



“Wo(mit) geht's hier zum Strand?”
PUCH Lido 125 CD 1986

Während zu Beginn der 80er Jahre das KTM Pony aufgrund seiner zeitlosen Linienführung noch halbwegs aktuell wirkte (aber dennoch abgelöst werden sollte), war Puchs Gänseblümchen - das bedeutet „Daisy“, die Verballhornung der offiziellen Bezeichnung DS im englischen - doch schon ziemlich wek geworden. Die Technik und das Gesamterscheinungsbild des Mopedrollers aus Steyr mit seinem Blechschalenrahmen waren einfach nicht mehr „state of the art“. Nicht, dass die DS sich nicht mehr verkaufen lassen hätte können, besonders am Land war es immer noch ein gesuchtes Produkt. Man hatte sich daran gewöhnt, es war servicefreundlich und basteltauglich, und vor allem günstig.

Dennoch: 1981 wurde das letzte Daisy „gepflückt“, von den Fließbändern verbannt, ein neues Produkt musste her. Für eine Eigenentwicklung fehlte den Grazern aber sowohl die Zeit als auch das Budget. Das Puch Management schaute sich nach einem Kooperationspartner um und wurde auch fündig. Aber nicht in Europa, wo zB KTM 1983 bei Gilera mit dem 50 GSA Roller einen geeigneten Nachfolger für das Pony gefunden zu haben glaubte, sondern weiter, viel weiter, bis nach Fernost schweiften die begehrliehen Blicke der Grazer. In Japan - genauer in Hamamatsu - hat die Suzuki Motor Corporation

ihre Niederlassung, und dort war 1982 ein Automatik-Roller mit der Bezeichnung CS entstanden. Offiziell hieß er „Gemma“, als solcher wurde er im gesamten asiatischen Raum als 50er und als 80er verkauft (im englischsprachigen Raum - GB, USA und Australien - hieß er „Roadie“) Beiden Versionen gemein waren der stabile Zentralrohrrahmen, die 3.00 x 10 Zoll Laufräder auf Scheibenfelgen, 100mm Trommelbremsen und die 3 Gang Getriebeautomatik mit Kupplung im Ölbad - ein Unikum, ähnlich wie bei Automobilen.

Man täte den Grazern unrecht wenn man erzählen würde, dass sie den Gemma/Roadie lediglich importiert und ihr Logo draufgeklebt hätten. Nein, sie hatten den Antrieb speziell für die Anforderungen unseres hügeligen Alpenlands adaptiert und waren auch an der Entwicklung eines 125er Viertaktmodells namens CD beteiligt. Für dieses Engagement durften die Puch-Leute den Namen aussuchen, und der war – ähnlich wie beim Capri Roller - einer beliebten Urlaubsdestination in unserem südlichen Nachbarland und Hauptreiseziel der Österreicher entliehen: Lido heißt der vorgelagerte Strand in der Lagune von Venedig. Der Zweitaktmotor des knapp 80 Kilo schweren Lidos leistete 2,45 PS bei 4000 Umdrehungen, als Höchstgeschwindigkeit wurden 45 Kmh angegeben.



Glaubt man Zeitgenossen, seien die aber bei entsprechenden Bastelarbeiten locker auf 60 Km/h zu steigern gewesen, ohne seine sprichwörtliche Zuverlässigkeit zu verlieren. Besonders gut verkaufte sich der Lido in der 50er und der 80er Version in unserem westlichen Nachbarland („wer in fährt, liebt ihn“, titelte ein deutscher Katalog), die Versorgung übernahm die Puch-Niederlassung in Freilassing. 1984 gab es ein weiteres Kooperationsprodukt als Lido-Vario, der nach dem Verkauf Puchs an Piaggio weiterhin angeboten wurde, dann aber als Suzuki Flagge zeigte. (soweit der Textauszug aus dem zweiten Band der Buchreihe „Mopedroller aus Österreich“, erschienen im Verlag Hollinek, siehe [HIER](#))

Unsere Fotos zeigen einen Lido CD mit 125ccm Viertaktmotor, Baujahr 1986, aus der Sammlung Axel Köhnleins. Axel ist hier auf diesen Seiten schon mehrfach aufgetaucht, meist aber im Zusammenhang mit der Marke BMW – was damit zu tun hat, dass er beruflich mit der BMW Group

Classic in München verbandelt ist. Aber als gebürtiger Salzburger hat er immer ein Auge auf die Marke Puch und klopft auch die Versteigerungsplattform Ebay nach lohnenden Objekten ab. Im Zuge einer solchen Suche - nicht nach Blau/Weiß sondern Grün/Weiß - ist er auf den Lido gestoßen. Also quasi das letzte österreichische Produkt der Marke Puch, weshalb er ihn spontan gekauft hat. Der 125er war als nicht fahrbereit angeboten, war jahrelang abgestellt gewesen, einmal ist er am Standplatz auch umgefallen: die Schäden sind am linken Blinker gut erkennbar. Axel hat ihn an Land gezogen weil erstens wirklich preiswert war und nur zwei Vorbesitzer in den Papieren eingetragen hat. Er hat nach der Übersiedlung des roten Rollers einen Liter Öl, eine neue Batterie und eine Stunde Arbeit in den Roller investiert, um ihn wieder fahrbereit zu machen und damit ein Stück österreichischer Motorradgeschichte zu retten – als Ergänzung zum MS 50 (siehe Foto), das für den Beginn der Mopedproduktion in Steyr steht.







