Und täglich grüßt das Murmeltier ...

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 12. Juli 2023, 14:52

... ist nicht mehr in Ordnung, wenn ein neues Modell von zwei Designern und einem Ingenieur vorgestellt wird.s_06.gif
Die Dinge beginnen aus dem Ruder zu laufen, wenn beim AutoMotorSport Supertest auf dem Nürburgring alle um den neuen Turbo S herumstehen und betreten zu Boden blicken, weil dieses Auto keine bessere Rundenzeit geschafft hat, als ein 2017er GTS!s_06.gif
Die Führungsspitze degeneriert. Unfähige Leute können sich an die Spitze durchwursteln.s_06.gif
Und die neue Vorderachse? Da können wir ein großes Fragezeichen dahinter setzen!s_06.gif
Das hätte ich so auch nicht gemacht. Ich wäre bei der McPherson Achse geblieben. Die McPherson Achse hängt entscheidend an dem darin verbauten Upside-Down Dämpfer. Betrachten wir die Entwicklung bei den Motorrädern. Deren Fahrstabilität hängt entscheidend von der Steifigkeit der vorderen Radführung ab. Betrachten wir ein Motorrad von 1980 und dann 40 Jahre später. Wir erkennen einen frappierenden, umwerfenden Entwicklungsfortschritt bei den Vorderradgabeln. Deren Durchmesser unglaublich gewachsen sind. Nicht ohne Grund!s_06.gif Und die Autos? Die wurden nur schwerer, ohne entscheidende Weiterentwicklungen bei den Radführungen. Die vordere Radführung bei meinem 2017er GTS war ein schlechter Scherz. Und die 40mm Upside-Down Dämpfer? Das wird den hier wirkenden Kräften überhaupt nicht gerecht. s_06.gif Folgen wir der Entwicklung bei den Motorräder nur annähernd, dann müssen da ganz andere Welten bei der Dimensionierung erschlossen werden. Also ein Upside-Down Dämpfer mit 54 mm und nicht 40 mm. Die Steifigkeit des Rundrohrs steigt mit der dritten Potenz des Durchmessers. Der Übergang von 40 auf 54 mm führt auf ein Anwachsen der Steifigkeit um den Faktor 2.5!s_09.gif
Da gehen die Uhren dann pötzlich ganz anders! Diesen Dämpfer bei Öhlins entwickeln lassen. Mit pneumatischer Niveaueinstellung und einem Menü "Dämpfereinstellungen":

automatisch oder individuell: Zugstufe, Druckstufe einstellen. Die haben ja keinen Kopf auf. Basteln da einfach so'nen Dreieckslenker da oben rein - weitgehender Eingriff mit unübersehbaren Auswirkungen. Aufwendige Änderungen am Gesamtkonzept. Genau so dumm wie bei den Getrieben. Den Leiter des Konstruktionsbüros für den Porsche 911 - FEUERN!s_06.gif