

## Werner Hölbl – Wien/Österreich

Werner Hölbl, geb. 1941, absolvierte eine Karosseriebaulehre und studierte an der Hochschule für angewandte Kunst in Wien. Als Autodesigner war er in Turin und bei Opel in Rüsselsheim tätig. Am Design des Opel GT war er maßgeblich beteiligt. Als Chefdesigner begann er 1967 bei OSI.



Seine zwei Eigenkonstruktionen waren der Adria TS auf der Steyr Daimler Puch 700C Plattform und der Gamma 64 auf der Fiat 1500 Plattform. Obwohl er wusste, dass es in Österreich wohl sehr schwierig ist mit einem neuen Auto finanzielle Erfolge zu verbuchen.

Er hatte ein eigenes Designbüro in Turin und seit 1972 in Wien. Werner Hölbl, der in Wien lebt, erhielt im Laufe der Zeit zahlreiche Auszeichnungen.

Wer die Fahrzeuge der großen Automarken gestalten wollte, der musste auch bei ihnen angestellt sein. So wechselte er ins Industriedesign – und musste vielen Firmen erst einmal erklären, was das eigentlich ist. Allerdings nicht allzu lange: *Dann sprachen die Erfolge für sich*. Noch heute arbeitet Werner Hölbl unter anderem für Swarovski und Leica. Und heute wie damals ohne Computer, nur mit der Hand.

### Adria TS

Der **Puch Adria TS** ist ein Sportcoupé auf der technischen Basis des Puch 700 C, mehr Platzangebot durch den größeren Radstand. Entworfen wurde er vom Wiener Designer Werner Hölbl Anfang der 1960er-Jahre. Gebaut wurden nur 18 Stück, überwiegend in Handarbeit in der väterlichen Autoreparaturwerkstätte im 13. Wiener Gemeindebezirk.



Den Namen Adria TS schuf der Vater von Werner Hölbl, der die Urlaube immer schon gern mit Familie in Italien verbrachte. Damit verband er die typischen Vorstellungen von "Dolce Vita", Freizeit und Urlaub.

Der Puch Adria TS war das Erstlingswerk des jungen Designers Werner Hölbl. Sein Bestreben war es, ein eigenes Sportcoupé mit richtungsweisendem Design zu bauen. Es sollte markante Ecken und Kanten aufweisen anstatt der damals üblichen Rundungen. Die ersten Entwürfe stammen von 1960/61 und zeigen bereits ein Fahrzeug, das dem der späteren Produktion weitgehend entspricht.

Die meisten Puch Adrias dürften mit TR-Motoren oder zumindest technisch sehr ähnlich ausgerüstet gewesen sein. Bekannt ist, dass für das Fahrzeug eine eigene Version des bekannten Puch-Boxermotors als „Sport-Motor“ mit eigener Motornummern-Serie, beginnend mit der Nummer 528.0001, geplant war – auch ein Zeichen dafür, dass das Puch-Werk ursprünglich dem Projekt seine Aufmerksamkeit schenkte, obwohl es sich später zurückhielt, als es um die Lieferung von Bodengruppen samt Motoren ging.

Über das Steyr-Puch-Vertriebsnetz konnten diese Fahrzeuge ab Frühjahr 1963 angeboten werden.

Bei Ausführung und Ausstattung wurde nicht gespart: Motoren mit 28 und 32 PS kamen zum Zuge und der Innenraum wurde vornehm mit rotem Kunstleder und Holzarmaturenbrett ausgestattet.

### Gamma 64

Für Werner Hölbl war der Gamma 64 eine Studie. Als Ausgangsbasis diente die FIAT 1500 Plattform als Ausgangsbasis. Eigenwillig war auch der Gamma 64, bei dem neuen Modell behielt er die gerade und eckige Form. Auf Chromverzierungen wurde zur Gänze verzichtet. Das Fahrzeug wurde als 2 + 2 Coupe konzipiert.



Die beiden Doppelscheinwerfer wurden versenkbar entwickelt, es sollte einen optischen Effekt garantieren. Die zum Heck gezogene übergroße Heckscheibe könnte geöffnet werden und gab den Kofferraum frei.

Die Innenausstattung würde wie beim Adria TS extravagant ausgeführt. Das symmetrische Armaturenbrett wurde mit einer Vielzahl von Jäger-Armaturn bestückt. Sämtliche Schalter und Kontrollleuchten sind auf der abfallenden Mittelkonsole integriert.

Leider schaffte es das schöne Coupé nicht in eine Serienfertigung.

R.S.