

MADE IN AUSTRIA

1983 ABSOLVIERT ANDREAS WICK-VOLKERT EINE LEHRE ALS MECHANIKER, WÄHREND DER ER IM KELLER DES BETRIEBS EIN ALTES MOTORRAD ENTDECKTE. ES WAR EINE PUCH 250 SGS. SIE STAND DORT SCHON SEIT 13 JAHREN IN DER ECKE, UND ANDREAS WAR WILD ENTSCLOSSEN: „DIE WILL ICH HABEN!“

An das Gespannfahren dachte Andreas damals noch nicht, und schon gar nicht, dass er im Jahr 2016 damit auf den Großglockner fahren würde. Das Problem damals: Der alte Meister wollte das Motorrad aus österreichischer Produktion zunächst nicht hergeben. Andreas ließ nicht locker. Doch erst mit Unterstützung von seinem Vater, der ein gutes Wort einlegte, konnte der Lehrherr überredet werden. 150 Euro – und die alte Puch gehörte Andreas.

Wenn er davon erzählt, wie er das Motorrad damals abholte und drei Kilometer weit bergauf und bergab bis nach Hause schob, stöhnt er noch heute. Optisch und technisch war

die Puch wohl schon vor Jahrzehnten verpfuscht worden. Die Maschine besaß einen Blaumetallic-Pinsellack von einem Vorbesitzer, das hintere Schutzblech hatte man abgesägt, und auch die Elektrik war ziemlich verbastelt. Für einen 18jährigen, der motorradfahren will, sind dies jedoch keine Hinderungsgründe.

Neue Zündkerzen rein, ein bisschen an den Kabeln gefummelt, dreimal den Kickstarter getreten, und die Möhre lief. Als Andreas in der heimischen Garage eine Dose roten Kunstharzlack entdeckte, wurde aus Blaumetallic ein kräftiges Rot. Beim Anpinseln machte er es gleich richtig: Auch Speichen samt Felge, Rah-

men und Tank – eigentlich alles außer Sitzbank und Reifen – verschwand unter einer roten Farbschicht.

Die TÜV-Hürde wurde mit zwei zuge-drückten Augen und vermutlich mehreren schlaflosen Prüfer-Nächten bewältigt. Etwa drei Jahre lang fuhr Andreas jeden Tag damit zur Arbeit, mit einer gefundenen Halbschale auf dem Kopf, die viel zu klein war und regelmäßig Kopfweh verursachte. Davon wurde er allerdings bei der nächsten Hauptuntersuchung erlöst: Die Liste der gravierenden Mängel war lang, sehr lang und absolut demotivierend. Er stellte die Puch ab und schaute sie sieben Jahre lang nicht mehr an.



BU 2 BU 2 BU 2 BU 2 BU
2 BU 2 BU 2 BU 2 BU 2
BU 2 BU 2 BU 2



BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1
1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1 BU 1



BU 3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3
3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3 BU 3





TECHNIK

Motor:
Luftgekühlter Doppelkolben-Zweitaktmotor mit Frischölschmierung, Hubraum 248 cm³, Leistung: 12,2 kW (16,5 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 22,76 Nm bei 3300/min, Viergang-Fußschaltung.

Bereifung: v. + h. 3.50-16
Gewicht vollgetankt: 325 kg
zul. Gesamtgewicht: 460 kg
Tankinhalt: 13 l (davon 3 l Reserve)
Verbrauch: 5,5 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Beiwagen „Rekord“

Touren-Beiwagen der Firma Franz Castek/Wien, Karosserie aus Stahlblech, auf Blattfedern gelagert, hinten offenes Bogenchassis aus Stahlrohr, mit vier Anschlüssen am Motorradrahmen befestigt, Beiwagenrad ungefedert, Reifen 3.50 x 19, Halbnapfen-Trommelbremse. Typisch: der schwebende Engel als Zierfigur auf der Boots-nase.

Ein Motorradfreund mit Gespannerfahrung organisierte die erste Fahrt. Andreas schildert es so: „Der Freund setzte sich auf den Beiwagenkotflügel, und ich fuhr los. Es war ein asphaltierter Feldweg, der zunächst kerzengerade verlief. Dann eine leichte Biegung. Mein Freund rief: ‚Lenk doch! Warum lenkst du nicht?‘ Ich: ‚Es geht nicht, es geht nicht!‘ Ich bremste und war fix und fertig, dabei hatte ich mich wirklich angestrengt, um dem Gespann eine neue Richtung zu geben.“

Es dauerte noch einige Wochen, bis Andreas mit dem Gespann flüssig um die Kurven fahren konnte. Bei der Beiwagenrestaurierung hatte er gleich Vorbereitungen getroffen, dem dritten Rad eine Brem-



BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5 BU 5



BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6 BU 6

se zu spendieren, „und die ist wirklich notwendig“, so Andreas. Gebastelt wurde sie aus einer Puch-Vorderradbremse vom Teilemarkt.

Der erste Versuch, mit dem Gespann zum Großglockner zu fahren, scheiterte 2015. Bei Augsburg ging der Motor fest, und eigentlich wollte er das Großglocknerprojekt schon fallen lassen. Doch seine Frau fragte ihn dann eines Tages: „Willste aufgeben?“

Ein Jahr später, im September 2016, gelang ihm die Fahrt auf die 2571 Meter hohe Großglockner-Passstraße. Überwältigend war die Resonanz der Passanten und entgegenkommenden Autofahrer. Gerade in Österreich wurde der Beiwagen schon von weitem als heimisches Produkt erkannt. Von überall her winkten und riefen die Passanten. Die Menschen waren begeistert – 16 PS aus 250 Kubikzentimetern!

Auf der insgesamt 48 Kilometer langen Passstraße mit 36 Kehren hatte der Doppelkolben-Zweitakter mit Beiwagen und Gepäck Übermenschliches zu leisten. Wie uns Andreas berichtet, verdampfte bei Steigungen von bis zu 18 Prozent das Benzin im Vergaser schneller als es nachlaufen konnte. „Aber die Puch hat’s gepackt!“



BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9 BU 9

Andreas: „Auf der Passhöhe angekommen, war meine Euphorie unbeschreiblich, und ich wusste, dieses Gefühl hatte keiner der unzähligen Motorradfahrer, die mit ihren PS-starken Maschinen eben mal heraufgefahren waren.“

Heilfroh über die Bremse am Beiwagen war Andreas beim Bergabfahren. Im Tal angekommen, produzierte der Motor reichliche Fehlzündungen. Bei der Zündkerzenkontrolle stellte sich heraus, dass sich auf den Elektroden starke Ablagerungen gebildet hatten. Ersatz war reichlich vorhanden, unser Gespannfreund hatte noch ein halbes Dutzend dabei. Das Problem an der Puch ist: Die hintere Kerze wird an einer Stelle eingedreht, wo sie mit einem Zündkerzenschlüssel fast nicht festzuziehen ist. Doch auch das gelang.

Die unspektakuläre Heimfahrt über rund 400 Kilometer über kleine Straßen absolvierte Andreas wie die Anfahrt in zwei Etappen. Zwar brach noch der rechte Krümmerflansch, doch für einen echten Fahrersmann ist das nur eine Lapalalie.

red.



BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10 BU 10

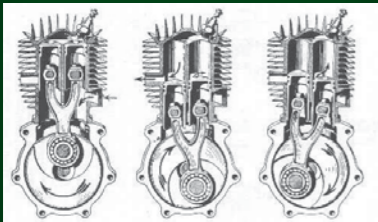


BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7 BU 7



BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8 BU 8

PUCH 250 SGS



Die Puch 250 SGS (Schwing-Gabel-Sport) wurde in Thondorf bei Graz produziert. Das Motorrad besitzt einen luftgekühlten Zweitakt-Doppelkolbenmotor und einen Schalenrahmen. Von 1953 bis 1970 wurden von den Baureihen SGS, SG (Tourenversion), SGSS (Sportversion) und MCH (Militärversion) 38.584 Stück hergestellt. Beim Doppelkolbenmotor handelt es sich um einen gleichstromgespülten Zweitaktmotor, bei dem sich zwei Kolben in hintereinanderliegenden Laufbüchsen einen gemeinsam Brennraum teilen und über ein geteiltes Pleuel auf eine Kurbelwellenkröpfung wirken. Auch die Triumph-Werke in Nürnberg und Garelli verwendeten diese Motor-Bauweise.

1992 begann Andreas mit der Restaurierung, und es dauerte bis 2007, bis die Puch wieder in altem Glanz neu erstrahlte. Erst beim Entfernen des Typenschildes konnte die einstige Originalfarbe festgestellt werden. Das Motorrad wurde 1953 in Schwarz ausgeliefert. Das war ungewöhnlich, weil auf keinem der reichlich gesammelten Prospekte diese Farbe angeboten wurde.

Erst bei einem Lampentausch erhielt Andreas den Hinweis, dass es sich bei seiner SGS um ein US-Exportmodell handelte. Dies war mit Scheinwerfer von Hella ausgerüstet, im Durchmesser größer als bei den Europa-Exemplaren.

Wie kam dann später ein Rekord-Seitenwagen an die Puch? Auf einem Veteranenmarkt kam ein Kontakt zu einem Sammler zustande. Der hatte in seiner Garage einen Beiwagen von Franz Castek aus Wien herumliegen. Zwar war das Boot stark verrostet, und Kotflügel samt Rad fehlten, aber Andreas war von der Bootsform sofort begeistert. Wieder dauerte es einige Jahre, bis auch der Beiwagen piekfein restauriert war.

