Die ersten Spoiler an Porsche Fahrzeugen

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 25. November 2022, 07:05

Liebe Alle,

in damaligen Zeiten konzentrierten sich die meisten Automobildesigner darauf, ihre Karosserien in "Zäpfen-Formen" zu entwickeln, denn damit sollte der Windwiderstand verbessert werden.


34
512



Michael May, ein erst 22 jähriger Ingenieur wollte zusätzlich auch den Fahrtwind kanalisieren, um so die Leistung nochmals effektiver auf die Straße zu bringen.

Neben einer besseren Straßenlage wollte er so die Handhabung und die Straßenlage in Kurven stabilisieren. Prima, genau das gelang Ihm auch.

Er experimentierte lange mit einem schmalen Flügelprofil, das einem umgedrehten Flugzeugflügel ähnelt und durch den dadurch entstehenden Abtrieb, das Fahrzeug bei höheren Geschwindigkeien sehr stark auf die Straßenoberfläche drückt.

Weil durch den Abtrieb die Geschwindigkeit auf der geraden reduziert wird, baute er den Flügel drehbar und durch ein Kabel aus dem Cockpit steuerbar, an seinen Porsche 550 Spyder an.


34
512

Mit einem Hebel im Cockpit konnte er dann das Profil seines Spoilers bewegen und so in der Anström-Richtung verändern.

Es funktionierte. Die Geschwindigkeit auf der Geraden war recht gut und in den Kurven hatte er den maximalen Abtrieb. Der erste Spoiler an einem Porsche war geboren. Erstmals in Rennen eingesetzt hatte er die Konstruktion 1956 auf dem Nürburgring.

Dazu wurde ein gebrauchter und verbeulter 550er Spyder, den Ihm sein Cousin sponserte, umgerüstet, und ein riesiger orangen Flügel montiert, der wie ein Dach über dem Fahrer positioniert war.

Unfassbar, so haben damals zwei völlig unbekannte Jungs, Michael und Pierre May, gegenüber den brandneuen 550 A Werks-Porsche Spider einen Zeitvorsprung von über 4 Sekunden herausgefahren.



Der damalige neue 550A Spider war nicht nur ein einfaches Update zum 550, er war deutlich steifer vom Rahmen, leichter und leistungsstärker als sein Vorgänger.

Aber das reichte nicht aus denn er wurde bei seinem Einsatz durch das ältere "selbst-beflügelte" Modell ausgestochen. Ob das dem damaligen Image zuträglich war ..?!?

Ich glaube wohl eher nicht.



Huschke von Hanstein, der damalige Porsche Haudegen, protestierte heftig gegen den 550 Spyder von Michael und Pierre May, weil die Jungs den Flügen auf ihren Wagen montiert hatten.

Als Grund gab er das katastrophale Versagen der damaligen Luftbremse am Mercedes 300 SL, und die folgende Katastrophe in Le Mans an.

Offenbar zog das Argument ganz gut, denn dem Antrag von Huschke von Hanstein wurde stattgegeben. Der offizielle Grund war aber der, dass der Flügel die Sicht der dahinter stehenden Autos behinderte...

Traurig für die May-Jungs, denn die mussten den Flügel entfernen und verloren damit ihren Wettbewerbsvorteil gegenüber den Porsche 550A-Werks-Modellen.

Was bleibt, ist das neue Konzept von Spoilern an Automobilen, denn das hatte sich beim ersten Einsatz als wirksam erwiesen.

In den darauf folgenden Jahren wurden Spoiler stetig weiter entwickelt, so dass sie heute an jedem Sportwagen montiert sind und so fester Bestandteil des Designs und der aerodynamischen Konzeption.

Liebe Grüße

Jürgen Albert

Kfz.-Meister