P. . . . . .	320.00

THE PUCH IMPORT COMPANY
:
Princeton, N. J.

**»Puch, mojstrovina med motocikli, izdelana za moža, ki želi najboljše in samo najboljše.«  
Tako je uvoznik reklamiral Puhove motocikle v Princetonu, država New York.**



lastnikom tovarne gospodom Johannom Puchom na čelu na področju tehnike motociklov in motorjev še naprej neutrudno delali in ne bomo zaostajali za napredkom. To dokazuje stalna rast našega podjetja in polna zaposlenost vseh oddelkov».

Puh se je dolgo zadržal na tehnični rešitvi avtomatskega sesalnega ventila ter nizkonapetostnega vžiga. Komaj leta 1912 so bili vsi modeli na visoki napetosti in vžigalnih svečkah, razen pri eno cilindričnem 2 HP »Type M1«.

Modeli leta 1909 so bili sledeči:

- Lahki motocikel 2 HP Puch-»Kolibri«
- Puch- enovaljno motorno kolo 31/2HP
- Puch- dvovaljni lahki motocikel 31/2 HP
- Puch- dvovaljni motocikel 6/7 HP, tudi z bočno prikolico, dvojnimi prenosom in verižnim pogonom.

### Požar:

Konec marca poročajo v »Allgemeine Automobil-Zeitung« o obisku v Puhovi tovarni.

»Naši bralci se če spominjajo senzacionalnih vesti o požaru v Johann Puch AG. Sedaj se je izkazalo, da poročila niso bila pretirana. Samo ena velika zgradba, v kateri je bilo skladišče in nekaj pisarn ni bila žrtev požara. Ko rečemo »samo«, potem je tako tudi dobesedno mišljeno, zato ker je pogorel zelo pomemben del tovarne. Še vedno stojijo gole stene z vdrtimi stropovi, med stenami pa lahko vidimo povsem ali na pol zgorele motocikle in avtomobile. Ta kup zvitih platišč, ščetinastih naper, upognjenih okvirjev, napol zoglenelih pnevmatik itd. kaže na velikost škode. Posebej kolesa so pogorela do konca, ampak sedaj, ko tovarna dela noč in dan, bodo izgubo z velikimi koraki spet nadoknadili«.



### Škoda je ogromna.

O programu modelov za leto 1909 je časnik med drugim zapisal:

»Puh ne cilja na senzacije, temveč želi narediti vzdržljiv, zanesljiv in soliden avto. To je varna garancija za renome tovarne. Modeli, ki so predstavljeni, so sledeči:

- 10/12 HP dva valja, 95 vrtina, 110 hod
- 12/14 HP štiri valji, 76 vrtina, 100 hod
- 16/18 HP štiri valji, 84 vrtina, 110 hod
- 18/22 HP štiri valji, 85 vrtina, 105 hod
- 28/32 HP štiri valji, 95 vrtina, 135 hod

Očitno je, da so takrat v podatke o vozilu vpisovali premer in gib bata, kot pomemben podatek. Pri oznaki za moč

prvo število pomeni delovno moč, ki se izračuna s posebno formulo glede na prostornino motorja, drugo število pa je moč izmerjena na ročni gredi izmerjena z dinamometrom. (komentar avtorja)

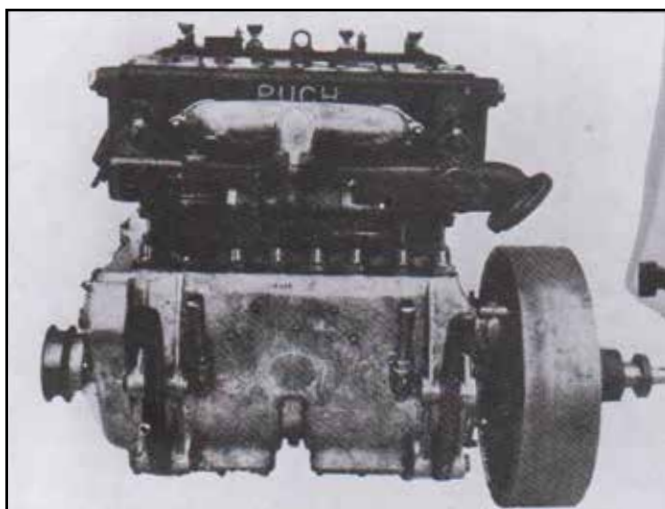
Prvi trije imajo »usnjen stožec« (vrsta sklopke), ostali modeli pa jekleno ploščato sklopko.

Vsi Puhovi avtomobili brez izjeme so gnani s pomočjo kardanske gredi.

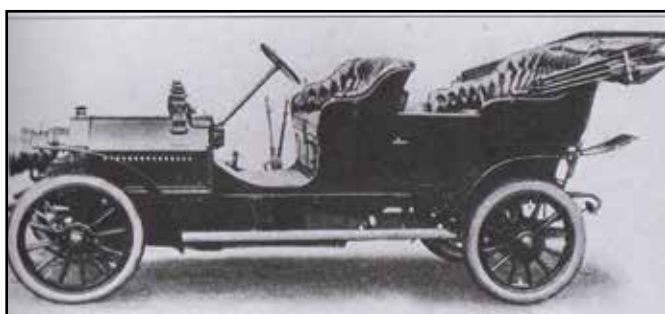
Motorji so konstruirani tako, da imajo

ventile, tako sesalne kot izpušne na isti strani, uravnavani so z eno odmično gredjo. Sami ventili so dokaj veliki, kar dobro vpliva na moč motorja. Tako sesalni kot tudi izpušni kolektor izgledata masivno, kar prav tako pripomore k večji moči motorja. Ročična gred je iz krom-nikljevega jekla, fino brušena zaradi večje vzdržljivosti in lažjega prenosa moči. Gred se vrti v ležajih iz bele ležajne kovine.

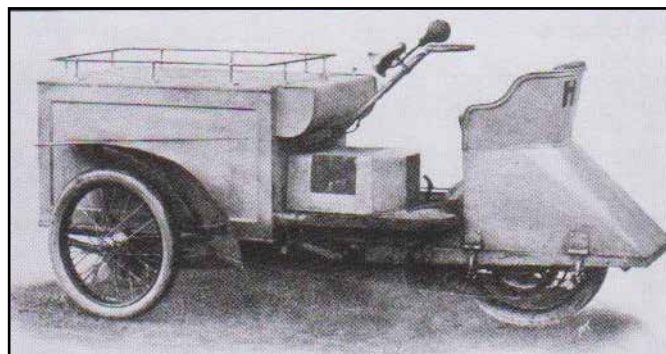
Odmična gred, ki skrbi za krmiljenje ventilov, je narejena iz enega kosa. Oblika gredi je izdelana v natančnosti stotinke milimetra. Mazanje zagotavlja črpalka, v hladnih dneh se olje segreva v dodatnem grelcu.



**Štirivaljni motor 28/32 HP, 1909. Zgoraj s strani uplinjača, spodaj sta razdelilca vžiga.**



**Puch, štirivaljni 28/32 HP.**



**Puhov tricikel z vodno hlajenim motorjem, dvema prestavama in prostim tekom Ter 300 kg nosilnosti, model 1909.**



**Del montaže avtomobilov.**

## Automobilistische Sensation von 1909!

Unter offizieller Kontrolle des St. A. C. legte Ingenieur Slevogt in der Landscha-Allee auf einem

# Puch

## Wagen

von 86 mm Bohrung den Kilometer mit fliegendem Start in

**27<sup>3</sup>/<sub>5</sub> Sekunden = 130 km Stundentempo**

zurück.

## Weltrekord!

### PUCH-MOTORRAD

Motorrad-Rennen Schottwien—Semmering am 15. August

## Erster Wolf auf PUCH

10 Kilometer in 12 Min. 58 Sek.

**Beste Zeit aller Kategorien.**

Eine unerreichte Leistungsfähigkeit, die den erstklassigen Ruf der Puch-Marke rechtfertigt.

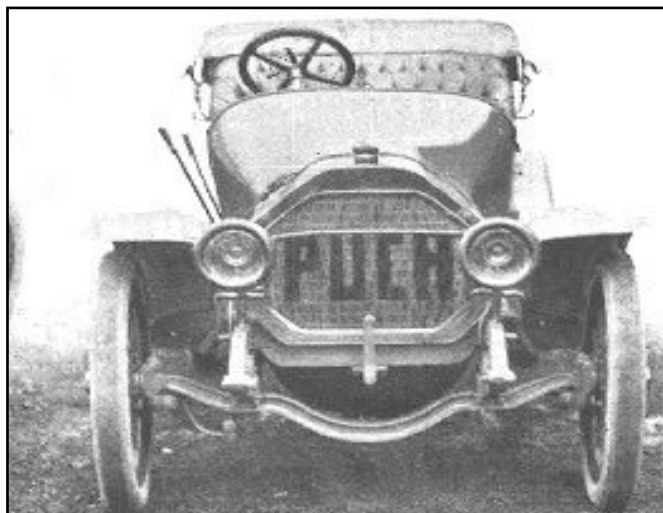
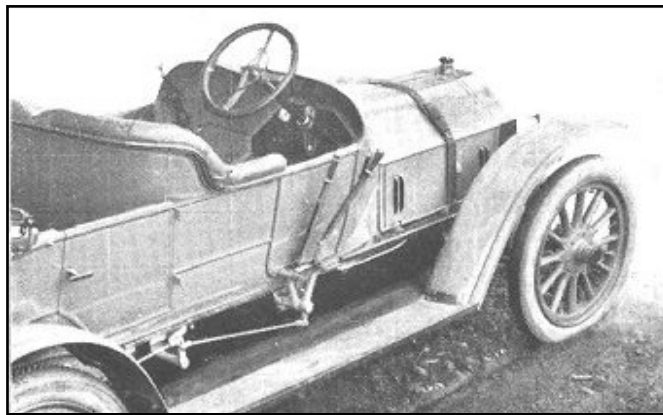
## JOHANN PUCH, A.-G., GRAZ.

Niederlagen: Wien, I. Stubenring 16; Budapest, VII. Elisabethring 48.

**Še en od rekordov**



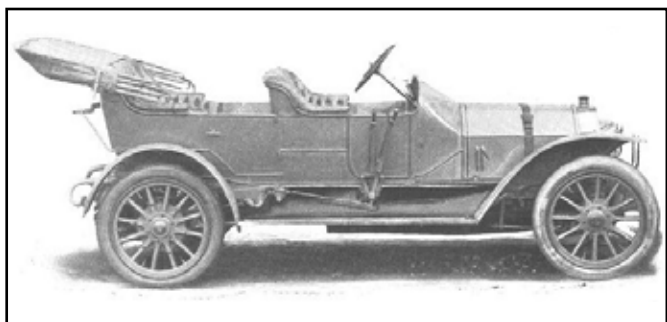
Leto 1910 je prineslo dokončno slovo od Voiturette z V-motorjem. Kljub odličnim rezultatom tega modela in še vedno velikem povpraševanju po tem pogonskem agregatu, ki so ga na veliko naročali drugi proizvajalci, predvsem motociklov, so se pri Puhu vseeno odločili, da ga prenehajo proizvajati. Puhovi avtomobili so bili od leta 1910 opremljeni samo še z vrstnimi motorji. Ti so imeli moči od 10 pa vse do 40 KM. Vgrajevali so jih v različne tipe vozil kot so: Tip K, tip B1, tip F, tip S itd. Sami modeli se razen nekaj modifikacij v tem letu niso spremenili.



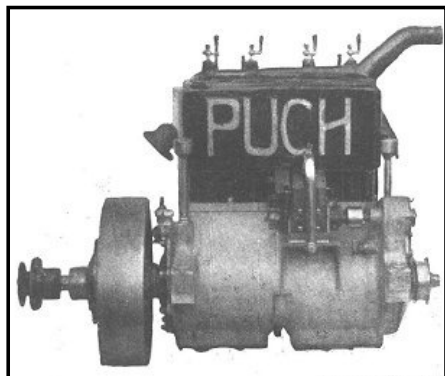
**Še dva pogleda na Puch tip Prinz Heinrich, 1910**



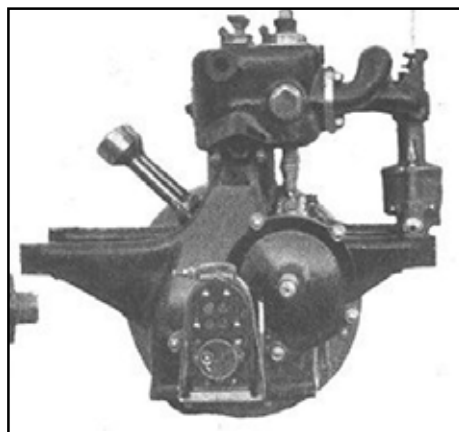
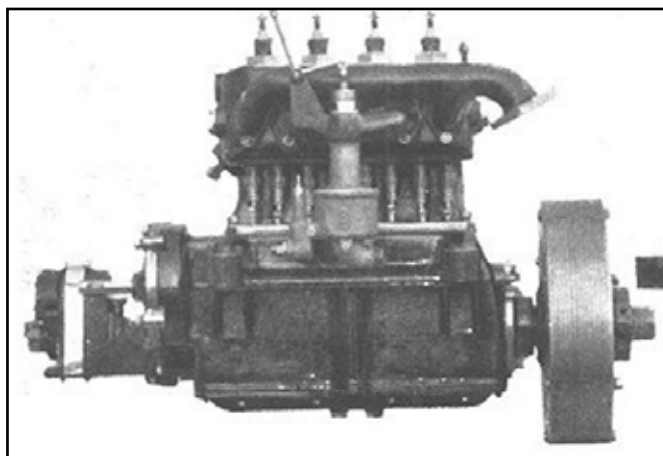
**16/18 HP Puch S (sportwagen), 1910. Zanimivost je velik iskalni žaromet.**



**40/45 HP Puch tip Prinz Heinrich, 1910**



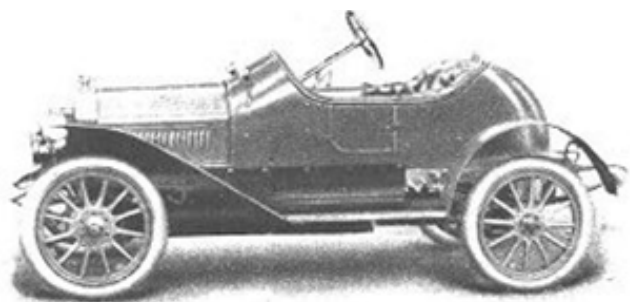
**40HP štirivaljni Puhov motor, ki je poganjal Prinz-Heinrich-a**



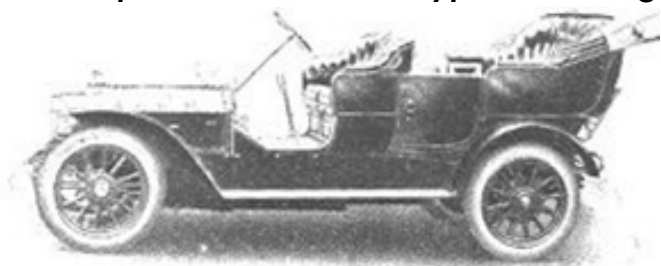
**12HP štirivaljni Puhov motor  
Za današnje čase nenavadna konstrukcija**

## Še nekaj modelov letnika 1910

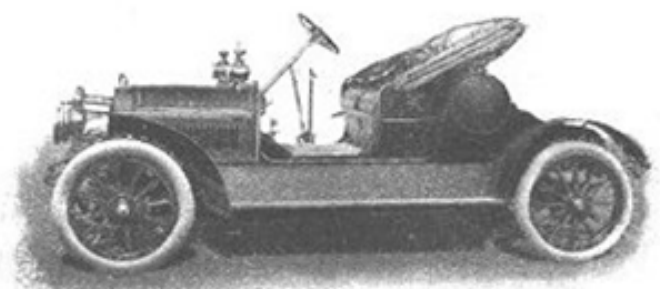
## 24/30 HP Puch Landaulette



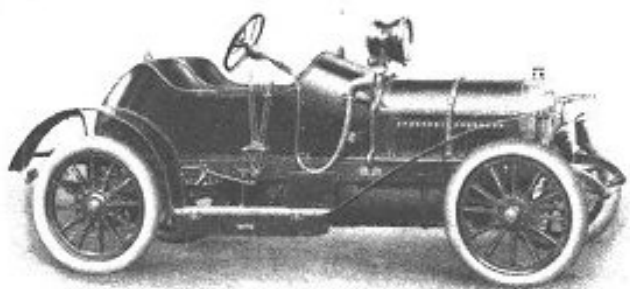
**Puhov športni avto 16 HP, typ Semmering**



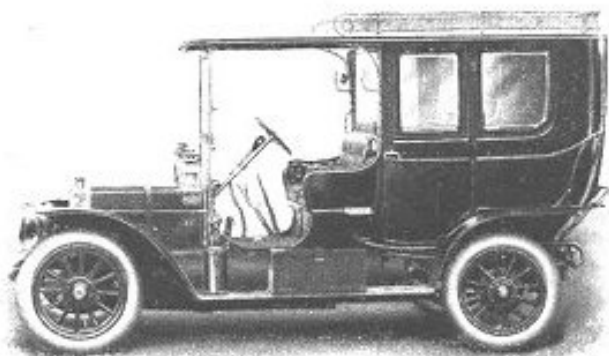
**Puch typ S, 40 HP, dvojna platforma**



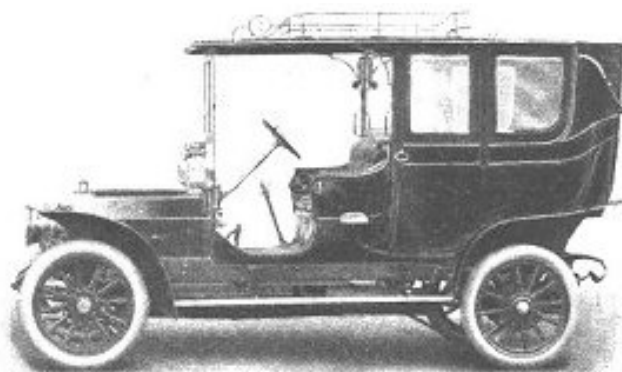
**16/18 HP Puch - pol športni avto**



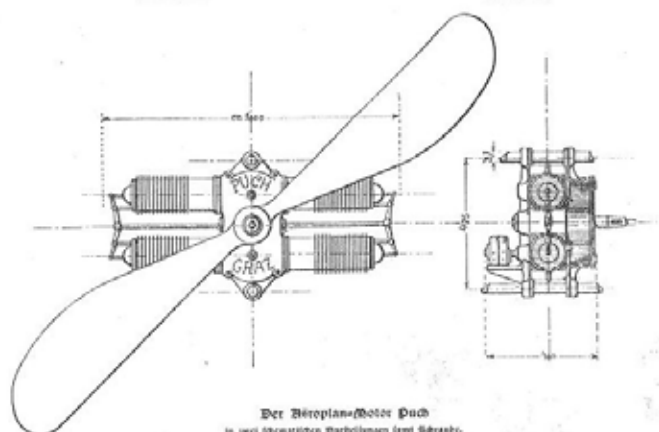
**16/18 HP Puch športni avto**



**Puch limuzina 40 HP**



letu 1910 je Puh izdelal več prototipov letalskih motorjev. Testirali so jih na letalu »Bleriet«, vendar pa nikoli niso začeli s serijsko proizvodnjo. Pri enem od testiranj se je preizkusni pilot skoraj ubil, zato je Janez Puh nadaljnji razvoj opustil.



**Načrt Puhovega letalskega motorja**

Večje uspehe je tovarna dosegala pri prodoru na trg tovornih vozil. Uvedli so lastno »specialno« šasijo in vanjo vgradili motorje, ki so jih vgrajevali tudi v velike limuzine.

1906

V izdelavi motociklov v letu enic je proizvodnja tekla dalje brez večjih modelnih sprememb. Katalog za to sezono prikazuje vse modele od Kolibrja z dvema konjskima močema do težkih prikoličarjev 6/7 HP, zraven pa omenja določene tehnične »slačice«, kot na primer »Puhovo disco sklopko« ali pa vzmetenje prednje vilice težkih motorjev, seveda za doplačilo.





**Leta 1911 je predstavljen »Disco-Kuplung«, kjer sta motorno in navadno kolo povezana s cevmi, v sredini pa imata vgrajen še otroški sedež. Varnost in stabilnost vozila je glede na slabe ceste tistega časa pristala na minimumu.**

**Veliko več zanimivega se je dogajalo na športnem področju.**

Na svojem dirkalnem motorju, (slika spodaj) s katerim je zmagal na dirki »Riederbergrennen«, sedi Robert Medinger. Osvojil je pokal »Riederberg« ter posebno nagrado kluba K.u.k.Ö.A.C. (österreichischer Automobil-Club, predhodnik današnjega ÖAMTC).

Motor, ki ga je vozil, je nadaljevanje razvoja motorja, s katerim so dosegli zmago na dirki »Coupe-Internationale« .



Medinger in pa Puhov tovarniški voznik Otto Wolf sta v tem letu dosegla še nekaj zmag na takrat tako priljubljenih gorskih dirkah, skoraj vedno tudi z rekordnimi časi prog.

Leto 1911 je dalo dokončen NE proizvodnji dirkalnih vozil in samemu dirkanju. Uradno pojasnilo tovarne za takšno odločitev je bila zelo ostra konkurenca na tem področju. Z nadaljevanjem v športu bi preveč izčrpavali podjetje.

»tovarna je izredno zasedena z naročili, zato je nemogoče najti čas za dirkanje, predvsem pa za izdelavo za dirke posebej prirejenih vozil. Poleg tega pa v tovarni verjamemo, da so mnoge zmage in uspehi v preteklih dirkah zadosten dokaz o kvaliteti Puhovih vozil. Ta uradna izjava podjetja Johann Puch AG se nanaša, kot je v hiši izrecno navedeno, samo na dirke. Turne vožnje, kjer se lahko vozi z normalnimi potovalnimi vozili, pa bodo vedno deležne navzočnosti Puhovih vozil.«

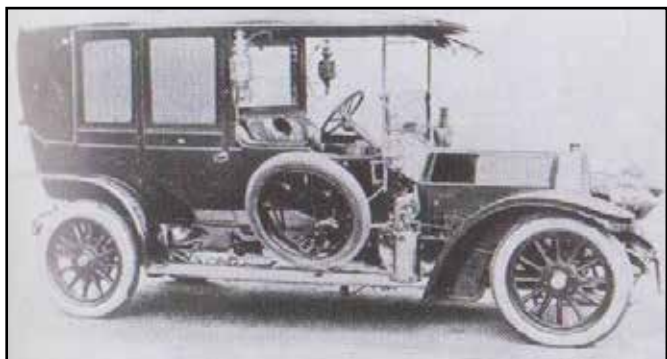
To leto je torej prepoznavno po zaposlenih zmogljivostih ter nadaljnji izgradnji in širitvi prodajne in servisne mreže. Tako je bila na Dunaju odprta nova delavnica za popravilo Puhovih vozil na Süßmayergasse v X. Dunajskem okrožju in sicer v nekdanjih prostorih firme Wyner, Huber & Reich. Prostor je bil zelo velik in zato primeren za predstavitev vozil kakor tudi za vse delavniške pripomočke in stroje ter dovolj prostora za upravo in pisarne. Dunajski dnevnik je ob odprtju zapisal, da je za ostale konkurente to »pouk o umetnosti avtomobilskega znanja«.



**Servisne delavnice Johann Puch AG. na Dunaju na Süßmayergasse 56 spomladi leta 1911.**

V Puhovem obratu v prvem Dunajskem okrožju na Stubenring 16 na Dunaju so izdelali majhno serijo vozil modela 28/32 HP Puch-Wagen, katerega osnova je bila limuzina Landaurett. Avtomobil so poimenovali po nadvojvodi Franzu Salvatorju. Na lučeh je imel vgrajene majhne zlate cesarske krone, pobarvan pa je bil v temno vinsko rdečo barvo. Notranjost je bila siva, opremljen je bil z nastavljivimi pragovi, dvema dodatnima preklopljivima sedežema, potovalno mrežo (verjetno na strehi) in opremo za kadilce. Tehnični podatki so vsebovali kot dodatek še dvojni vžig. Nadvojvoda je takoj izrazil namero za nakup takega avtomobila.

Člana cesarske družine, nadvojvoda Leopold Salvator in Josef Ferdinand sta med dirko »Ries-rennen« (Ries je del predmestja Gradca), ki je štela za prvenstvo FIS, obiskala tovarno Puh v Gradcu. Janez Puh se je osebno odpeljal v Leoben z avtomobilom Puch-Alpenwagen ter ga pripeljal v Gradec. Josef Ferdinand je bil tako navdušen nad modelom »Typ 24/30«, da ga je takoj tudi naročil, medtem ko je nadvojvoda Leopold že prej naročil »Typ 45/50«.

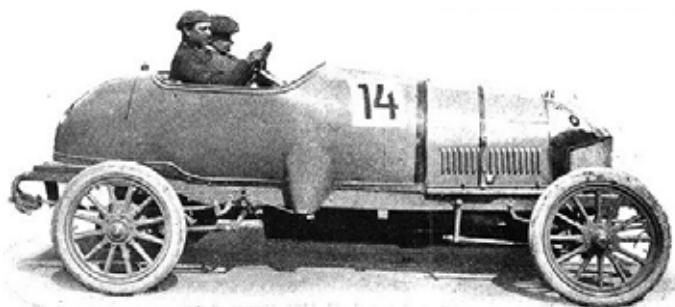


**28/32 HP Puhova limuzina Landaurett nadvojvode Franza Salvatorja, 1911.**

Za mestno občino Dunaj sta leta 1911 tovarna Johann Puch AG. in strojna tovarna Parsche & Weisse v Liesingu na podvozju Puhovega tovornega vozila izdelala cestni škropilnik za čiščenje Dunajskih ulic.

Kljub uradni neudeležbi pri doseganju hitrostnih rekordov z Puhovimi vozili so njihova serijska vozila dosegala najboljše rezultate. Tako je bilo na primer tudi na krožni dirki v bližini Gradca, ki jo je 21. Maja 1911 organiziral »Steiermärkischen Automobilclub«. V kategoriji 6 z avtomobili s prostornino do 4 litre in najmanjšo težo 900

kg je zmagal Otto Wolf, drugi je bil Viktor Krisch, oba z Puhovimi vozili. V kategoriji 7 so tekmovali avtomobili s prostornino do 5 litrov in najmanjšo težo 1000 kg. Spet je zmagal Wolf, tokrat pred Ferdinandom Lannerjem, oba s Puhovimi vozili. Na tej nepozabni dirki je Dr. Theodor Medinger na njegovem dirkalnem Puhu premagal najhitrejši avto konkurentov in sicer 200 KM močnega Benza s časom 4:09:25 ter tako postavil tudi rekord steze za leto 1911. Lastnik dirkalnika Benz je bil Theodor Dreher, voznik je bil G. Heim.





**Mednarodna Alpska dirka 1911: Puh lastnika Deutsch in voznika Krisch, brez kazenskih točk.**



**Vozilo za pranje ulic na Dunaju 1911 leta Puhov štirilitrski avto.**

**Naznanilo Puhovega uspeha; Puh je premagal 200 HP Benz-a.**

Mednarodna Alpska dirka je bila leta 1911 najpomembnejši vzdržljivostni preizkus avtomobilov na planetu. Trajala je štiri dni nepretrgoma, prevozili so preko 1400 km čez težke alpske prelaze. Od skoraj sto udeležencev, ki so si upali to izkušnjo spraviti pod kolesa, jih je le 12 prišlo na cilj brez kazenskih točk. Zmagovalec je dobil



za nagrado 4000 kron vredno umetniško plaketo. Robert Deutsch in voznik Viktor Krisch sta s Puhovim vozilom dosegla prvo mesto ter častljivo nagrado.

Predgovor v tovarniškem katalogu za leto 1912 je zvenel zelo optimistično:

»Iz leta v leto se večja povpraševanje, zato smo prišli do spoznanja, da motorno kolo danes ne služi le športnemu udejstvovanju, temveč je postal tudi zelo priljubljeno prevozno sredstvo poslovnežev. Upoštevali smo te okoliščine in pri snovanju novih modelov uporabili naše izkušnje in znanje ter tako v največji možni meri izboljšali funkcionalnost, udobnost, moč, predvsem pa zmanjšali stroške vzdrževanja motornih koles«

Še ena zanimiva trditev iz tega kataloga je bila podana v zvezi s seznamom športnih uspehov:

»kot vsako leto tako smo tudi v zadnji sezoni sodelovali pri različnih športnih dogodkih, in čeprav zaradi prevelike zaposlenosti naših običajnih proizvodnih izdelkov že nekaj časa ni bilo mogoče nadaljevati z gradnjo novih dirkalnih strojev, smo z našimi starimi, ki imajo poreklo v letu 1906/1907 uspeli premagati konkurenco in se prebiti na vrh« Gledano s strani modelne palete je bilo leto 1912 označeno kot zelo inovativno. Zaradi racionalizacije (Zamenjava modela »Kolibri« za model »M 1«) so eno cilindrične modele izdelovali iz enostavnega cevnega okvirja.

Prodajni program je zajemal naslednje modele:

- Lahki eno valjni motor z 2 KM (typ M 1); pravokotno stoječi eno valjni štiritaltni motor z avtomatskim sesalnim ventilom, vrtin/gib 68/70 mm, prostornina 274 ccm. Magnetni vžig z Ruthardt-magnetom, neposredni pogon na zadnje kolo z jermenom (iz usnja, dvojno šivan), tračna zavora na zadnjem kolesu, pnevmatike 26 x 13/4. Celotna dolžina 1960 mm, višina sedeža 870 mm, med osje 1300mm, teža 45 kg. Največja hitrost 45 km/h, premagovanje klancev do 15%.

- Povsem nova modela sta bila eno valjna R 1 in R 2. Oba stroja sta imela enak nov okvir iz zaprtih cevi, kakor M 1. Vendar pa je R 1 imel prvi pravo teleskopsko vilico v zgodovini izdelave motociklov. Ta tehnično zgodovinska senzacija je označila Puch R 1 kot mejnik v zgodovini motociklizma.
- Modela R1 in R2 sta se od M1 razlikovala le v podrobnostih, kot so večja nosilnost, stranski ventili na motorju, drugačni uplinjači in večja končna hitrost.
- R2 je imel če malo večji motor (309ccm), za doplačilo pa če vzmetenje zadnje vilice. Največja hitrost je 65km/h, premagoval pa je 18% klance.
- Veliko prostorninski eno cilindrični model »N«, vrtn/gib je 76/100, 453ccm je prav tako dobil nov okvir in je bil dolg 2040 mm pri medosni razdalji 1340 mm.
- Dvovaljni 6/7 HP se po novem imenuje »tip P« in dobi nov Boschev magnetni vžig.



**Eno valjni Puch 31/2 HP, tip N s teleskopsko prednjo in teleskopsko vzmeteno zadnjo vilico. Leta 1912 novo na trgu. R1, prvi na svetu s teleskopsko vilico.**



**Puhova dirkalna različica motorja.  
Eno valjni štiritaktni motor prostornine 274 ccm tehta le 52 kg.**



Modeli M 1, R 1 in N so bili dobavljivi le črno emajlirani z zelenim ali rdečim rezervoarjem. Modela R 2 in P sta bila za doplačilo pobarvana tudi v sivo ali rdeče, kar sta bili tudi največkrat naročeni barvi.

V letu 1912 je bil na startu v Angliji na legendarnem »Tourist-Trophy« tudi Robert Medinger, ki je, mimogrede, tega leta napredoval v Dr. Ing. Na otoku Man v Irskem morju se je leta 1907 prvič dirkalo za to trofejo, ki je imela, kakor že samo ime pove, namen predstaviti »turiščne« sposobnosti motociklov. Prvo dirko je zmagal takrat zelo znani dirkač Rem Fowler na Nortonu z dvovaljnim Peugeotovim motorjem.

Medinger je šel na start z motociklom Puch 31/2 HP, en cilinder (84x90 mm) je imel 499 ccm. Motocikel je bil last Angleškega uvoznika in serviserja Puhovih vozil, podjetja H.W. Sidley, ki je tudi povabil Medingerja na to dirko.

Startal je z največjimi asi tistega časa, kot so Collier na Matchless-u, Appleby na Scott-u, Abbot na Rudge-ju ali Godfrey na Indian-u. Kljub odsotnosti na treningih je dosegel uvrstitev nekje v sredini.

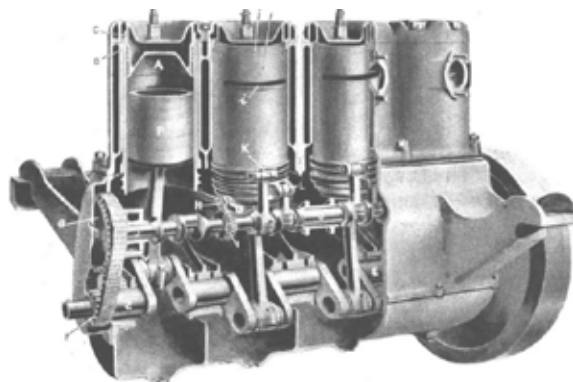
Leto 1912 je v tovarno prineslo modernizacijo in standardizacijo modelov. Najvidnejša sprememba v tovarni Puch-Werken Graz je bila izgradnje nove strojne hale, kjer so izdelovali vse dele za motorje in podvozja. Tudi obstoječa oprema je z novimi striji in dotokom materiala na enem mestu doprinesla za 40 % večjo produktivnost v izdelavi avtomobilov. Konkretno je to pomenilo proizvodnjo najmanj enega vozila na dan, z nadurnim delom pa se je pred prodajno sezono to število še povečalo.

Nov program je baziral na nenehnih izboljšavah, učinkovitosti in poenostavitvah.



**24/30 HP Puch Landaulett nadvojvode Franza Salvatorja.**

Vpeljan je bil nov tip avtomobila in sicer se je imenoval Puch-Knight-Wagen. Za zadovoljitev želja bogatih kupcev so takrat zelo modni skoraj neslišni motor vgradili v Puhovo šasijo. To je bil motor iz tovarne »Daimler-Motor-Company« iz Angleškega mesta Cowentry. Imenoval se je »Knight-Schiebermotor« in je deloval na principu premikanja izpušnih in sesalnih zarez s pomočjo dodatnega »cilindra« in vzvodovja, vodenega z odmično gredjo.



**Angleški »neslišni« motor vgrajen v Puhovo šasijo.**

**AUTOMOBILE**  
werden in den Typen 9/23, 11/30, 13/35, 17/42, 22/58HP  
als Luxus-, Sport-, Touren- und Lieferungswagen erzeugt.

Puch-Mulag-Lastwagen und Lasttrains für Nutzlasten von 1000 bis 10.000 kg.

**Neuheit: PUCH-KNIGHT**

**Reklama za Puch z Knight-ovim motorjem**

Modelna paleta je ostala, kot je bilo za pričakovati, razen nekaj malenkosti nespremenjena. Naučili so se namreč, da je bolje povečati učinkovitost posameznih modelov in jih preimenovali, kakor pa razvijati nove.

Dosedanji model 16/18 HP se tako preimenuje v 9/25 HP (76 mm vrtine in 120 mm hoda)

- Do sedaj 18/20 HP sedaj 11/32 HP, 84 x 125 mm.
- Do sedaj 24/30 HP sedaj 13/38 HP, 85 x 140 mm.

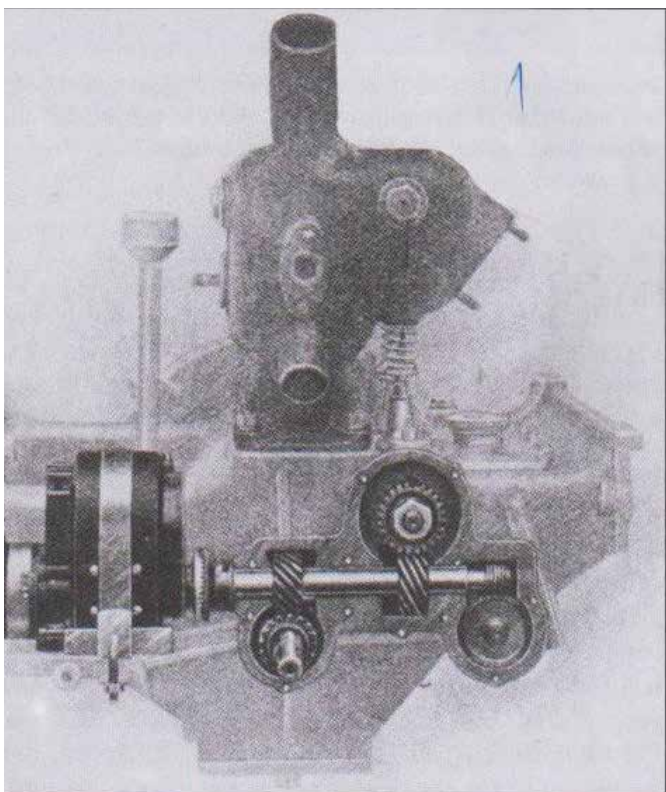
- Do sedaj 30/35 HP sedaj 17/44 HP, 100 x 140 mm.
- Do sedaj 45/50 HP sedaj 22/58 HP, 110 x 159 mm.

Novo od leta 1912 :

- 16/40 HP Knight, 101 x 130 mm.
- 27/60 HP Knight, 130 x 130 mm.

Tehnične lastnosti modelov 1912 so torej nadaljnja standardizacija vgradnih delov za vse modele, lažje skladiščenje in shranjevanje ter pocenitev proizvodnje, novo skupno podnožje za pogonsko enoto, sklopko in menjalnik.

Stransko postavljena odmična gred je tudi pri najmanjšem 11/32 HP modelu bila gnana s pomočjo polževega gonila. Krmiljenje ventilov je bilo pri vseh modelih na nasprotni strani uplinjača.

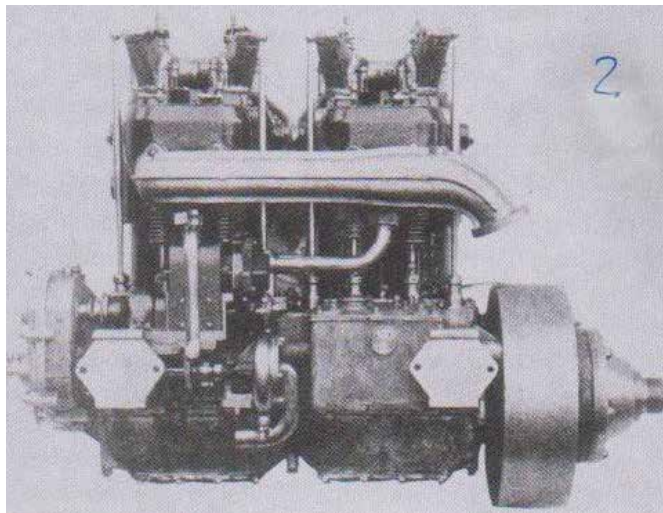


### **Razporeditev upravljalnih mehanizmov s pomočjo polževega gonila**

O novih vozilih je »Allgemeine Automobil-Zeitung« 24. Marca 1912 zapisal:

» Valj in glava motorja sta sedaj odlita iz enega kosa, predvsem zaradi tega, da bi preprečili netesnosti, ki so pri tesnilih pogoste. Mazalna naprava je vgrajena neposredno na motor. To omogoča lažji zagon in ima to prednost, da je olje prej

ogreto. Vsi avtomobilisti z nekaj prakse bodo to gotovo sprejeli kot prednost, saj oljni rezervoar sprejme 5 litrov olja, kar je dovolj za 600 km vožnje. Ima tudi kazalec nivoja olja. Vodne cevi k in od motorja so velike. Pri manjših modelih je vodna cirkulacija termo sifonska, pri večjih pa se motor hladi s pomočjo črpalke.



### **Novi Puhov motor 22/58 HP z ventili v glavi motorja**

Vsi Puhovi motorji razen modela 22/58 HP imajo odlit vsak valj posebej, pri velikem modelu pa sta valja odlita v paru. Najvišje število je 1700 obratov na minuto. Da bi dosegli kar se da miren tek motorja, so ojnice in valje natančno stehtali, tako da en bat ni bil težji od drugega, zaradi česar bi prišlo do nepravilnosti pri teku motorja. Kako veliko pozornost so posvetili tej težavi, nam pove dejstvo, da so nove motorje najprej vgradili v poseben avto, ki je bil zelo mehko vzmeten. Če se med delovanjem motorja ni čutilo nobenih tresljajev, je bil v redu, sicer so ga poslali nazaj v delavnico. Za vžig uporabljajo visoko napetostni magnetni vžig z regulatorjem. Motor je opremljen z Zenith-ovimi uplinjači.

Menjalnike so posodobili, da bi zmanjšali njihov hrup. Seveda se vse gredi vrtijo v krogličnih ležajih. Mali 9/25 HP je imel tri prestave, vsi ostali so imeli štiri. Tudi kardanska gred je igrala pomembno vlogo, zato so tudi tu posvetili pozornost zmanjšanju hrupa. Šasija je čvrstejša kljub isti teži.

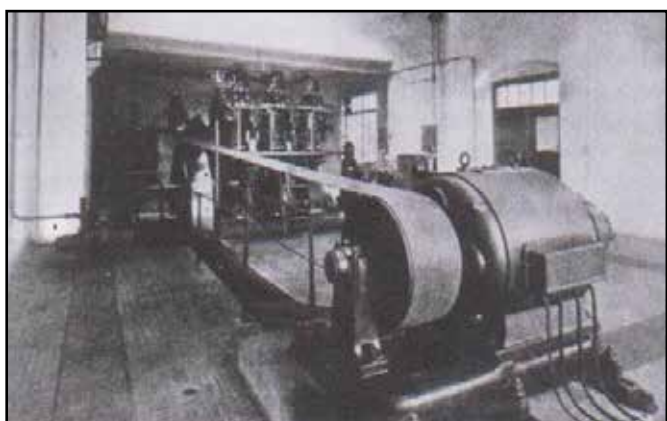
Na željo kupca lahko opremijo vozilo s kolesi z jeklenimi naperami, ki jih je tovarna Puch razvila sama.



Volan premika kolesa preko vijačnega gonila. Večinoma so tudi karoserije izdelane v tovarni Puh. Linije vozila so gladke in lepe, posebno pozornost so posvetili oblazinjenju.»



**Del oddelka karoserij, 1912.**



Zgoraj je električni generator gnan s 120 KM dizelskim motorjem, spodaj sta dva generatorja gnana s parno turbino, oboje v tovarni Puch AG.



**Transport novih vozil iz tovarne Puch AG.**



**Vožnja po Avstrijskih Alpah – Nadvojvoda Josef Ferdinand s Puhom, 1912.**

Oesterr. Alpenfahrt 1912 (vom 16. bis 23. Juni 1912)

Die gestarteten

# Puch

Wagen erbrachten auf der über das allerschwierigste Terrain führenden Strecke einen neuerlichen Beweis ihrer hohen Qualität!

JOHANN PUCH, A. G., GRAZ  
Niederlagen: Wien, I. Stubenring 16, Graz, I. Joanneumring 20, Budapest, VII. Elisabethring 86, Prag, I. Ferdinanden. 15, Triest, Via S. Caterina 11.

NON STOP-FAHRT über 2300 Km.

Die ungarische Kleinwagen-Konkurrenz und die Fernfahrt Budapest — Konstantinopel über 3500 Km.

brachten den gestarteten Wagen der Marke:

# Puch

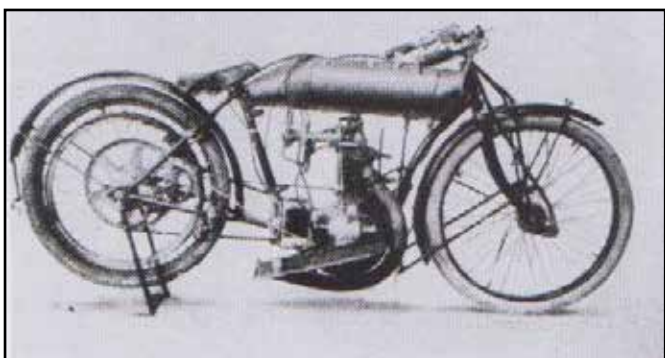
5 Sensations-Siege!

Johann PUCH A. G., Graz  
Niederlagen: Wien, I. Stubenring 16  
Graz Budapest Prag Triest

**Ali je komentar sploh potreben?**

## Stalni napredek kvalitete in udobja

Tudi v letu 1913 je ostala paleta modelov nespremenjena. Edino modeli »R« so dobili nov rezervoar, kar je zahtevalo manjše spremembe na okvirju. Sedež je bil postavljen nižje, motocikel je dobil moderno klinasto obliko, položaj voznika je bil prav tako nižji. Novo v programu »R« je tudi zadnje pesto, imenovano »Armstrong-Nabe«, ki je omogočalo tri hitrosti. Prestave v pestu je bilo mogoče predstavljati s pomočjo ročice na rezervoarju.



**Športni stroj Puch 31/2 HP**

Zanimiva ponudba za športna udejstvovanja je bila športna različica modela 31/2 HP. Imel je izmenično nadzorovan motor z izpušnim ventilom spodaj in sesalnim ventilom na vrhu. Prednja vilica ni bila vzmetena, pogon na zadnje kolo je prenašala veriga.



**Leta 1913 je tovarna Puch poslala na trg zelo zanimiv izdelek tovarniškega motocikla. Motor je imel dročnike za uravnavanje zgoraj ležečih ventilov, ki so bili prekržani, da so omogočili sferični zgorevalni prostor.**

**V 80-ih letih je motocikel in agregat na novo izdelan. Do originalnosti ga je izdelal znani avstrijski konstruktor motorjev Ludvik Apfelbeck. Na sliki sta tovarniška dirkača Kellner in Karner (slika levo spodaj).**

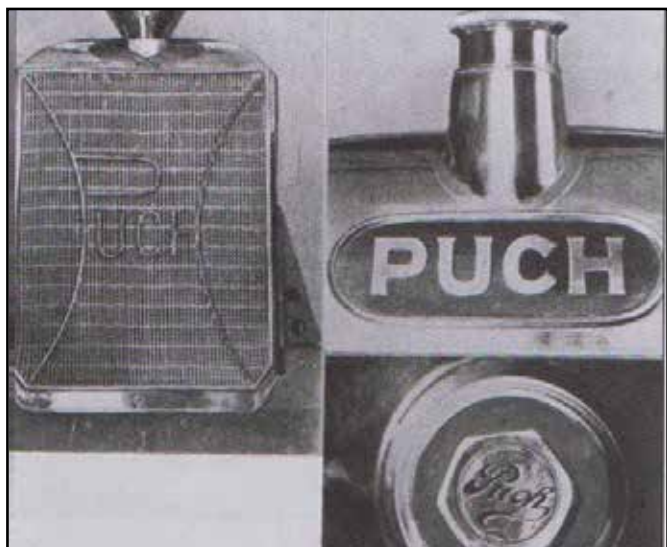
Modelna paleta avtomobilov v letu 1913 ni prinesla senzacionalnih novosti. Nadaljevali so po ustaljeni poti. Kot prodajni hit so razvili vozilo 11/30 HP. Dodelili so mu naziv »Riesewagen«, velik avto. S svojimi 2171 kubiki je ta robustni velikan postal ljubljenec taksistov, saj si je med njimi našel veliko strank.

Model 9/25 si je predvsem zaradi hitrosti pridobil ljubitelje med kupci s športnimi ambicijami. Z 2177 ccm je bil ta najmanjši Puchov model nezasluženo uvrščen med »majhne« avtomobile.

Z originalnimi Knight »Schiebermotoren« so še naprej brez sprememb opremljali modele 16/40 HP in 27/60 HP.

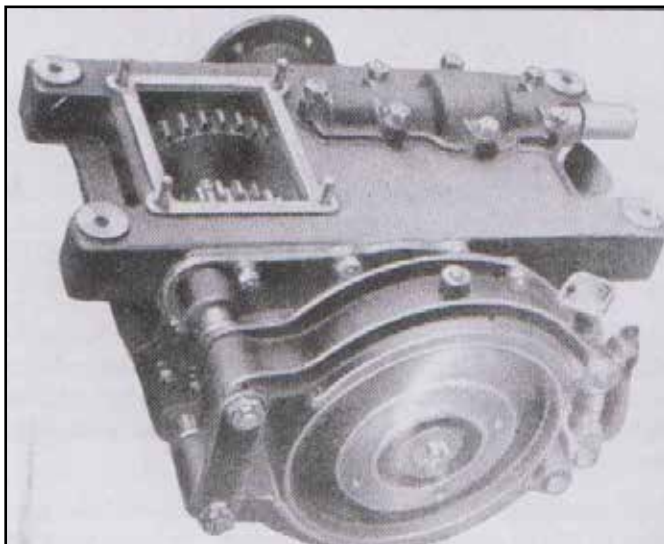
Kot je bila v Puhovi filozofiji že navada, so modele z minimalnimi spremembami znova preimenovali in sicer:

- Do sedaj 9/25 HP, sedaj 9/23 HP, 76 x 120 mm.
- Do sedaj 11/32 HP, sedaj 11/30 HP, 84 x 125 mm.
- Do sedaj 13/38 HP, sedaj 13/35 HP, 85 x 140 mm
- Do sedaj 17/44 HP, sedaj 17/42 HP, 100 x 140 mm
- Do sedaj 22/58 HP, sedaj 22/58 HP, 100 x 150 mm

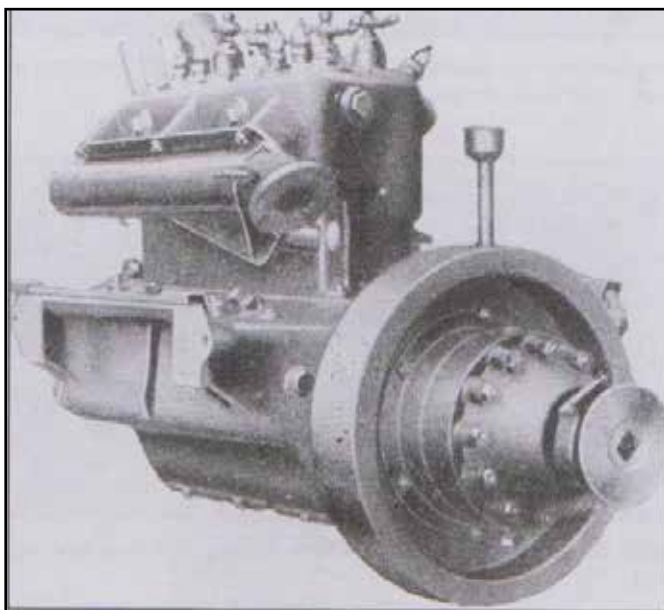
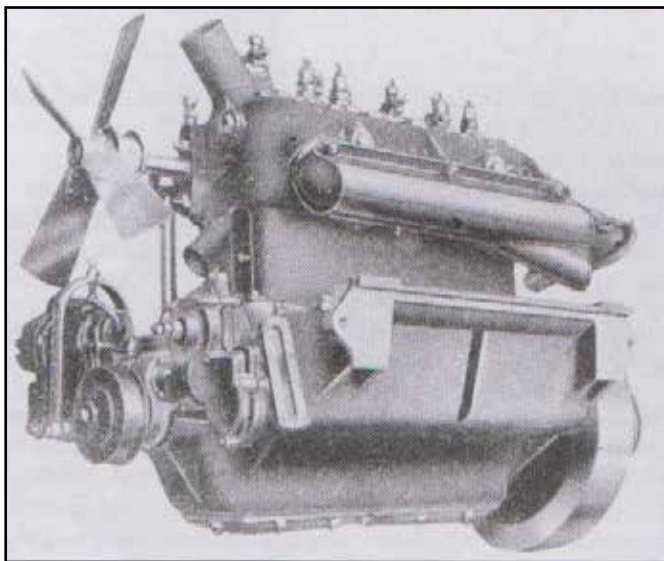


**Izvedenke hladilnikov in pokrov kolesa modelov 1913**





**Štiristopenjski menjalnik**



**Puhov motor 11/30 HP, vrtna/gib;  
84/125 mm, 1913**

Tovarna vozila in omnibuse so razvrstili na lahka tovorna vozila, 30/42 HP do 1500 kilogramov nosilnosti in na težko izvedenko, 35/60 HP in do dve tona tovora.

# PUCH

Typen  
1913

Typen  
1913

**9'23, 11'30, 13'35, 16'40, 17'42,  
22'58, 27'60 HP**

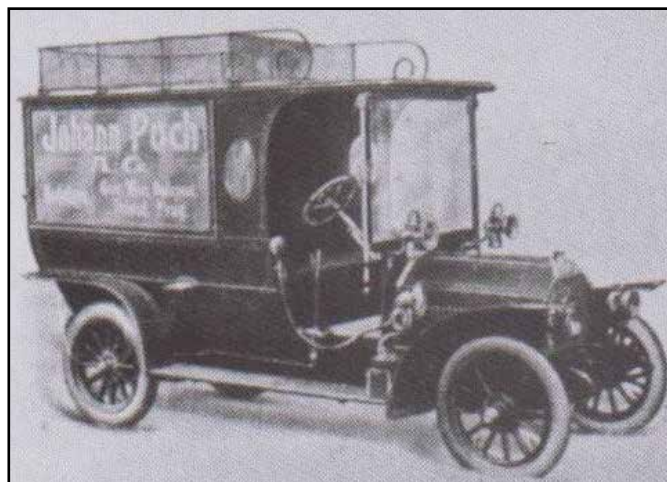
Ökonomisch, betriebssicher, elegant!

PUCH-WERKE, A.-G., GRAZ

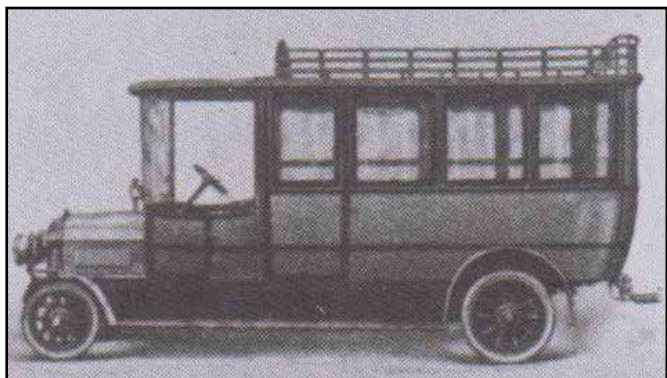
Niederlagen: Wien, I. Stubenring 16, Graz, Budapest, Prag, Triest  
Vertreter: Brüder Splegler in Brünn für Mähren, Peters & Rothmeiers Nachf.  
in Linz für Oberösterreich

**Reklamni letak, na katerem je lepo vidno, koliko različnih motorjev so vgrajevali v isto podvožje.**

Opis posameznih vrst je sledeč:  
Tip motorja 9/32 HP z premerom bata 76mm in hodom 120mm. Ta tip motorja je bil že tako udomačen in razširjen, da so morali kar naprej izdelovati nove serije istega motorja, saj se je njegova konstrukcija dokazala kot zelo zanesljiva. Vozilo je imelo tri prestave, kar se je izkazalo za povsem zadovoljivo. Termo sifonsko hlajenje je imelo velik hladilnik, da so zagotovili dovolj hlajenja za hribovit Avstrijski teren.

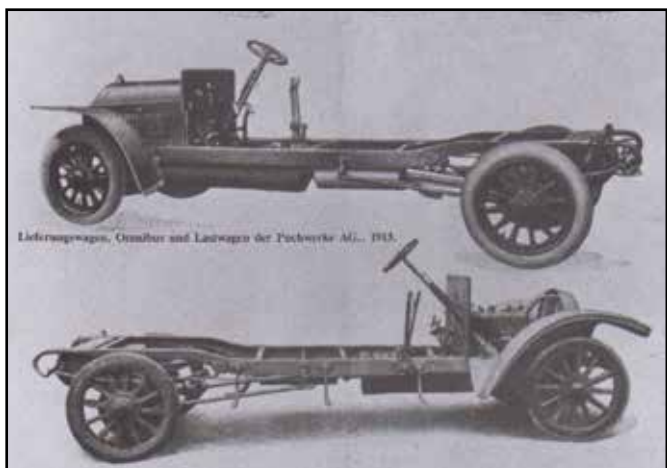


**Lahko tovorno vozilo**



**Omnibus**

Naslednji je Tip 11/30 HP z 84mm vrtine in 125mm hodom bata. Ta tip je precej izboljššan, ima štiri prestave in je v tistem času bil najbolj zahtevano tovorno vozilo. Uporabjen je bil kot kočija (prve inačice avtobusa), za šport, kot mestno vozilo ter kot šest sedežno potovalno vozilo. Dobavljen je bil z ali brez vodne črpalke. Motor je imel skrite ventile, vžig z dvojno iskro, uplinjač leži nasproti ventilom. Mazanje motorja je izvedeno tako, da je bila količina olja na ravnem in v hribih vedno enaka. Moč in elastičnost motorja sta veliki. Vozilo ima novo usnjeno-konusno sklopko.



**Dostavno vozilo, omnibus ali tovornjak. Puhovo podvozje je nared.**

Tip 22/58 HP je imel premer bata 110mm, hod pa ponosnih 150mm. Ta tip je bil skoraj brez izjeme namenjen kot velik potovalnik. Dokazal se je z trdno konstrukcijo, doživel pa je preobrazbo opreme in nekaj zunanjih olupšav.

Kot zadnji med velikimi je bil tip 17/42 HP, ki je dihal z 100mm premera in 140mm hoda. Imel je (OHV) ventile v glavi motorja. Zaradi izrednih sposobnosti so ga uporabljali samo za zelo velike potovalne avtomobile.



**17/42 HP Puch-Landaulett, 1913**



**Grof Palfy-Daun s svojim športnim avtomobilom 11/30 HP. Dodatni rezervoarji za bencin so služili za 500 km dolgo cestno dirko, 1913.**

Kot posebna novost leta 1913 je uvedba snemljivega kolesa s jeklenimi žbicami. Le teh niso izdelovala samo za svoje avtomobile, temveč so jih prodajali tudi drugim podjetjem. Izkazalo se je z enostavno montažo in robustnostjo. Med vožnjo se ni moglo samo odviti. Pri uporabi posebnih Puhovih ključev pa je bilo tudi zaščiteno pred krajo.

Značilnost modelov letnika 1913 je bila tudi vgradnja zabojev za orodje na stopnici vozila.



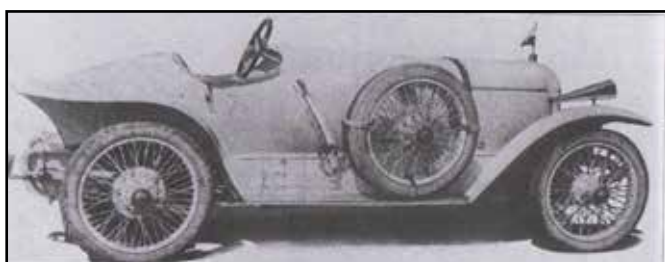
**Puhov avto 30 HP, lastnik nadvojvoda Heinrich Ferdinand, 1913.**



Seveda je tudi pri posebnih željah bogatih lastnikov tovarna Puh imela odprto uho. Tako so izdelali športni avto Za gospoda Perschina iz Prage s 58 HP motorjem, ki je dosegel neverjetnih 110 km/h.

**Športni avto Puch 58 HP, dostavljen je bil gospodu G. Perschinu v Prago, 1913.**

Na pomlad leta 1913 je Puhova tovarna Graški reševalni postaji dostavila vozilo, ki je bilo na tem področju nekaj posebnega. Na osnovo lahkega tovornega vozila do 1500 kg so privili pojačano šasijo in 30/42 HP močan motor, ki je imel dejanskih 36 KM zaviralne sile. V številki 10 »Allgemeine



Automobil-Zeitung« letnika 1913 so zapisali,« da ima to vozilo prednost od vseh do sedaj videnih reševalnih vozil. Zunanost je bistveno elegantnejša in zelo unikatna«. Notranjost vozila so opisali kot svetlo in prijazno premično bolniško sobo. V dobro pacientov so pri Puhu razvili »enkratno vzmetenje, do sedaj še nikoli videno iznajdljivo kombinacijo listov in spiral«. Še en podoben sanitetni avto je bil izdelan na osnovi tipa 13/35 HP ki so ga poslali rdečemu križu v Komotau. (današnja



Češka republika.)

**Puhov reševalni avtomobil Graške reševalne postaje, 1913.**



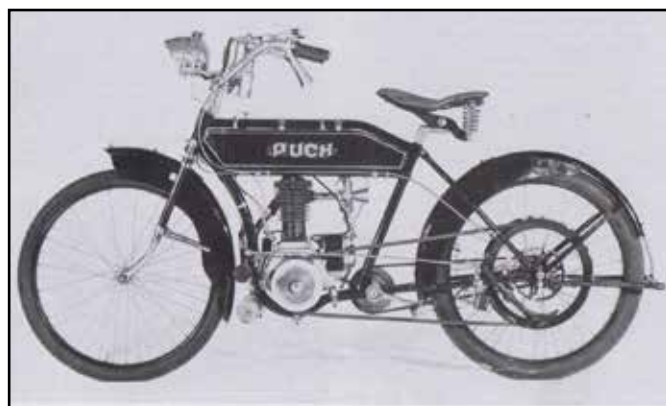
**Puch Alpenwagen VIII, 1913.  
38 km, 3500 ccm, Vrstni štirivaljni motor, vodno hlajenje, teža 1600 kg.**



**Puch Alpenwagen VIII, 1913.**

1914

Tudi leto 1914 ni prineslo nobenih večjih sprememb v paleti modelov motociklov. Glavno pozornost so posvetili proizvodni tehnologiji izdelave avtomobilov. Kljub temu so na 1. Mednarodni avtomobilski razstavi, ki je potekala od 12. Do 19. Aprila 1914 v Pragi, razstavili tri različne izpeljanke modela R 2 z 2,5 HP.



**Puch R 2, model 1914.**



**Puch R 2, 1914. 2,5 KM pri 3000U/min, en valj, štirje takti, 308 ccm.**

Leti 1914 se je pričelo v miru, na horizontu pa se je že nakazovala prihajajoča vojna. Janez Puh je le nekaj dni pred usodnim strelom v Sarajevu, ki je 28. Julija 1914 sprožil napoved vojne Austroogerske proti Srbiji, umrl 19. Julija v Zagrebu.

Njegovo delo se je do tedaj že na veliko razraslo in pripeljalo tovarno Puch do ene največjih v monarhiji.

Pomladi leta 1914 je tovarna Puch-Werke dostavila gasilski brigadi v Linz šasijo modela 17/42 HP. Na njo so v Linzu pri firmi Drobil nadgradili karoserijo za gasilsko vozilo. To je imelo zraven standardne opreme še lestev, gasilsko črpalko, cevi in ročno orodje ter prostor za deset člansko ekipo.



**Puhov gasilski avto za gasilce gasilske brigade Linz, 1914.**

Ena zadnjih pomembnejših mednarodnih dirk pred vojno je bila gorska dirka Königsaal-Jilowischt, ki se je odvijala 5. Aprila 1914. Na startu ni bilo videti nobenega Puhovega vozila. Vendar pa je nekdanji Puhov oblikovalec Slevogt, ki je med tem predsedal k Nemški firmi Apollo-Werken, zmagal v kategoriji turnih vozil.

Na zadnjem velikem dogodku v letu 1914, Karpatski dirki (Karpatenfahrt), ki ga je organiziral klub avtomobilistov Alpskih dežel (Club der Alpenländischen Automobilisten), je nastopil samo en serijski Puhov avto. Težavno progo dolgo 2500 km je proti 32 konkurentom superiorno prevozil prvi, nato pa še na kondicijski preizkušnji ni imel kazenskih točk. Tudi pri vremensko zelo napornem dogodku istega kluba na dirki v Bosni in Hercegovini sta bila na startu dva Puha, ki sta na koncu zasedla 1. In 2. nagrado.

Največji uspeh pa je dosegel Puh z novim avtomobilom Alpenwagen, Typ VIII, Štirivaljni model 14/38 PS z premerom valja 90 in hodom bata 140 mm na dirki v Alpe 1914 leta. Ta avto je bil zaradi prihajajoče vojne najpomembnejši model v proizvodnji. Obstajalo je upanje, da bo ta tip vozila glede na prve odzive javnosti močno povezan s svetlo prihodnostjo tovarne in splošnega napredka, vendar pa je stopil v ospredje drugačen smisel uporabnosti tega napredka, namreč vsi modeli tega vozila so se izdelovali izključno v vojaške namene.

Kljub temu, da je bilo med vojno prodanih relativno malo civilnih inčič modela Puch Alpenwagen, in se je življenjska zgodba Janeza Puha že končala, pa se nikakor ni končala njegova inženirska in inovatorjeva zgodba, zato si to vozilo zasluži nekoliko podrobnejši opis. V časopisu »Allgemeine Automobil-Zeitung« so ga opisali tako:

»Zagledali smo krasen avto in odprli smo pokrov motorja. Notri vidimo štirivaljni blok-motor v vsej svoji plemeniti preprostosti, ki je značilna samo za konstrukcijsko zrele strukture. Valj ima 90 mm vrtino in 140 mm hod. Ventili so postavljeni samo z ene strani in krmiljeni s spodaj ležečo odmično gredjo, gnano z brezšumno verigo. Motor je opremljen z visokonapetostno tuljavo in vžigalnimi svečkami, vse Eisemannov



izdelek. Sistem ima avtomatsko nastavitve vžiga. Klinasti lamelni hladilnik v družbi z vodno črpalko in s ploščatim jermenom gnanim ventilatorjem skrbi za potrebe hlajenja. Za obtočno mazanje motorja skrbi zobniška črpalka, nivo se nastavlja ročno. Kot uplinjač je v uporabi izdelek firme Horizontal-Zenith. Vzvod za regulacijo plina je na volanu, za pospeševanje pa ima pedal. Vzmeti so ploščate in mehke, prednja os je kovana v obliki dvojnega T. Volansko polževo gonilo je odporno proti udarcem. Na motor sta privita lamelna sklopka in menjalnik z menjalno ročico na tleh. Vozilo ima seveda štiri hitrosti in vzvratno prestavo. Zadnja prema je toga. Okvir je iz prešane pločevine, iz istega materiala so tudi platišča. Prednje zavore imajo zunanje čeljusti, medtem ko ima zadnja prema bobnaste zavore. Rezervoar za gorivo, ki drži 90 l goriva, je obešen na zadnjem delu šasije. Črpanje goriva je izvedeno s pomočjo izpušnih plinov.

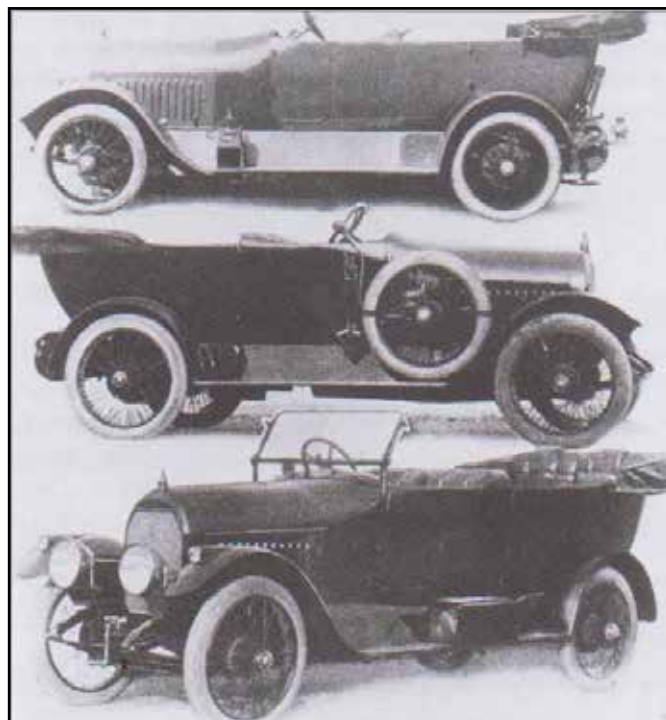
Uspeh modela Alpenwagen tip 14/38 PS v Avstrijskem »Alpenfahrt« (Alpski dirki) in uspešnost med vojno, saj je postal znan iz vojaških poročil iz bojišč, so zagotovili uspeh tega proizvoda in ga za vedno trdno zasidrali pri ljudeh.

Od leta 1913 do konca prve svetovne vojne je imel tip VIII Alpenwagen raven hladilnik z aktualnim emblemom firme. Leta 1920 je dobil klinasto obliko.

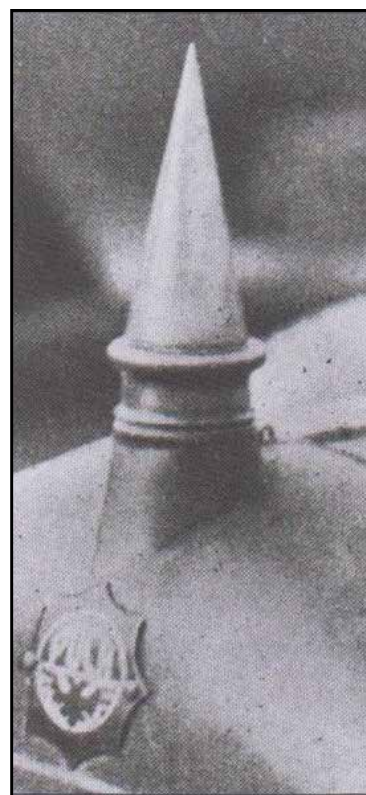
V novembru prvega vojnega leta 1914 je tovarna Puch v podporo vojni brezplačno dobavila pet rešilnih vozil rdečemu križu.



**Prvi gasilski avtomobil na spodnjem Štajerskem je dobilo prostovoljno gasilsko društvo Maribor leta 1914.**



**Zgoraj: Puch 40 HP,  
lastnik g. nadvojvoda Heinrich Ferdinand  
Sredina: Puch 40 HP,  
lastnik g. nadvojvoda Josef Ferdinand  
Spodaj: Puch 40 HP,  
lastnik ga. nadvojvodinja Alice,  
vse leta 1914.**



**Puhov emblem hladilnika s »sladkornim klobukom« na Alpenwagenu leta 1914. Na čepu je izdelan oddušek. Opazimo tudi nov emblem firme z dvojnimi orloma.**



**Naslovna stran kataloga z rezervnimi deli Puch Alpenwagen, typ VIII, letnik 1915. Izstopa nov logotip z dvojnim sedečim orlom.**



**G. dr. Heermann Kneschauerek v Gradcu, predsednik » Kluba avtomobilistov Alpskih dežel« za krmilom njegovega novega 30 KM močnega Puhovega avtomobila, 1914.**



**Bjonde imajo okus.**



**Puch typ VIII Alpenwagen, 1914.**



**Puch typ VIII Alpenwagen, 1914.**





1890



1914

Janez Puh je z avtomobili vrsto let oskrboval Austroogrške kronane glave. Morda mu je najbolj uspel model VIII, ker so ga med vojno označili za najzanesljivejši osebni in sanitetni avto, prav gotovo bi bil uspešen tudi brez vojnih zaslug, saj so ga proizvajali do leta 1924, v prometu pa se je obdržal še dolgo vrsto let. Od ustanovitve tovarne do leta 1914 je Janez Puh razvil 14 različnih avtomobilskih modelov in nešteto motociklov. Vsi ti naporji so pustili posledice na njegovem zdravju, zato se je leta 1912 upokojil, ostal pa je častni predsednik družbe. V svoji konjušnici in v konjeniškem športu je našel sprostitev, ki pa ni trajala dolgo. Po konjskih dirkah v Zagrebu ga je 19. Julija 1914 zadela že tretja srčna kap, ki pa je bila tokrat usodna. Prepeljali so ga v Gradec, kjer je tudi pokopan. Zaradi začetka prve svetovne vojne javnost njegove smrti ni opazila.

Uredništvo in upraviteljstvo v Ptuju v gledališkem posloppu.

Štajerc izhaja vsaki drugi četrtak, datiran z dne naslednje nedelje.

Sestavki dobrodošli.

Pokopini se ne vračajo in se morajo najhitreje do podeljka pred izhaji dotične številke vpsolati.

# Štajerc.

Posredna številka vojla v Ptuju na celo leto K 1.-- a pošilno K 1.20. Pri odjemanju več ko 10 števk primeren rabat.

Cena za ostanila za:

1 stran K 22.--, 1/2 strani K 16.--,  
1/4 strani K 8.--, 1/8 strani K 4.--,  
1/16 strani K 2.--, 1/32 strani K 1.--  
Pri večkratnem ostanilu posebno znižana cena.

Štev. 2.

V Ptuju v nedeljo dne 15. julija 1900.

I. letnik.

**Johann Puch †.** V Zagrebu zadela je srčna kap znanega štajerskega industrijca Johana Puch. Pokojnik bil je eden najznamenitejših mož, kar jih je porodila štajerska zemlja. Bil je l. 1862 kot kočarski sin v sv. Lovrencu v slov. gor. rojen. S 15. letom bil je že ključarske obrti prost. Potem je prišel k vojaščini (k artiljeriji) in stopil pozneje v Gradcu kot ključarski pomočnik v neko kolesarsko delavnico. Tam se je kmalu izučil za spretnega mehanika. Poskusil je še razne druge delavnice, napravil večje potovanje v Nemčijo in uresničil potem lastno delavnico za popravljanje koles. Iz te delavnice razvile so se velikanske tovarne, ki so po vsem svetu pod imenom Puch znane. Pokojnik bil je vedno jako ljubeznjiv človek in je prihajal prav rad na Spodnje-Štajersko. Čast mu! N. p. v m!

Eden redkih, če ne edini časopis v Avstro-ogrski monarhiji, ki je pisal v slovenščini in je izhajal na Ptuju, je objavil kratko novičko o Puhovi smrti. Časopis se je imenoval »Štajerc« in je izhajal v letih od julija 1900 do septembra 1918.

Janeza Puha bi težko uvrstili v pravi nacionalni okvir, ker je imela monarhija nadvlado nad tem delo Evrope, vendar pa se svojega porekla ni nikoli sramoval ali ga zanikal. Še več, bil je domoljub in zelo rad in pogosto je prihajal domov na Sedlašek na domačo gibanico, njegovo najljubšo jed.

Čisto blizu njegove rojstne hiše imamo člani društva, ki nosi njegovo ime muzej, zato vas prisrčno vabimo, da ga obiščete. S svojim obiskom boste izkazali čast človeku, ki je kot genialni mehanik in ustvarjalec ter izumitelj vidno zaznamoval začetek tehnične revolucije. Hodil je ob boku Benza, Forda in ostalih, ki pa se ne morejo pohvaliti s patenti, samo na Dunajskem patentnem uradu jih je prijavil 19, da o ostalih inovacijah in izboljšavah sploh ne govorimo.

V eni naslednjih izvodov revije SVS bom opisal razvoj tovarne po Puhovi smrti, katere stoletnico obeležujemo letos, v tej številki pa je poudarek na njegovem življenjskem delu. Zasluži si to pozornost, saj je zame on največji Slovenec.

Včasih so stvari, za katere bi najraje umrl, vredne, da za njih živiš.