

Die Giftspritze – PUCH Bultaco 250 1965



Die 60er Jahre: die Ära näherte sich dem Ende, wo Motorradrennen in Österreich zu den Breitensportarten gehörte. Wo jedes Wochenende irgendwo in der Umgebung eine Wertungsfahrt, eine Geländeprüfung, ein Geschicklichkeitsfahren stattfand. Wo man keine Lizenz brauchte, um daran teilnehmen zu können, und wo man sogar mit verkehrszugelassenen Sportmopeds antreten konnte, ohne sich zu blamieren. Vorbei die Zeit, wo es genügte den Scheinwerfer an seiner Schalenrahmen-Puch zu demontieren, um sich sogar bei Straßenrennen ins Starterfeld zu mischen. International wurde Mitte der 1960er Dekade die 250er Klasse – die uns hier ja speziell interessiert – schon längst von den Honda Viertakt-Vierzylindern und Yamaha Zweitakt-Zweizylindern beherrscht. Mit den Söhnen Nippons war High Tech auf die Rennstrecken gekommen. Halbwegs konkurrenzfähiges Material fand man höchstens bei MZ, CZ und natürlich in Italien. Für Edelschrauber und ihre Puch Derivate hingegen wurde die Luft immer dünner.



Einer dieser Edelschrauber war der Reibersdorfer Geboren 1933 in Ried im Innkreis als Sohn eines Fleischers sollte er eigentlich die Schlachtereier des Vaters übernehmen, wofür er sich aber überhaupt nicht begeistern konnte. Die bildenden Künste waren vielmehr sein Ding - in seiner Jugend versuchte er sich mit durchaus herzeigbaren Ergebnissen als Maler. Nebenbei entwickelte er Interesse für Technik und Motorsport. Nach dem Krieg flüchtete er vor Vaters Berufswunsch in eine Lehre als Motorradmechaniker. Statt dem Fleischermesser übernahm er lieber Vaters 500er Triumph, die er für regionale Einsätze bei Wertungsfahrten tunte und damit 1954 erstmals bei Konkurrenzen antrat. Im Lauf der Jahre wurde das Material moderner und kam meist von Puch. Er startete in den Klassen 125 und 175ccm, eine 250er wäre für ihn unerschwinglich gewesen.

1962 - er hatte zwischenzeitlich die Meisterprüfung abgelegt - machte er sich mit einer Kfz Werkstatt selbständig, was die Betreuung und permanente Weiterentwicklung seiner Wettbewerbsmotorräder einfacher machte. Der Gipfel seiner technischen Entwicklung war sicherlich seine Dreizylinder Wettbewerbsmaschine: Fritz hatte dabei von einem 125er Puch Motor das Motorgehäuse abgesägt und umgebaut, um Platz für drei nebeneinander liegende Mopedzylinder (anfangs mit je 50, später mit 60ccm) zu bekommen. Das Unikum drehte bis 12.000 Umdrehungen, machte 170 Sachen und funktionierte so gut, dass KTM darauf aufmerksam wurde. Fritz bekam eine heute noch erhaltene, mit Schreibmaschine auf Firmenbriefpapier geschriebene und von den Herren Kronreif und Trunkenpolz unterzeichnete Einladung, der er auch Folge leistete. Deren Angebot, in der Mattighofener Entwicklungsabteilung mitzuarbeiten schlug er allerdings aus, hätte er doch dazu seine Werkstatt vernachlässigen oder gar schließen müssen.





Hier sehen wir seine letzte Wettbewerbsmaschine: auf einen Puch 175er Motorblock setzte er Mitte der 60er Jahre den stärksten 250er Zylinder, der damals zu haben war, nämlich den von der Bultaco Metralla. Der Drehschieber war eine Eigenkonstruktion, der auf seiner Drehbank ohne Fräsen entstanden war. Das Viergang-Renngetriebe kam von Puch, die Auspuffbirne hat er ebenso wie den Rohrrahmen selbst berechnet und geformt. Alle anderen Teile kamen aus der Serie, das größte Problem hingegen lag in der Verbindung Motorblock – Zylinder. Weil dieser nämlich auf einer Aluplatte sitzt, und Aluminiumschweißer waren damals noch so selten wie heutzutage Politiker mit Handschlagqualität.

Lange hat er nicht gebraucht für die Fertigstellung dieser Giftspritze samt Austreibung der Kinderkrankheiten, noch im selben Jahr findet man die Kombination Reibersdorfer/Puch-Bultaco in den Programmen bevorzugt bei nationalen Bergrennen und Wertungsfahrten. Erhaltene Fotos zeigen das Duo auf der Tauplitz, in Engelhartzell oder am Gmundnerberg. An letzteren erinnert sich Fritz besonders, weil sich nach zweiter Trainingszeit beim Rennen der Kerzenstecker löste. (Am Foto kann man gut erkennen, wie Fritz mit einer Hand den gelösten Kerzenstecker festhält). Zwischen Wien und Tirol trat Reibersdorfer an, und traf dabei nicht selten auf andere Bultaco-Puchs (von denen einige weitere überlebt haben sollen). Die Leistungsfähigkeit des spanischen Zylinders war sprichwörtlich. Mit 35 PS+ nennt Sohn Kurt eine Zahl, der wir ohne Kommentar die offizielle Werksangabe von Puch für die SGS mit 16,5 gegenüberstellen. Trotzdem war das damals schon zu wenig um mehr als nur Platzierungen einheimen zu können, zudem verlagerte sich das Renngeschehen immer mehr auf permanente Rundstrecken, wie zB auf den Salzburgring. Der wurde 1969 eröffnet, im selben Jahr stellte Reibersdorfer die Puch-Bultaco endgültig in die Ecke. Nicht nur die mangelnde Konkurrenzfähigkeit war schuld, auch häufiges Verletzungspech hat ihn nicht geschreckt, primär gewannen die Familie mit vier Kindern und natürlich der Beruf immer mehr an Priorität. 15 Jahre auf der Rennstrecke erschienen ihm genug zu sein.

Diese Erkenntnis hielt bis zu seiner Pensionierung an. Ab da begann aber das Feuer wieder zu lodern, und der alte Renner aus den 60er Jahren kam ihm wieder in den Sinn. Leider war von dem nicht viel übrig geblieben, aber das wichtigste – die komplette Antriebseinheit – hatte in einem Regal überlebt. Den Rest zu replizieren war für Fritz relativ einfach, und dort, wo sie seinerzeit ihren letzten Einsatz hatte - nämlich auf der Tauplitz - feierte sie ihr Comeback. Diesmal aber im Fach „Oldtimer“. Noch ein zweites Mal trat Fritz dort an, dann übergab er den Renner an seinen Sohn Kurt. Auch der seines Zeichens Kfz-Meister. Wohnhaft in Wankham, was nicht weit weg von Schwanenstadt ist, weshalb ein Antreten beim Oldtimer GP einem Heimspiel gleichkommt. Leider scheint die Giftspritze sich dort nicht sonderlich wohl zu fühlen, sie strebt offenbar nach Höherem, bzw nach Höhenluft. Bei Bergrennen geht sie klaglos, wie Ergebnisse am Gahberg oder in Nussdorf dokumentieren. Zur Feier des 80ten Geburtstag von Reibersdorfer senior hat der Junior sie sogar beim Bergrennen in Landshaag vorgeführt!

Am Montag, den 30. März 2020 ist Fritz Reibersdorfer im Alter von 86 Jahren verstorben und tritt heute, Freitag den 3. April, seine letzte Fahrt an. Wir kondulieren.

Der Artikel ist meinem Buch „Hansdampf in allen Gassen – die 250er Puch von 1945 bis 1970“ entnommen. Erschienen im Verlag Brüder Hollinek:

<https://www.hollinek.at/buecher/technik/auto-motorrad-fahrrad/item/253-puch-250-von-1945-bis-1970>

Wer hören will wie die Giftspritze klingt, schaut auf Youtube:

<https://www.youtube.com/watch?v=xpPJ5NmrrbI>



