Und täglich grüßt das Murmeltier ...

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 21. Juli 2023, 21:41

The cars are lagged behind ...

Es existiert ein gigantischer Entwicklungsrückstand bei den Autos im Bereich der Fahrwerke und der Bremsen. Gehen wir an einem kleinen, 180kg leichten Superbike vorbei: Wir sehen eine 46er Upside-Down Gabel - obwohl die Kräfte an der Vorderradgabel nur einen Bruchteil der Kräfte ausmachen, die an der vorderen Radführung eines 1,5 Tonnen Autos wirken! Werfen wir einen Blick auf meine 1974er TT Replica: Sie hat 36er Standrohre. Damit war sie praktisch unfahrbar. Sie bekam dann auf Passung gedrehte Gleitrohre und einen exakt angepassten, hochsteifen Gabelstabilisator. Damit war das Motorrad wie verwandelt. Wenn man diesen Gabelstabilisator abbaut, wird das Motorrad wieder unfahrbar. Betrachten wir im Vergleich die vorderen Radführungen bei den Autos: Das ist direkt lächerlich. Da steckt ein enormes Entwicklungspotenzial drin, das bisher nicht ausgeschöpft worden ist. Praktisch die Technik der 70er und 80er Jahre heute nahezu unverändert vorhanden. Ein extremes Beharrungsverhalten auf alter Technik! Keine
signifikante Weiterentwicklung erkennbar. Obwohl die Autos heute doppelt so schwer sind wie damals. Und die Motorräder? Etwa gleich schwer oder leichter wie damals. Aber rund 4-mal so steife Radführungen und Fahrwerke wie damals.! Noch krasser die Fahrräder: Wiegen heute nur noch die Hälfte, bei verdoppelter Steifigkeit.s_06.gif
Image not found or type unknown
Und die Bremsen? Werfen wir einen Blick auf die 1974er TT Replica. Da waren auch mal so "Dosendeckel"-Bremsen drin, die wir heute noch in den Autos finden. Und jetzt: Habe ich da die Bremsscheiben eines Superbike-Motorrades eingebaut. Ein Unterschied wie Tag und Nacht. Bei Betrachtung dieser Bremsscheiben sehen wir, in welche Richtung sich die Scheibentechnik für Sportwagen bewegen muss: Zu großen Durchmessern (410mm) für die 20" Felgen. Gepaart mit Reibringen geringer Höhe (46-50mm), so dass diese Scheiben nicht mehr wiegen als eine heutige 380 CUP Scheibe. Besondere Anforderung: Die Konstruktion des Bremstopfes. Da sind

vollkommen neue Konstruktionsansätze notwendig. Darauf High-Vanecount Bremsringe >90 Vanes pro Umlauf, um eine möglichst homogene Struktur des Bremsrings über dem Umlauf zu bekommen, um das Dröhnen zu minimieren. Die Bremssättel (PFC und AP Racing) sind schon o.k., wie sie sind. Nur Anpassung der Gehäuse an die neuen Scheibendurchmesser erforderlich. Beläge: Hochtemperaturbeläge (800 Grad) wie Pagid RST1 oder RST5e: Wenn wir die Betirebstemperatur nach oben schrauben, brauchen wir weniger Eisen: Weg von diesen enorm hohen und schweren Scheiben für diese wachsweichen Niedertemperatur-Bremsbeläge! Und die Alltagstauglichkeit? Pagid RST1 fährt sich wunderbar auf der Straße! (3 Jahre Erfahrung). Ob -5 Grad oder +35 Grad: Kein Unterschied im Kaltreibwert spürbar. Im Alltagsbetrieb kein übertriebener Verschleiß. Halten fast ewig!s_06.gif