Richtiger Benzin für den Steyr-Puch

Roland Heiml, 05.03.2025

1. Benzinsorte

Außer der TR1/2 verträgt JEDER Puch JEDEN Benzin.
Diese Motoren sind für 88 Oktan ausgelegt
TR1 sollte man mind. 95 Oktan tanken, TR2 mind. 98 Oktan
Voraussetzung ist eine richtige Einstellung der Zündung, insbesondere bei den TR-Modellen.
Ist sie zu früh eingestellt klinget der Motor

2. Ethaolgehalt im Benzin

Solange man regelmäßig fährt, ist der Ethanolgehalt kein Problem.
Allerdings: nach ca. ½ Jahr beginnt sich das Benzin zu zersetzen.
Der Ethanol-Anteil im Benzin zieht Feuchtigkeit aus der Luft an.
Durch die Tankentlüftung und Vergaserbelüftung gelangt immer etwas Luft ans Benzin.
Ist eine gewisse Sättigung erreicht, setzt sich das Ethanol-Wasser-Gemisch zusammen mit Benzinadditiven unten im Tank und im Vergaser ab.
Diese Flüssigkeit ist aggressiv und verursacht Korrosion. In Folge verdickt sie sich und härtet aus.
Randvoll Tanken hilft, um die "Tankatmung" zu minimieren.
Weiters kommen mit den biogenen Zusätzen auch Bakterien in den Tank und hinterlassen eine Menge Dreck

3. Überwinterung:

Es gibt 3 Möglichkeiten für die Einwinterung:

1. Verwende ethanolfreie Kraftstoffsorten oder zumindest mit wenig Ethanol (E5)
   Premium-Kraftstoffe wie Aral Ultimate 102 oder Shell V-Power Racing enthalten kein Ethanol.
2. Additive
   z. B. Liqui Moly Benzinstabilisator https://www.liqui-moly.com/de/at/benzinstabilisator-p000050.html#5107
   oder Bactofin https://www.classic-oil.com/benzin-additiv/bactofin-benzinstabilisator/168/?c=176
   Der Zusatz sollte also zumindest die Ethanol- und die Bakterienproblematik abdecken
3. Kraftstoffsystem leeren
   Das hilft aber nur, wenn es KOMPLETT geleert wird.
   Beim Puch bleit typisch in der Benzinleitung, der Benzinpumpe und im Vergaser einiges an Benzin drin.
   Man muss diese Teile ausblasen, dass es Sinn macht.
   Speziell beim NDIX ist der tiefste Punkt mit den Ventilen für die Beschleunigerpumpe besetzt. Da bekommt man den Sprit im eingebauten Zustand kaum raus.
   Ich empfehle diese Methode nicht, außer man lagert einen demontieren Vergaser ein

4. Bleiersatz

Bleizusatz gab es früher, um die Oktanzahl des Kraftstoffs und damit die Klopffestigkeit von Motoren zu erhöhen.
Angenehmer Nebeneffekt: es schmiert die Ventilsitze.

Die Oktanzahl wird heute durch andere Zusätze erreicht, das sind in erster Linie Kohlenwasserstoffe, die auch aus der Erdölfraktionierung stammen und Ethanol.
Ist also kein Thema mehr.

Bleibt die Frage der Schmierung der Ventilsitze mit Blei
Diese ist nur nötig, wenn im Motor keine gehärteten Ventilsitze eingebaut sind.
Beim Puch **sind generell gehärtete Ventilsitze** eingebaut.

Daher braucht der Puch-Motor KEINEN Bleiersatz als Additiv.
Das hat auch das Puch-Werk in den 70er-Jahren in einem Rundschreiben an die Werkstätten bestätigt.