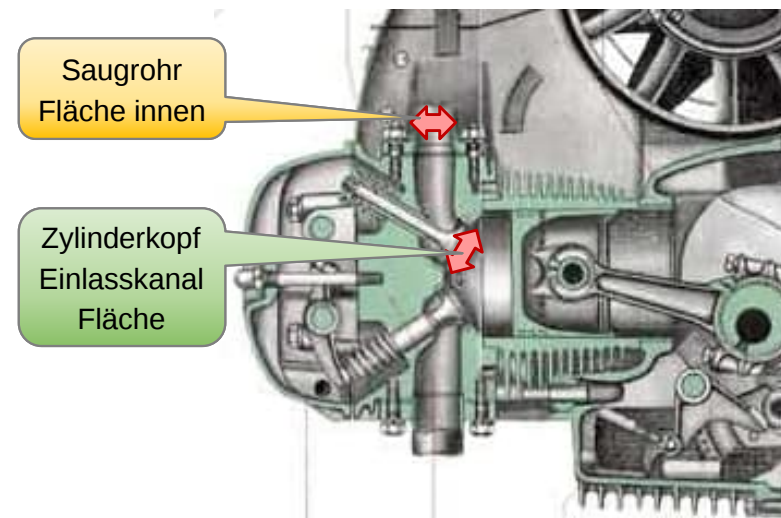
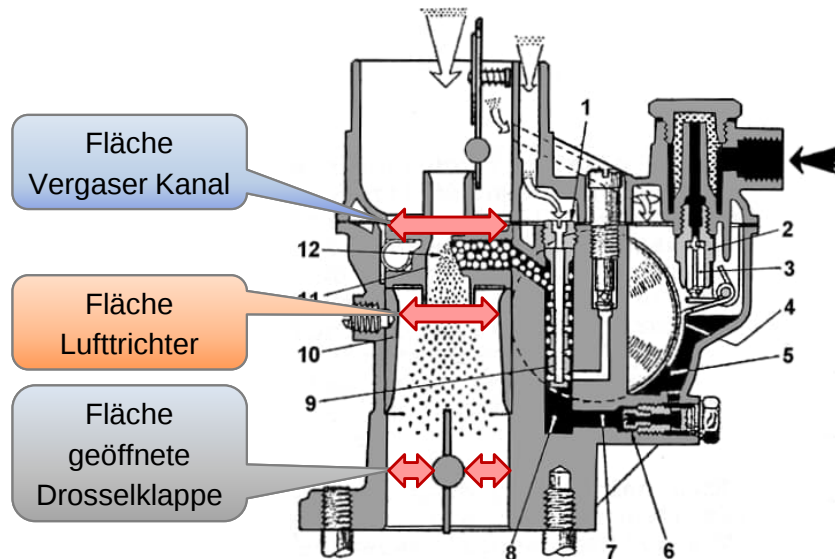
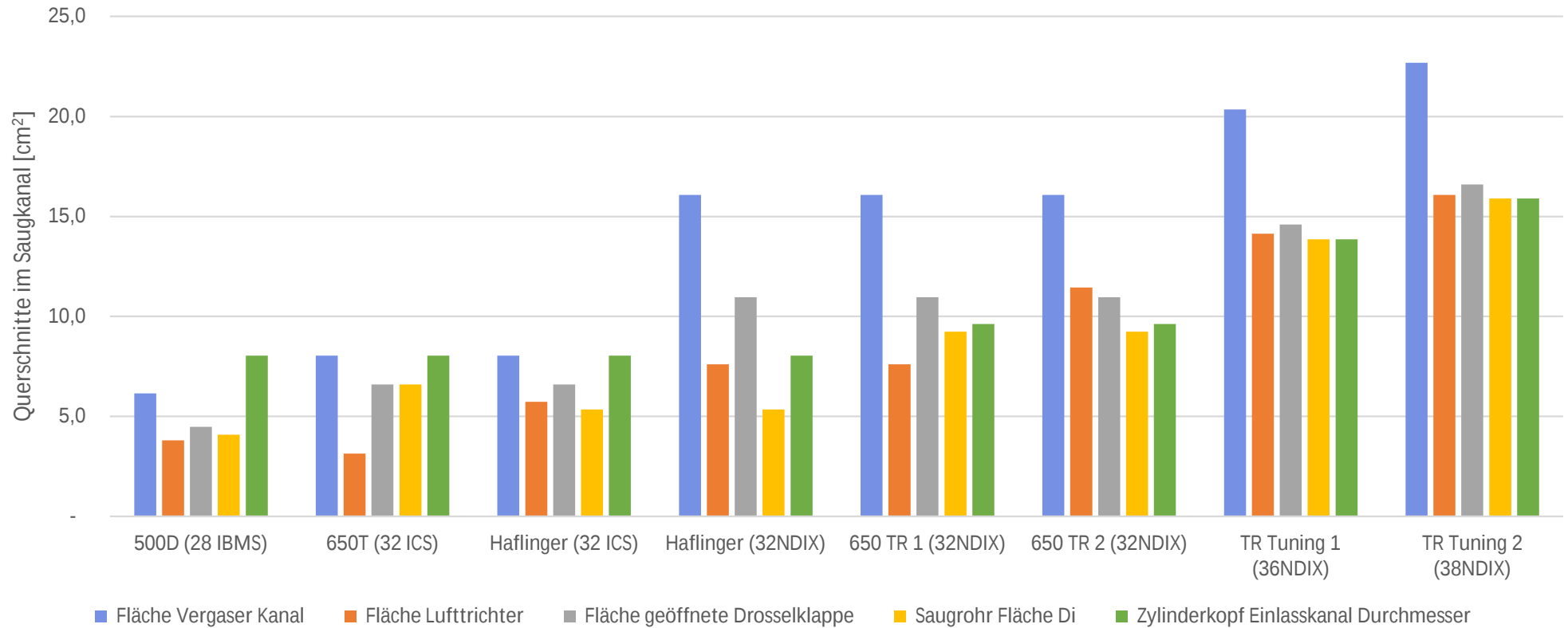


# Steyr-Puch Ansaugtraktauslegung

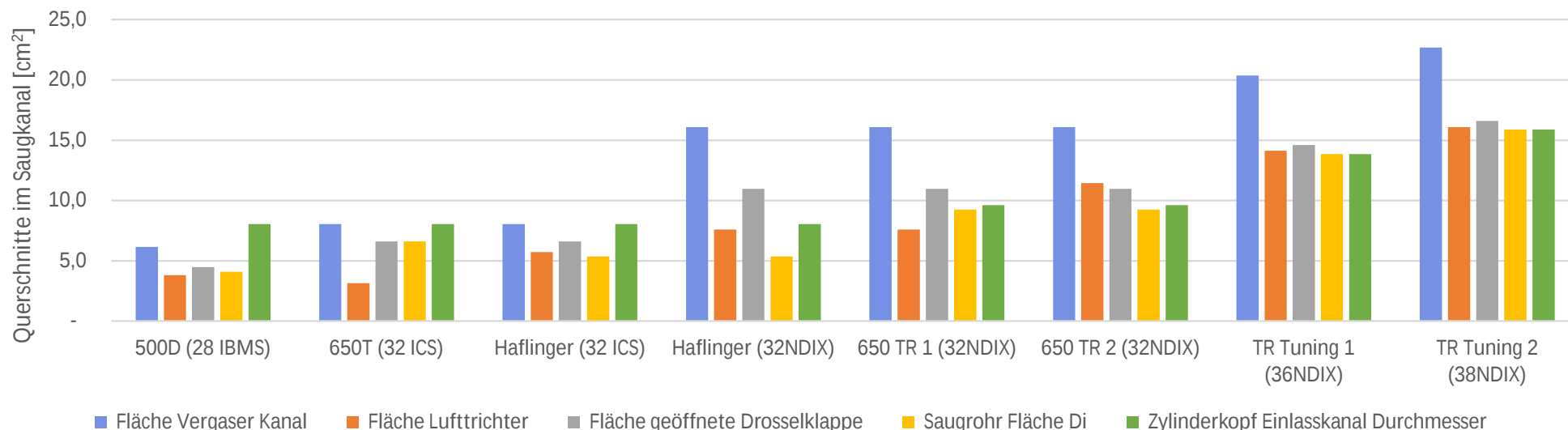
Roland Heiml

17.07.2025

# Querschnitte im Saugkanal bei verschiedenen Motorabstimmungen



## Querschnitte im Saugkanal bei verschiedenen Motorabstimmungen



### Erläuterungen

Wenn alle Balken annähernd gleich hoch sind, ist der Ansaugtrakt optimal ausgelegt. Der niedrigste Balken begrenzt vorrangig die Leistung

500D: 16 PS Drosselmotor. Der **Lufttrichter** und das **Saugrohr mit 22 mm** Durchmesser begrenzen die Leistung

650T: **Vergaser** und **Saugrohr** sind mit 32mm/30mm gut bemessen. Der **20 mm Lufttrichter** wirkt als Drossel und begrenzt die Leistung auf 19,8 PS

Haflinger (ICS): Gut abgestimmter Motor, alle haben ähnlichen Durchmesser. Das **Saugrohr** stellt die Begrenzung dar

Haflinger (NDIX): Der **Vergaser** ist an sich schon zu groß für den Motor, Die **Lufttrichter (22 mm)** passen genau, auch der **Zylinderkopf mit Einlassventil 34 mm** passt gut dazu. Das **Saugrohr** stellt die Begrenzung dar

650 TR1 (NDIX32): Er hat bereits das **34 mm Saugrohr**. Begrenzend sind hier die **Lufttrichter (22 mm)**. Die Lufttrichter auf 25 mm zu vergrößern würde Sinn machen

650 TR2 (NDIX32): Eine sehr ausgewogene Auslegung. Man sieht, dass bereits **Saugrohr 34 mm** und **Zylinderkopf (Einlassventil 38 mm)** die begrenzenden Elemente sind. Ein größerer Vergaser bringt da gar nichts.

TR mit 36 NDIX: Für eine optimale Abstimmung ist **Saugrohr 42 mm** und **Einlassventil 44 mm** nötig. Erst ab dieser Größe hat der 36er Vergaser Vorteile

TR mit 38 NDIX: Der Extremfall: **38er Vergaser** mit **32er Lufttrichter**. Dass sich der entfalten kann, braucht man **45mm Saugrohr** und **47 mm Einlassventile**

**Resümee:** der 32 NDIX ist üppig ausgelegt und hat noch etliche Reserven, selbst beim TR2. 36er und 38er NDIX ergeben erst dann Sinn, wenn man massiv in die Gestaltung von Saugrohr und Zylinderkopf eingreift.