Und täglich grüßt das Murmeltier ...

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 4. Juli 2024, 11:18

AN DEN VORSTAND WEITERLEITEN !

Guten Tag.

Mit dem Hybridmotor des neuen GTS hat Porsche nun einen Antrieb, der einer Drehwinkelregelung wesentlich besser zugänglich ist, als ein konventioneller Verbrenner.

Es bietet sich daher an, diesen Motor über ein *elektronisch synchronisiertes Getriebe* (ESG) mit den angetriebenen Rädern zu verbinden. Daraus ergeben sich (gegenüber einer konventionellen Ölbad-Doppelkupplungsautomatik) folgende Vorteile:
- geringere Herstellungskosten in der Serie (ein ESG kostet nur unwesentlich mehr als ein gewöhnliches Handschaltgetriebe).
- geringerer Wartungsaufwand (das ESG ist praktisch wartungsfrei).
- ca. 25 - 40 kg Gewichtseinsparung.
- ca. 7 Prozent höherer Gesamtwirkungsgrad (7 Prozent mehr Leistung am Hinterrad).
- starrer Antrieb.

Warum hat Porsche diese Chance nicht genutzt, an dieser markanten Stelle in der Entwicklung gleich Nägel mit Köpfen zu machen, und die alte, schwere und ineffiziente Doppelkupplungsautomatik endlich in den Mülleimer der Automobiltechnik befördert?

Mit einem ESG ausgestattet hätte Porsche jetzt ein wirklich innovatives Auto. So hat Porsche nur ein Auto mit einer Technik, die andere längst anbieten.
Porsche hat an dieser entscheidenden Stelle versagt. Und warum?
- Vielleicht verstehen die Porsche-Ingenieure das ESG-Patent nicht?
- Oder die Porsche-Ingenieure kennen das ESG-Patent vielleicht nicht einmal?

In diesem Fall kann Porsche glücklich sein. Die Steinzeitmenschen waren schließlich auch glücklich mit ihren Steinäxten, da sie ja nichts anderes kannten!

s_03.gif Image not found or type unknown

s_38.gif Image not found or type unknown

zeichnet,

Prof. Dr.-Ing. xxxxx

Anhang: XXXXX: "Verfahren und Anordnung zur Drehzahl-

und Drehwinkelangleichung in Antriebssystemen und elektronisch synchronisiertes Getriebe samt Betriebssystem zur Steuerung des Getriebes"