

SGS von rechts

MOTORRAD testete



SGS
+
SG

Man könnte fast sagen, es handle sich um eine alte Liebe, denn unsere Bekanntschaft währt schon seit Jahren. Jedesmal, wenn mich mein Weg zu Puch führte, drückte man mir wieder eine neue Versuchsausführung der SGS in die Hand. Zuerst gab es noch keinen Schalenrahmen, es war einfach eine TF mit Schwinggabel — doch eines Tages war der Schalenrahmen da. Zwar war die Batterie noch außerhalb des Rahmens, Werkzeugkasten gab es noch keinen und die Gabelbrücken waren aus Temperguß, aber laufend konnte ich Fortschritte beobachten. Eines Tages war die Batterie in den Schalenrahmen gewandert, ebenso die Zündspulen, dann kam die Leichtmetallgabelbrücke, die Federkennungen wieder anders bemessen. Jedesmal, wenn einer meiner Kollegen oder ich die Maschine fuhren, drückte uns Direktor Rösche Bleistift und Papier in die Hand, mit der Bitte, zu notieren, was uns gefallen habe und was nicht. Was nicht gefiel, war dann Gegenstand dauernder Diskussionen. Heute sind die SGS und die SG in Serie: Ich hatte bisher noch kein Motorrad in der Hand, an dem es so wenig auszusetzen gab, wie an dieser Puch. Eigentlich ein klarer Fall, denn ich hatte daran genug ausgesetzt — allerdings vor Serienbeginn.

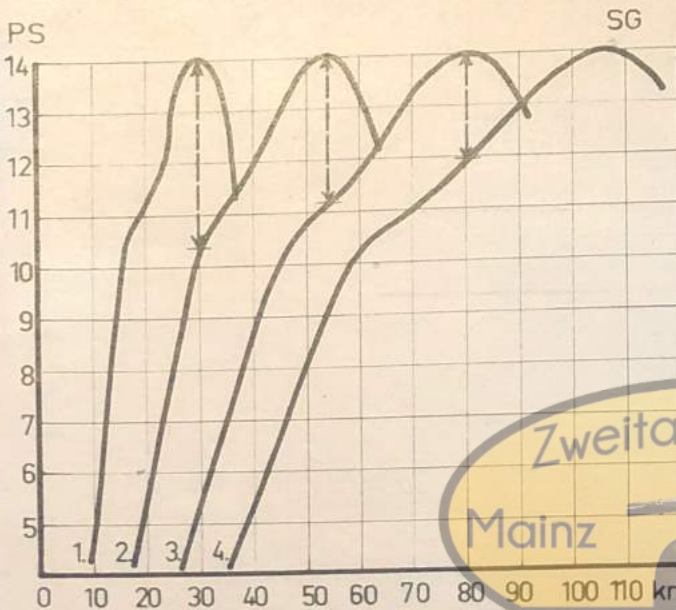
Zuguterletzt fuhr ich die SGS im Vorjahre noch auf Langstreckenversuchen, nicht nur in Österreich, sondern auch auf der Autobahn, und zwar mit Seitenwagen. Alles, was damals noch nicht ganz klar war, stand ebenfalls in einem langen kritischen Bericht.

Im Fahrgestell der SGS fuhr ich schon viele Motoren, denn an mannigfaltigen Doppelkolben-Konstruktionen mit ein oder zwei Vergasern mangelt es bei Puch ja nie. Dort werden Hochleistungsmotoren mit viel Liebe und Schwung gebaut — etwa so, wie Jacques Fath seine Kleider entwirft. Ja, sicherlich auch mit viel Schwung, man muß sich nur einmal die Linienführung des SGS-Motors von der Seite aus ansehen. Ich kannte noch die alte Ausführung, da war der Kopf eckig und die Kühlrippen gingen gerade zum Kurbelgehäuse hinunter. Heute weisen sie die gleiche Linie wie der Schalenrahmen auf, der parallel zum Zylinder ab-

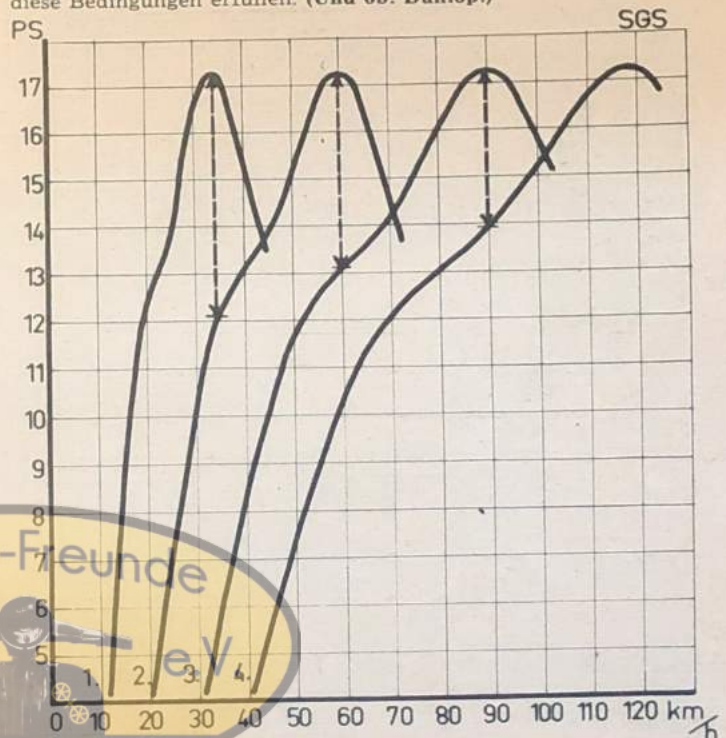
wärts führt. Die Fahreigenschaften der einzelnen Modelle änderten sich dabei nicht. Es gibt den SG-Motor mit 14 PS und den neuen Super-SGS mit Leichtmetallzylinder und guten 20 PS Leistung bei normaler Verdichtung. Ich kenne sie alle — die ganze PS-Tonleiter — doch einer der liebsten ist mir der SGS-Motor, er leistet 17 PS. Ist das nicht ein Wort für eine 250er?

Man hat in der letzten Zeit auch bei Puch viel für die Geräuschdämpfung getan. Wurden früher die Puchs oft beanstandet, weil sie zu laut waren, die neuen sind leise — erstaunlich leise. Der stärkste Laut kommt nicht mehr vom Auspuff, sondern vom Ansaugergeräusch. (Man ging in der Geräuschdämpfung immer weiter und stellte einen neuen Rekord auf: Selbst die Hupe ist so geräuscharm, daß sie bei der Testmaschine garantiert unter 80 Phon lag. Das ging ganz einfach, man verlegte sie in den Werkzeugkasten, dem man vorne ein paar Schlitze einzog. Jetzt hat man sie endlich — die leise Hupe.)

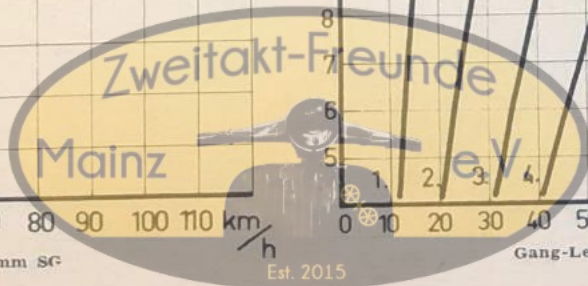
Schon in meinem SV- und SVS-Test im MOTORRAD 1/54 habe ich auf die Problematik der 16-Zoll-Räder hingewiesen und damals erklärt, daß die wesentliche Voraussetzung zur Erlangung bester Fahreigenschaften mit dieser Reifendimension die Reifenfirmen schaffen müßten. Dies war damals noch nicht geschehen. Meine Fahrversuche machte ich mit Semperitreifen mit dem neuen Profil in Lamellenblockbauweise, das die Bezeichnung M 128 führt. Diese Reifen erlaubten eine frechere Fahrweise als viele Reifen herkömmlicher Art auf 19-Zoll-Rädern. Die Straßenlage auch bei nassen Straßen war mit diesen Reifen vorzüglich und erst durch sie wurde es möglich, die Bremsen der SGS richtig einzusetzen. Meines Wissens gibt es neuerdings auch in Deutschland Reifen, die diese Bedingungen erfüllen. (Und ob! Dunlop!)

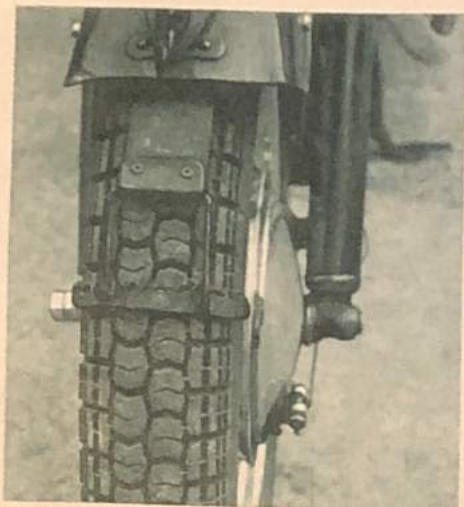


Gang-Leistungsdiagramm SG



Gang-Leistungsdiagramm SGS





Das ist das neue Semperitprofil, mit dem es sich außerordentlich fahren läßt. Der Nagelfänger gehört übrigens zu den besten, die es gibt.

Die SGS sieht gedrungen, kompakt und doch klein aus. Ich bin ja nun nicht gerade leicht und auch nicht klein. Mit 184 cm Körpergröße ist es nicht immer ganz einfach, die Gebeine zu verstauen, auf der SGS wurden sie dennoch gut untergebracht. Die gesamte Hebelelei liegt günstig zur Hand. Außerdem lassen sich die Puch-Hebel immer noch von Hand ausbiegen und dadurch anpassen, was ich äußerst vorteilhaft finde. Die Fußhebel sind mit Feinverzahnung versehen und können beliebig verstellt werden. Nach unten zu ist beim Bremshebel allerdings eine Grenze gesetzt, da man sonst auf dem Auspuffrohr aufsitzt. Wer also verstellt, muß genau nachsehen, wie dann der Bremsapparat noch funktioniert. (Es soll bei Notbremsungen ausgesprochen unfein sein, wenn man bemerkt, daß man voll draufsteht — allerdings nicht auf der Bremse, sondern auf dem Auspuffrohr.)

Der Lenker ist endlich einmal schmal (62 cm breit), sehr handlich und in Gummi gelagert. Der seitliche Lenkereinschlag könnte aber nach beiden Seiten größer sein. Gegenüber der TF mit 19-Zoll-Rädern ist die SGS ausgesprochen wendig, besonders im Stadtverkehr. Die Bodenfreiheit ist immer noch groß genug, um mit ihr über Gehsteigkanten oder Stiegen fahren zu können. Im Gelände stören allerdings die tiefliegenden Auspufföpfe. Hierfür muß man also die hochgezogene Ausgabe verlangen.

Mitverantwortlich für die gute Sitzposition ist der Tank, der gut zwischen den Beinen liegt. Er hat eine eigenwillige Form, die aber sehr ansprechend ist. Dort, wo sich die Knie befinden, ist eine dünne Gummiauflage mit Abflachung vorgesehen. Weniger angenehm ist der Spalt zwischen Sattelnase und Tank, der in unbelastetem Zustand des Sattels nicht vorhanden ist, der aber in belastetem Zustand eine ziemliche Breite erreicht.

Der SG-Motor. Der Tank darüber stammt von der Wettbewerbsausführung, er ist in Filz gelagert und mit Riemen niedergezogen.



Zweitakt-Freunde
Mainz e.v.

Est. 2015

Tankbeulen sind sehr unbeliebt, können sich aber fallweise einstellen. Reparaturen sind dann schwierig und kostspielig. Die Puchleute haben sich den Kopf zerbrochen, der Erfolg ist da: seitlich links und rechts am Tank befinden sich verchromte Flächen. Bei der SGS sind diese Flächen aufgeschraubt. Man muß das schon wissen oder ganz genau hinsehen, um es festzustellen. Vorne wird das verchromte Blech auf eine Nase gesetzt und hinten unter dem Kniegummi verschraubt. Ein Sturz macht nun nicht mehr viel aus, Blech herunter, ausgebeult, oder aber für wenig Geld ein neues gekauft und wieder aufgeschraubt. Hat der Tank darunter noch eine Beule, kann sie ruhig bleiben. Kostspielige Tankverchromungen haben damit aufgehört. Der Tank wird nur noch lackiert und das Chromblech nachher aufgeschraubt.

Wenn Sie übrigens einmal zu einer Tankstelle kommen und es stehen da fünf Leute fluchend vor einem Motorrad, von denen sich einige die rechte Hand halten, dann schauen Sie gar nicht näher hin — die stehen um eine Puch und bekommen den dichtesten Tankverschluß, den ich kenne, nicht auf. Lustig wird es erst, wenn man es eilig hat und gerade kein Freistilinger da ist. Wann wird man bei Puch endlich geackte, griffige Tankverschlüsse machen?

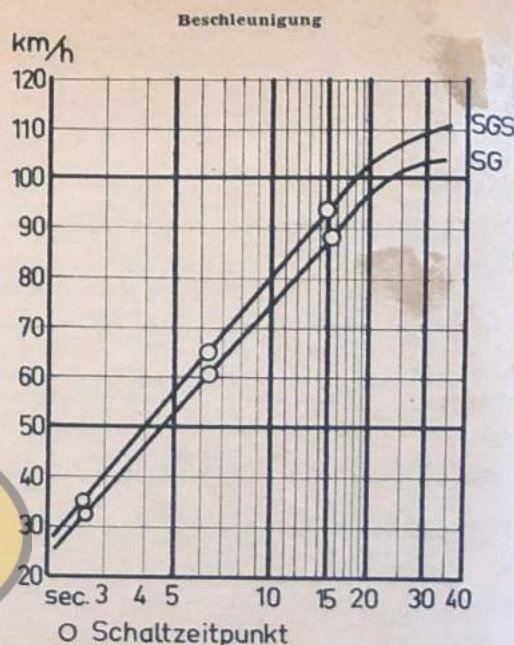
(Na, ich weiß nicht, ich krieg' meinen auf! C. H.)

Der Doppelkolbenmotor war lange Zeit führend unter den Zweitaktlern. Er ist maßgeblich daran beteiligt, daß man aus den Einzylinderzweitakttern solch unglaubliche Leistungen hervorzaubern konnte. Als Puch kurz nach dem Kriege mit der TF 250 mit 12 PS Leistung antrat, schien der Vorsprung des Doppelkolblers gesichert. Als dann aber die Twin-Zweitakter in ihrer Entwicklung Großes leisteten und bis 16 PS und mehr Leistung herauszubringen, hieß es allgemein, der Doppelkolbler habe keine Lebensberechtigung mehr. Die Puchleute steckten die Köpfe zusammen, bis es rauchte, neue Erkenntnisse wurden gesammelt, sofort verwendet und solchen Zerreißenproben unterworfen, die auf internationalen Veranstaltungen jeder mitansehen konnte. Damit war aber auch die Katze aus dem Sack, es war der Gegenschlag der Doppelkolbler. Die SVS 175 war der erste Schlag, sie brachte es auf eine Literleistung von 71,5 PS, allerdings mit zwei Vergasern. Die SGS bringt es mit einem Vergaser auf eine Literleistung von 68,5 PS. Dazu einen Drehmomentverlauf, der schlechter als einmalig zu bezeichnen ist.

Ich weiß, daß ich jetzt an dieser Stelle etwas vorbringe, was vielen Leuten unangenehm sein wird. Ich weiß aber auch, daß es einmal gesagt werden muß. Wer nachdenkt, wird mir recht geben. Die anderen bitte ich, mir nicht böse zu sein, aber es geht uns alle an. In den letzten Jahren wurde zu Gunsten hoher Leistungen das Drehmoment im unteren Drehzahlbereich vernachlässigt. Ich für meine Person verzichte gerne auf eine extreme Spitze, bin gern um einige Kilometer langsamer, wenn ich unten und in der Mitte ordentlich was drin habe, wenn ich am Quirl drehe.

Manche Typen, die unten zu wenig drin haben, schreien direkt nach einem Fünf- oder Sechsganggetriebe, damit das bißchen Drehmoment zu Leistung wird.

Die SGS ist nicht die schnellste Maschine ihrer Klasse, das beweisen die gestoppten Werte. Sie gehört allerdings zu den schnellsten Maschinen. Das ist aber gar nicht so interessant. Interessant ist der Drehmomentverlauf dieser Maschine, zur Nachahmung für



alle empfohlen. Man möge mir erst einmal Beiwagenspanne bringen, die mich mit meinen guten 130 kg und meine „Süße“ noch dazu nach dem Hochjagen auf die Turrach und kurzem Anhalten in der Steilkurve von diesen 30% wieder wegziehen. Ich kenne außer der SG und der SGS, mit denen ich das wiederholt gemacht habe, nur eine einzige Maschine, die das konnte, und das war die KS 601! Die Puch als 250er schleift mich aber weg, ohne daß ich wild mit der Kupplung arbeiten muß. Das nennt man also großes Drehmoment, dort wo man es braucht, nämlich ziemlich weit unten.

Vollends überzeugt hat die diesjährige Alpenfahrt. Auf einem Geländestück waren alle Beiwagler einträchtig versammelt — Dreck, Morast, Strecke verstopft. Alles schob kreuz und quer, nur einer machte eine Ausnahme — der Kramer Walter mit der SG. Er und sein Beifahrer legten sich wie die Sardinen übereinander auf die Maschine, ersten Gang rein und die SG zog durch, zum Staunen vieler stärkerer Gespanne, die schieben mußten.

So, meine Lieben, das lag mir schon lange auf der Seele und mußte einmal gesagt werden. Denn wir wollen ja fahren auf den Maschinen und die anderen sollen sie für uns bauen, sie sollen sie aber so bauen, daß wir Freude daran haben.

Sehen wir uns gleich bei dieser Gelegenheit den Verlauf der Drehmomentkurve der SGS an. Über den gesamten nutzbaren Drehzahlbereich — und der ist von 2500 bis 6200 U/min extrem breit — stehen über 2 mkg zur Verfügung. Der maximale Drehmoment mit 2,4 mkg liegt bei 3400 U/min und damit auch nicht sehr hoch (in der Drehzahl), jedenfalls tiefer als bei fast allen anderen 250-ccm-Modellen. Würde man den Drehmomentverlauf von den bekanntesten anderen Typen festhalten, so schwebte einsam und allein über allen der Verlauf der SGS. Das aber macht mir diese Maschine gerade so begehrenswert. Im vierten Gang kann die SGS ruckfrei bis 26 Stundenkilometer herunter gefahren werden. Schaltfaule müssen also nicht einmal im Stadtverkehr viel schalten.

Hatten manche Exemplare der guten alten TFS noch Vibrationen in jeder gewünschten Menge, so kann man bei den neuen Typen überrascht feststellen: es fehlt bis obenhin jede Vibration.

(Na, na, hast noch keine Twin gehabt! Etwas ist schon noch drin! C. H.)

Daß der Puch Doppelkolbenmotor mit Voreilung arbeitet, ist ja hinlänglich bekannt. Der Vergaser der SGS sitzt seitlich, direkt neben dem Auspuffkolben. Jahrelange Versuche bei Puch haben ergeben, daß die beste Leistung und das höchstmögliche Drehmoment durch eine möglichst kurze und gerade Ansaugsäule erlangt werden. Die Schwimmerkammer sitzt vor der Mischkammer. Bei Bergfahrten und bei schneller Beschleunigung fließt durch die Massenträgheit zusätzlich Treibstoff in die Düsen und trägt zu einer wünschenswerten Gemischanreicherung bei. Es entsteht praktisch derselbe Vorgang wie bei einer Beschleunigerpumpe, nur nicht ganz so stark. Die Testmaschine hatte noch den 31-mm-Vergaser montiert, jetzt wird aber bereits ein neuer 32-mm-Puchvergasers geliefert.

Es ist müßig zu sagen, daß die SGS und SG thermisch einwandfrei und also vollgasfest sind, denn das ist heute bereits eine Selbst-

An der Schwimmerkammer der SGS ist ein Luftleitblech, dadurch wird durch den Fahrtwind das Kraftstoffniveau nicht beeinflusst.



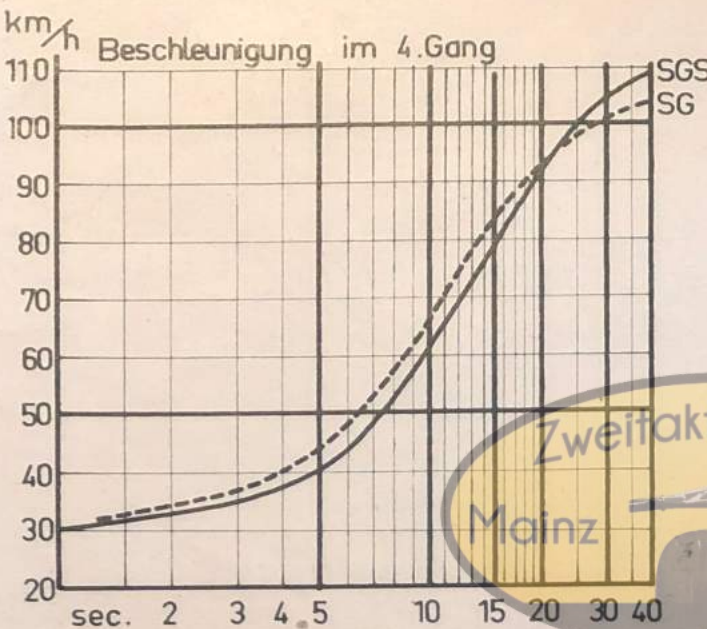
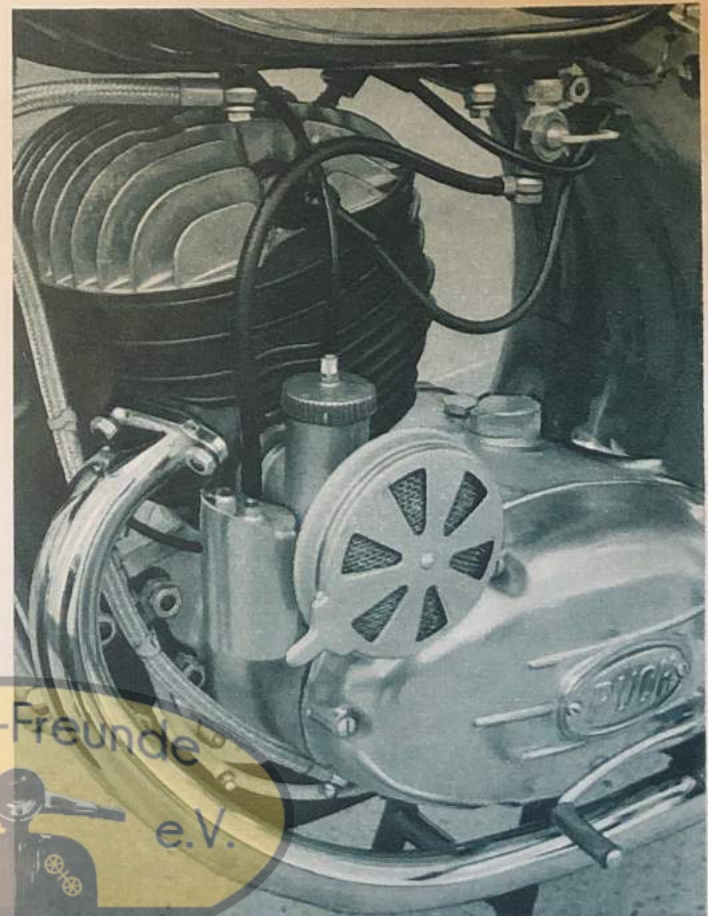
Schalenrahmen in letzter Vollendung.

verständlichkeit, ohne die ein Motor nicht mehr gebaut werden darf.

Stellt man die Maschine ab, ist es ratsam, sie bei baldiger Abfahrt mit Vollgas zu starten, da die Straßen gewölbt sind und der Treibstoff direkt in den Ansaugkanal einfließt.

Die Triebwerksteile wurden gegenüber dem bisherigen TF-Modell vor allem in der Pleuellagerung verstärkt und der Primärtrieb erfolgt jetzt durch eine Duplexkette. Für die hohe Literleistung und die hohen Drehzahlen wurde eine direkte Schmierung des Pleuellagers eingeführt.

Das Getriebe ließ sich an der Testmaschine etwas hart schalten. Normalerweise wird es im Verlauf von einigen tausend Kilometern leichtgängiger. Die Abstufung ist für Bergbetrieb bemessen. Ein Blick auf das Gang-Leistungsdiagramm gibt Aufklärung. Es ist ein richtiger Buckel drinnen, genau so wie im Leistungsdiagramm. Er befindet sich aber gerade dort, wo man ihn braucht. Angenommen, man fährt im Gebirge, steile Straße, so um 25% Steigung. Man zieht den ersten Gang bis zur Höchstleistungsgrenze auf (ein



Zweitakt-Freunde
Mainz e.V.

Est. 2015



Es gehört eigentlich nicht zu meinen Gewohnheiten, mit Halbschuhen und langer Hose im Gelände spazieren zu fahren. Als wir aber mit einigen Kollegen nach Graz kamen, war ich nicht fürs Motorradfahren eingerichtet. Die Super-SGS wollte ich aber doch fahren.

Überdrehen ist gar nicht nötig) und schaltet dann auf den zweiten Gang. Da fällt der Motor nur auf 12 PS runter und ein ausgezeichneter Anschluß ist da. Vom zweiten auf den dritten Gang wird das noch deutlicher. Der Motor fällt nur auf 13 PS ab, denn hier ist gerade der Buckel in der Leistungskurve und der Motor setzt mit dem vollen Drehmoment wieder ein. Da wurde wieder einmal gedacht, als man konstruierte. Der sonst übliche große Sprung vom ersten auf den zweiten Gang ist damit vollkommen verschwunden!

Die Beschleunigungskurve, gemessen mit einem Fahrer von 70 kg, stellt einen Spitzenwert in der 250-ccm-Klasse dar. 80 km/h werden in zehn Sekunden erreicht. 100 km/h in 17,5 Sekunden. Diese Werte sind noch verbesserungsfähig. Sie wurden mit der Testmaschine gefahren. Vor einigen Monaten war ich einmal in Graz, als Weingartmann mit einer serienmäßigen SGS Versuchswerte herausfuhr. Als einziger Unterschied zur SGS war ein Burgess-Absorptionstopf montiert. Weingartmann erreichte die 100 km/h in genau 13,5 Sekunden. Gut, er kann fahren, das wissen wir, aber wie er diese Zeiten herausfuhr, das war toll: im zweiten Gang noch drehte das Hinterrad durch und er lag wie ein Bügelbrett auf der Maschine.

Die Werte der Testmaschine betragen: 400 m mit stehendem Start 19,5 Sekunden, 500 m mit stehendem Start 23 Sekunden und 1000 m mit stehendem Start 40 Sekunden. Die Spitze liegend betrug 124 km/h, sitzend mit zwei Personen 110 km/h und mit einer Person 111,5 km/h. Zum Vergleich die von Weingartmann damals erreichten Werte: 400 m stehend 19,0 Sekunden, 500 m stehend 22,2 Sekunden, 1000 m stehend 38,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegend betrug 129,8 km/h.

Um die Beschleunigung im vierten Gang richtig verständlich zu machen, wurde ein eigenes Diagramm gezeichnet.

Bremsen wird bei der SGS groß geschrieben. Es sind die wirkungsvollsten Bremsen, die ich je an einem Motorrad gefahren habe. Sie übertreffen selbst die SVS-Bremsen und die waren schon ein Maßstab für mich. Durchmesser 180 mm, Belagbreite 40 mm. Brrr . . . wenn man da hinauft, ist was los. Man muß sich an vorsichtige Bedienung gewöhnen. Aber dann will man keine anderen Bremsen mehr. Es sind Bremsen, die jeder Beanspruchung gewachsen sind. Sie sind thermisch auch unter scharfen Bedingungen nicht kleinzukriegen. Vorsicht bei Gebrauch, es sind Einfingerbremsen! Feinste Dosierung ist aber möglich. Man kann selbst auf Asphalt die ganze Tonleiter vom Singen übers Quietschen bis zum Kreischen und Blockieren durchspielen.

Der Hinterradausbau ist leicht und ein Vergnügen, d. h. Vergnügen, so lange man es „nur so“ ausprobiert und keinen Platten hat, denn wer hat schon gerne Plattfüße? Also drei Handgriffe: Steckachse aufgeschraubt und rausgezogen, Bremse ausgehängt, wobei das Zwischenstück rausfällt, und Rad abgenommen. Auf der Erde liegen dann nur zwei Trümmer: Zwischenstück und Rad. Das Zwischenstück ist ein Trumm Eisen und wird auch in der Nacht nicht verloren gehen wenn's stockdunkel ist, und das Rad selbst wird sich auch finden lassen. Aus- und Einbau in kürzerer Zeit kaum möglich. Wettbewerbsfahrer haben trainiert und schaffen es in knapp 30 Sekunden. Allerdings muß die Steckachse gefettet sein und der Kerzenschlüssel, der zum Aufschrauben der Steckachse dient, im Stiefelschaft stecken. Die Räder sind vorne und hinten austauschbar. Es müssen nur die Bolzen für Mitnehmer heraus-

geschraubt werden. Die Mitnehmer sitzen in einer Gummischeibe, die mitverantwortlich für die elastische Fahrweise ist.

(A propos Gummischeibe, lieber Hansi! Nach meinen Erfahrungen mit diesem Ding bleibt mein Hammer Extragröße trotzdem im Werkzeugbeutel, denn ob's immer ein Vergnügen mit den so leicht hineingehenden Mitnehmern ist, möchte ich bezweifeln. Und zwar stark. Wetten daß — 7 Klacks)

Der Schalenrahmen ist das Rückgrat der SGS. Stabiler geht es nicht mehr, mit der SGS brachte Puch den Schalenrahmen in letzter Vollendung. Man hat so lange daran herumgebastelt und modelliert, bis das Meisterstück gelang. Ingenieur Musger, Segelflugzeugbauer und Flugzeugkonstrukteur, hat alles Außenliegende verschwinden lassen; Zündspulen und Batterie wanderten hinein in den Schalenrahmen, links seitlich sitzt der formschöne und verschließbare Werkzeugkasten. (Darin sitzt die Hupe, die konstruiert wurde, um den Motorradfahrern die Freude am Hüpen nicht zu verderben, sie aber auch davor zu schützen, bei Außerachtlassung des Hupverbots Strafe zahlen zu müssen.)

Vom Steuerkopf abwärts führt ein Vierkantprofil-Rahmenunterzug, so daß außer dem Schalenrahmen ein geschlossenes System zur Aufnahme des Motors vorhanden ist. Die 17 Lippizaner brauchen anscheinend doch einigen Halt. Außerdem sollte die SGS doch in jeder Lage seitenwagenfest sein — und das ist sie auch.

Die Abfederung vorne erfolgt durch die bereits von der TF her bekannte ölgedämpfte Telegabel mit 125 mm Federweg. Hinten wird durch Schwingarm mit ölgedämpften Beinen gefedert (100 mm Federweg). Straßenlage: Eben ein modernes Schwinggabelfahrergestell, das auch wirklich erlaubt, die Leistung des Motors auf den Boden zu bringen. Das Fahrgestell ist noch immer „schneller“ als die Maschine — das soll übrigens gar nicht so oft vorkommen, habe ich mir sagen lassen. Die Schwinggabel ist so stabil, als sei sie für mich persönlich konstruiert. Das kommt durch die profilgepreßten und verschweißten Schwingarme. Ich glaube kaum, daß man eine andere Maschine so unbedenklich wegschmeißen kann, wenn's drauf ankommt, wie die SGS. Ich müßte sie aus guten 80 km/h in einer Kurve mal wegwerfen — Ölflücken in Kurven mit großer Schräglage sind meine schwache Seite. Nach links falle ich trotz meines schlechten Leistungsgewichtes gut. Trotzdem brauchte ich längere Zeit zur Sammlung meiner eigenen Gebeine. Die SGS lag friedlich im Feld. Sie hatte sich dreimal überschlagen, die Arme — es war da noch ein Graben dazwischen. Fußrasten verbogen, Nummerntafel verbogen, Bremshebel zerknautscht, Kupplungshebel leicht onduliert — zehn Minuten Arbeit und der herrliche Schalenrahmen spurt heute noch, als käme er frisch vom Band.

Auch die Randsteintour mußte sie über sich ergehen lassen — sie schüttelte sich und hat alles gut überstanden. Wirklich, der SGS-Schwingarm ist gut. Man kann den Seitenwagen dranhängen, Kurven reißen oder auf Sand querstellen. Wenn man den Seitenwagen wieder abhängt, wird die Maschine noch immer spüren. Selbst versucht. (Über den Test mit Seitenwagen wird C. H. selbst etwas schreiben, er kitzelt ebenfalls gerade eine SGS, und der will ja auch noch was zum Schreiben haben.)

Zuerst hatte ich die SGS zu testen und nachher erst die SG, die erst vor kurzer Zeit in Serie ging. Also zuerst den schnellen Apparat und hinterher den Großvaterstuhl, umgekehrt wäre es mir lieber gewesen. Ich habe mir so einiges über die Einteilung bei großen Motorradfirmen gedacht, nahm aber an, daß die Leute es eben nicht besser wissen. Der eine bohrt vielleicht nur in technischen Problemen herum, das ist der technische Direktor. Der andere schwimmt in der Kalkulation und im Geld, das ist der kaufmännische Direktor.

Na, jedenfalls war die SG da; erst wollte und wollte ich sie nicht fahren, um mir den guten Eindruck von der SGS nicht zu verpatzen. Als sie aber dann so dastand, hat's mich gejuckt. Die Katze

Weingartmann bei einem Geländesprung.

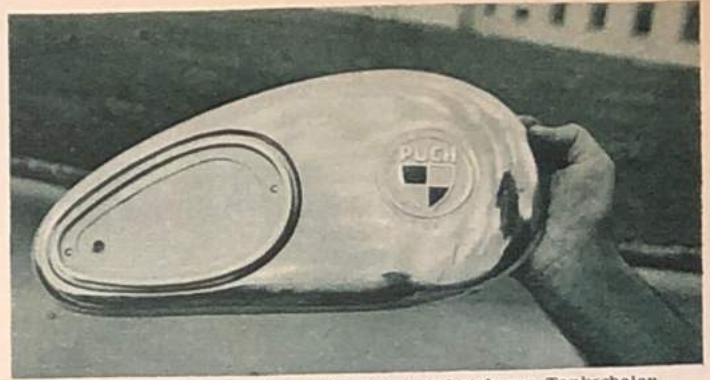


läßt ja das Mäusen und ich das Drehgriffwickeln nicht. Ich habe sie dann gleich richtig gewickelt. Meine Einkommensteuer vom Vorjahre war gerade eingemahnt, die SG mußte es büßen. Als ich dann nach einigen Stunden wieder daheim war, sagte ich nichts mehr gegen die Puchleute. Wenn Sie mich fragen, welche Maschine ich mir kaufen würde, dürfen Sie dreimal raten — die SG! Nicht, weil ich vielleicht beginne, ein alter Mann zu werden oder weil mir mein Bauch im Wege wäre, nein, sondern wegen des Motors, der bisher in den letzten Jahren keine Parallele hatte. Nun ja, die SGS hat oben einiges mehr drin, hat ja schließlich ca. drei PS mehr, aber sucht mal ein Motorrad aus der 250er-Klasse, das noch ruckfrei 20 km/h im vierten Gang macht — wie sie aber in ebendemselben Gang von 45 an aufgerissen loslegt, ist überzeugend. Bei 2000 U/min sind bare 5 PS da und bei 3000 U/min sind es schon 10 PS, die jederzeit eingesetzt werden können. Dazu natürlich das maximale Drehmoment von 2,4 mkg bei nur 3000 U/min, und das im Zeitalter der Hochleistungsmotoren mit einem Motor, der selbst auch als Hochleistungsmotor anzusprechen ist. In der Beschleunigung im vierten Gang ist die SG lt. Diagramm auch bis ca. 90 km/h einwandfrei schneller als die SGS. Klar verständlich, weil das Drehmoment der SG um gerade 400 U/min weiter runter gerutscht ist.

Außerlich besteht der ganze Unterschied zwischen den beiden Typen darin, daß die SG den Vergaser wie die alte TF von hinten her eingeführt hat, während bei der SGS der Vergaser seitlich sitzt. Durchlaß, Doppelzündung, Übersetzung und alles andere Drumherum ist vollkommen gleich (natürlich das Fahrgestell auch) ... Der einzige Unterschied ist der Zylinder.

Wie ich über den Treibstoffverbrauch denke, ist bekannt — er ist ein notwendiges Übel. Meiner Ansicht nach sollte man nur Diagramme bei gleichbleibender Fahrweise miteinander vergleichen, denn jeder einzelne von uns hat seine eigene Fahrweise. Wer mit der Bundesbahn fährt, muß FD-Zuschlag bezahlen, und die letzten Kilometer aus einer Maschine herausgepreßt sind eben auch FD-Zuschlag.

Trotzdem muß ich sagen, daß die neuen Puchmaschinen, trotz Hochleistung, dank dem Doppelkolbensystem sparsam sind. Der niederste spezifische Verbrauch bei der SGS und SG beträgt 315 g pro PS/h. Tourenmäßig gefahren liegt der Verbrauch bei beiden Modellen zwischen 3,1 Liter bis 3,5 Liter auf 100 Kilometer. Spitzenwerte auf der SGS bei meiner Belastung (die ja zwei Per-



Das Ei des Columbus, die verchromten, aufsetzbaren Tankschalen.

sonen entspricht) lagen bei 4,45 Liter, einschließlich Stadtverkehr und Aufreißen an jeder Ecke. Bei der SG waren es 4,1 Liter.

In den letzten Wochen fuhr eine SG mit zwei Personen 5000 km quer durch Europa. Der Verbrauch der sauber einregulierten Maschine lag bei 3,1 Liter auf 100 km. Diese Verbrauchsziffern liegen durchwegs im Bereich der sparsamsten Viertaktmaschinen.

Sollte aber der Verbrauch nicht mit den von mir ermittelten Werten übereinstimmen, dann muß man eben einregulieren. Meine Testmaschinen werden wegen der Jagerei nie mager einreguliert, aber auch nicht auf Innenkühlung abgestimmt.

Es ist bekannt, daß man innerhalb gewisser Grenzen bei Vollast Zweitakter ohne Leistungsverlust durch fettere Regulierung und dadurch Mehrverbrauch von ca. 1 bis 1,3 Liter auf 100 km von innen her kühlen kann. Die SG und SGS haben das wegen der ausgezeichneten Wärmeabfuhr der riesigen Zylinder nicht nötig. Ebenso ist das neue Schmiersystem wiederum ein bedeutender Fortschritt. Das Frischöl gelangt direkt in das Pleuellager und wird von dort zerstäubt. Es geht also kein Tropfen Öl unnützlich in den Auspuff. Nach der Einfahrzeit kann die Schmierung entsprechend zurückgestellt werden und der Ölverbrauch liegt dann je nach Fahrweise zwischen 450 und 700 km pro Liter. Hans Patleich

UNSER PREISAUSSCHREIBEN

Die beiden Fragen in Heft 19 haben Sie doch inzwischen bestimmt beantwortet. Sie waren doch wirklich nicht schwer, nicht wahr? Hier geht's nun heute mit frischen Kräften weiter! Und vergessen Sie bitte nicht: keine Lösungen einschicken, sondern warten, bis alle Fragen gedruckt sind und in Heft 22 der Antwortbogen erscheint. Inzwischen — guten Erfolg!!

FRAGE 3

In Ihrer Betriebsanweisung finden Sie die Vorschrift, für die normale Fahrerei eine Kerze mit niedrigem Wärmewert und für schnelle Fahrerei eine Kerze mit hohem Wärmewert zu verwenden.

Welche von diesen beiden Kerzen kann bloß eine harmlose Störung geben, wenn sie zum falschen Zweck benutzt wird, und welche Kerze kann unter Umständen sehr ernsthafte Störungen hervorrufen, die sogar Geld kosten würden?



FRAGE 4

„Wer gut schmeert, der gut fährt!“ Es gibt bei Motorrädern zwei Gelegenheiten, bei denen dieser Satz nicht gilt. Bei einer dieser Gelegenheiten nützt das Überschmieren rein gar nichts, es passiert aber auch nichts, was Sie in Gefahr bringen könnte.

A. Welche Möglichkeit ist das?

Es gibt aber noch den Fall, daß Überschmieren sich vernichtend bis zu einem schweren Unfall auswirken kann.

B. Welche Möglichkeit ist das?



Est. 2015