Und täglich grüßt das Murmeltier ...

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 8. Dezember 2023, 02:38

Ich habe mich getäuscht: Das war 1973, nicht 1983! s_03.gif Image not found or type unknown

Damals, 1983, da ging ich nach der Fachoberschule oft zum Bruno in die Werkstatt. Dort schraubten wir an den NSU TT herum. Das waren unsere Rennwagen. Die hatten Schlepphebel-Motoren. Damals habe ich mir geschworen, dass ich im Leben niemals einen Schlepphebel-Motor kaufen werde.

Die Kawasaki Z1000 der 70er Jahre hatte einen Tassenstößel-Ventiltrieb mit innenliegenden Shims. Erst kürzlich im Herbst sah ich den Tobi (er hat eine Spezialwerkstatt für Sonderanfertigungen) wieder mit einer rumfahren. Die BMW Rennwagen, die krachend um den Norisring herumrasten, hatten ebenfalls einen Tassenstößel Ventiltrieb. Bald glaubte ich, diese Schlepphebel-Motoren wird man nur noch auf dem Schrottplatz finden. Da habe ich mich getäuscht! Denn diese Schlepphebel haben für die Hersteller eine besonders interessante Eigenschaft. Sie sind

BILLIG!

Das ist auch schon die einzige positive Eigenschaft, die Schlepphebel auf sich vereinigen können: Sie sind extrem BILLIG. Das ist schön für die Hersteller. Aber ist das denn auch schön für die Käufer solcher Fahrzeuge? Das werden Sie schon wissen! Da bin ich mir sicher! Sie kennen die Revisionsintervalle dieser Motoren. *Sie kennen das!*

Sehen Sie, damals, als ich vor dem Kauf eines neuen Porscherls stand, machte ich Porsche ein interessantes Angebot. Ich würde einen GT3RS kaufen, wenn mir Porsche 750.000 km Garantie auf die Nockenwellen und die Schlepphebel gibt. Keine unmenschliche Forderung: Schauen wir in meinen S50B30. Dessen Tassenstößel-Ventriltrieb ist nach dieser Laufleistung noch wie neu. Keinerlei Verschleiß messbar. Die Tassenstößen laufen da nicht in irgendwelchen

Hartmetall-Führungen, sondern die laufen im blanken Alu des Zylinderkopfes. Trotzdem nicht ein Fünkchen ausgeschlagen. Die laufen auf einem mit Öldruck aufgebauten Schmierfilm. Da laufen die ewig, ohne dass was verschleißt. Kein Fünkchen Verschleiß. Wie die Turbinen in einem Wasserkraftwerk - so funktioniert das. Und oben die Kontaktflächen mit der Nockenwelle? Die gehärteten Shims? Wenn so ein Shim 500.000 km unter der Nockenwelle verbracht hat, dann ist der poliert. Wie ein Taschenspiegel. Ein schöner, kleiner Taschenspiegel.s_38.gif Image not found or type unknown Verscheiß dürfte im tausendstel Millimeter Bereich liegen. Wie beim Polieren eines Teils eben. So viel wird da verschlissen. Und wenn man jetzt zu BMW geht, und denen all das voller Freude berichtet - was machen die dann? Fallen die einem ebenfalls voller Freude um den Hals? Denkste! Die beissen sich auf die Lippen und schauen betreten Löcher in den Boden: Dieser Trottel von einem Paul Rosche hat diesen Rennmotor für die Straße hergerichtet, und zwar so, dass der im Straßenbetrieb bei sachgemäßer Handhabung praktisch unzerstörbar ist. Der Kerle fährt 30 Jahre mit einem Auto und wir schauen durch die Röhre! Und was sagt das Porscherl-Zentrum dazu? *Herr Strobach, wenn alle so wären wie Sie, dann könnten wir hier alle einpacken!*s_38.gif s_38.gif s_38.gif