

Speed Academy absolviert Fahrwerks-Workshop bei Bilstein und Eibach Das effektive Zusammenspiel von Theorie und „Popometer“ erlernen.

Ein Rennwagen besitzt mehr als 10.000 bewegliche Teile und ist somit eines der komplexesten Sportgeräte überhaupt. Für die Performance besonders entscheidend: die optimalen Synergien von Fahrwerksfedern und Stoßdämpfern. Als rennerprobte Hersteller haben Bilstein und Eibach die Teilnehmer der Deutsche Post Speed Academy deshalb zu einem gemeinsamen Workshop ins Sauerland eingeladen.

Die Qualitäten eines Fahrwerks signalisiert einem Rennfahrer das so genannte „Popometer“. Damit der Pilot das Feedback der eigenen vier Buchstaben jedoch auch entsprechend interpretieren und kommunizieren kann, benötigt er das passende theoretische Rüstzeug. Welche Aufgaben teilen sich Federn und Dämpfer, welche Kenngrößen sind wichtig, wie sind sie technisch aufgebaut und was bewirkt ein Stabilisator? Diese und weitere relevante Fragen wurden den Förderkandidaten der Deutsche Post Speed Academy bei einem zweitägigen Fahrwerksseminar im Sauerland beantwortet. Gastgeber waren die kooperierenden Unternehmen Bilstein und Eibach, die zu den ersten Adressen in den Bereichen Fahrwerksfedern und Stoßdämpfer zählen. Die jungen Rennfahrer Jan-Hendrik Ubben, Christopher Mies, Mario Farnbacher, Heiko Hammel, Pascal Wehrlein, Max Sandritter und Niklas Brinkmann hörten ihren Lehrmeistern aufmerksam zu.

Martin Flick und Rainer Popiol von Bilstein sowie Stephan Stöcker aus dem Hause Eibach erörtern Entwicklung, Funktionsweise und Aufbau von Stoßdämpfern und Fahrwerksfedern, öffnen die sonst verschlossenen Türen zu Testlaboren, Entwicklungsabteilungen und Produktion. Selbst Rennfahrer machen sich oft keine Vorstellung, wie komplex und high-tech-orientiert das Thema Fahrwerksentwicklung eigentlich ist.

Und nun? Jetzt lassen Eibach und Bilstein ihre Schützlinge im Regen stehen! Als die Truppe auf dem Parcours des Verkehrssicherheitszentrums Olpe eintrifft, hat der Himmel alle Schleusen geöffnet. Also schnell reihum in die drei Testwagen eingestiegen, schließlich soll nun die lang ersehnte Praxis folgen. Golf VI GTI, Audi A1 und BMW 330d unterscheiden sich nicht nur durch Front- bzw. Heckantrieb, Gewicht, Radstand, Massenverteilung und Motorkonzept, sondern auch in den zum Einsatz kommenden Fahrwerkskomponenten. Der Schwerpunkt des VW ist beispielsweise um 50 mm abgesenkt, der des Audi nur um 30, dafür verfügt der zusätzlich über einen Stabilisator.

Die Aufgabe der Speed Academy-Kandidaten besteht darin, die einzelnen Konzepte zu „erfahren“, zu bewerten und Verbesserungsvorschläge zu machen. Christopher Mies über das perfekte Setup von Federn und Dämpfern: „Es schafft Vertrauen beim Fahrer, es muss in allen Bereichen das optimale Fahrverhalten des Autos ermöglichen, also bestmöglich auf das Fahrzeug, Witterungs- und Streckenbedingungen eingestellt sein.“ Die Instrukturen sind zufrieden und schicken die Teilnehmer mit dem BMW für zwei schnelle Runden auf den extrem feuchten Kurs. Mies schöpft schnell Vertrauen und gibt dem Münchner so richtig die Sporen. Am Ende schätzt er den Grenzbereich des Hecktrieblers bei der schlechten Witterung aber zu optimistisch ein und dreht sich von der Strecke.

Mit einem ebenso lehrbuchmäßigen wie sattelfestem Statement beweist Max Sandritter, dass er bei der Schulung bestens aufgepasst hat: „Ein gutes Fahrwerk muss die Wankneigung minimieren und in den Kurven optimale Traktion ermöglichen. Es sorgt dafür, dass das Fahrzeug neutral bleibt, also möglichst wenig unter- oder übersteuert.“ Außerdem weiß er, dass das etwas weicher ausgelegte Fahrwerk des BMW bei Regen durchaus von Vorteil ist, verzichtet aber darauf, das Auto zu überfordern und kommt als zweitschnellster Kandidat problemlos ins Ziel.

Heiko Hammel zeigt sich theoretisch etwas übermütig und möchte die „Grenzen des physikalisch Machbaren mit Hilfe eines guten Fahrwerks erweitern“, zollt den Naturgesetzen in der Praxis aber höchsten Respekt. Das sichert ihm in Olpe am Ende die beste Zeit unter allen Speed Academy-Kandidaten. Gelohnt hat sich der Workshop in jedem Fall, sind sich die Teilnehmer einig: Die meisten können es kaum erwarten, das erlernte Wissen bei den nächsten Abstimmungsfahrten zusammen mit ihren Teams umzusetzen. Und bei den zigtausenden von verbleibenden Teilen eines Rennwagens gibt es sicher noch ein paar weitere Komponenten, über deren Optimierung man sich mal Gedanken machen könnte.

Das muss ein Fahrwerk leisten

Die Federung sorgt nicht nur für Fahrkomfort. In erster Linie stellt sie sicher, dass die Räder in jeder Situation den Kontakt zur Straße behalten. Dies ist insbesondere auf unebenem Untergrund extrem wichtig, andernfalls würde das Auto schnell instabil.

Anders als es der Name suggeriert, dämpft der Stoßdämpfer keine Stöße von Fahrbahnebenheiten. Seine Aufgabe ist es, durch das Ein- und Ausfedern sowie andere Kräfte hervorgerufene Schwingungen schneller abklingen zu lassen. Andernfalls würde das Fahrzeug wie ein Gummiball über die Straße hüpfen. Da Antriebs-, Brems-, Lenk- und Querkräfte nur wirken können, wenn die Reifen mit einer bestimmten Kraft auf den Boden gepresst werden, würde das Auto ohne Stoßdämpfer unkontrollierbar.

Alle Informationen über Aktivitäten und Wertungsstand des Förderprogramms bietet tagesaktuell die Website www.speed-academy.de. Darüber hinaus finden Rennsport-Interessierte hier zahlreiche Gewinnaktionen und viele interessante Rennsport-News.

Zusätzlich geben das Magazin „Faszination Speed“ und die News-Zeitung „Speed News“ mehrmals im Jahr Einblicke in die Arbeit der Rennsport-Akademie, verbunden mit Informationen, Impressionen und Stories aus der Erlebniswelt Motorsport, Autofahren und Lifestyle.

Kontakt: Deutsche Post AG; Alexander Safavi; Charles-de-Gaulle-Straße 20; D-53113 Bonn
Tel.: 0228/182-0; Email: pressestelle@deutschepost.de

Presse-Kontakt: IKmedia GmbH; Oliver Schielein; Carmen Meyer; Hansastr. 4a; D-91126 Schwabach
Tel.: +49-9122/985-240; Fax: +49-9122/985-255; Email: info@ikmedia.de