

Letztens im TV: Bremsweg neuerer BMW versus Heckflosse

Post by "Flossenolli" of Dec 29th 2009, 7:05 pm

Sitz ich letztens bei 'nem Glas Rotwein vorm Fernseher, es läuft irgendein Motormagazin auf irgendeinem Sender. Thema Oldies und Sicherheit im Alltag. Grundstimmung war sehr negativ, von wegen "Oldtimer bieten absolut null aktive und passive Sicherheit".

Um das zu untermauern wurde ein neuerer BMW und diverse Oldtimer (u.a.Käfer und 220Sb) eine mit Wasser überspülte Rampe runtergeschubst. Der BMW bremste und blieb oben nach wenigen Metern stehen. Die Flosse rutschte die gesamte Rampe runter und hatte den vier- bis fünfachen Bremsweg! Hallo?! Da war doch was faul! Flosse mit Scheibenbremse, schmale Reifen, also viel Kilogramm pro Quadratcentimeter...

Hat das auch wer von euch gesehen und kann mir erklären, was ich nicht mitbekommen habe?



Post by "Matthias Vogt" of Dec 29th 2009, 7:19 pm

War vielleicht `ne Museumsflosse mit schon steinharten Reifen noch aus den Sechzigern...

Man kann immer alles so hindrehen, wie man es möchte, und das TV eignet sich dann perfekt als Transportmedium selten hohler Meinungen, in diesem Fall sogar ultraoberseltendummdoof



Post by "aggiepack" of Dec 29th 2009, 8:01 pm

Der Sachen nach scheint es alles andere als ein besonders qualifizierter Versuch zu sein, denn auf Chancengleichheit im Hinblick auf Reifen und Bremsbeläge wird man da wohl im Zweifel nicht geachtet haben.

Indessen sollte man sich schon darüber im Klaren sein, daß gerade bei der Bremsleistung sich zwischen den 60er und 90er Jahren erhebliche Fortschritte eingestellt haben. So wirklich

überraschend ist das Ergebnis daher nicht. Gerade bei nasser Straße kann ein ABS-Bremssystem bis zu 3 m/s² zusätzliche Verzögerung bringen. Galten früher schon Verzögerungen von 8 m/s² als recht ordentlich, schafften selbst Brot-und-Butter-Fahrzeuge wie ein Golf IV auf trockener Straße Verzögerungswerte von nahezu 10 m/s². Selbst wenn man überschlägig alle anderen Faktoren weglässt, sind der Unterschied von 2 m/s² bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 100 km/h schon reichlich 10 Meter Anhalteweg.

Post by "G-Ladener" of Dec 29th 2009, 8:50 pm

Hab ich auch gesehen.

Das sollte aber auch kein direkter Vergleich sein, sondern eher der Verdeutlichung des technischen Fortschritts dienen.

Allerdings empfand ich auch, dass der Bremsentest irgendwie nicht auf gleichen Bedingungen basierte.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Flosse einen bis zu 5 mal längeren Bremsweg hat....

Selber ausprobieren möchte ich es jedoch auch nicht.

Grüsse,
Ron

Post by "Elchtest" of Dec 29th 2009, 8:51 pm

wenn auch ein wenig krass.

Erstmal gings dort reichlich bergab (10% ?).

Dann hatte die Flosse wohl Maxxis drauf (schmalere Weisswandreifen), die sind auf Nässe nicht der Bringer.

Dann haben die drauf getreten bis zum blockieren. Da schwamm die Flosse einfach auf.

Wenn sie schwimmt, is es wie Wasserski.

Und von oben kam ständig ein Bach Wasser nach.

Ein ABS blockiert nicht, behält also Bodenkontakt. Da war der 3er einfach überlegen.

Wärs ne Ebene gewesen, wäre der Unterschied nicht ganz so krass geworden.
Außerdem hätte keiner so auf die Bremse gehauen, der die alten Wagen kennt. Zumindest nach dem Aufschwimmen hätte ich die Bremse zum lenken wieder losgelassen. Oder gepumpt.

Gruß
Christian

Post by “Matthias Vogt” of Dec 29th 2009, 10:24 pm

Wer beim Bremsen blockiert, ist selber Schuld. Ein geübter Fahrer wird auch in einer Schrecksekunde keine Vollbremsung hinlegen, sondern so Bremsen, dass er sich in der Nähe der Haftgrenze befindet. Ist gar nicht so schwer, kann jeder auch gerne selbst üben. Damit lassen sich auch mit einer Flosse ordentliche Verzögerungen erzielen. So gesehen hinkt der Vergleich alte Flosse versus neuer BMW sehr. Ein geübter Fahrer macht keine! Vollbremsung. So toll ABS auch ist, ein beherzter und gekonnter Bremseneinsatz vom Fahrer eines Oldies ohne ABS kann viel wettmachen. Wer dann noch einigermaßen Abstand zum Vordermann hält (und nicht wie ein neuer BMW bei Tempo 200 auf der linken Spur mit 3 Metern Abstand zum Vordermann drängelt) ist auf der sicheren Seite. Ich bin mir auch des nicht vorhandenen ABS beim alten /8er bewusst, aber ich halte (so gerne ich auch schnell fahre) einfach etwas Abstand. Ist auch so oder so besser, bei den häufigen Abstandskontrollen auf der Bahn mittlerweile...

Post by “Gullidegg1” of Dec 30th 2009, 3:01 am

..man hätte die Rampe ja auch unendlich lang machen können, dann hätte die gemeingefährlich pöhse Flosse nen unendlich längeren Bremsweg gehabt... 🤔
Klar sind die alten Autos wesentlich schlechter und unsicherer. Aber was solls? Was wirklich Neues fahr ich eh nicht 😄

Gruß Jo

Post by “AlexanderM.T.” of Dec 30th 2009, 3:13 am

... ein "Laien" Test: einen Oldtimer so wie einen modernen Wagen zu fahren ist streng einseitig. Anschaulicher & ebenso wirksam wäre ein negativer Beschleunigungstest gewesen der den Wert für -a mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln der Technik & des Könnens ausschöpft.

Den Test habe ich auch gesehen.

M³ = Meinungsmanipulation der Masse

... nur mit welchem Ziel geschah das 😞

Post by “Matthias Vogt” of Dec 30th 2009, 8:33 am

...kann man mit einem Fahrzeug ohne ABS im Extremfall sogar einen kürzeren Bremsweg hinbekommen, als mit ABS. Das allerdings erfordert einen Fahrer, der so Bremsen kann, dass er die Reifen während des Bremsens permanent nahe der Rutschgrenze bewegt. Solche Fahrer gibt es. Ich erinnere mich noch zu genau an die Frage eines Kommilitonen in der Vorlesung KFZ-Technik, ob man auch ohne ABS so gut bremsen kann wie mit ABS. Die Antwort des Prof`s war, dass es hierzu sogar Tests gab und die Testfahrer (waren halt erfahrene Hasen) das ABS im Bremsweg sogar unterbieten konnten. Das war etwa 5 Jahre her. Mit einer Flosse würde ich wegen deren doofen Hinterachse aber so oder so das Bremsen üben. Bei einer Vollbremsung bricht da konstruktionsbedingt gerne das Heck aus. Das ist ein klarer Vorteil neuerer Fahrzeuge mit ESP: die fangen sich wieder und sind sozusagen idiotensicher.

Post by “josefini1” of Dec 30th 2009, 10:18 am

[Quote from Matthias Vogt](#)

Das ist ein klarer Vorteil neuerer Fahrzeuge mit ESP: die fangen sich wieder und sind sozusagen idiotensicher.

Gut gesagt, aber erforderlich, weil die meisten Autos neuerer Bauart nunmal von Idioten gefahren werden.

Ich hatte mal vor einigen Jahren das Vergnügen, in einer größeren Gruppe ein Fahrertraining von Audi mitzumachen. Da wünscht man sich, daß einem so mancher von den Teilnehmern nicht auf der Straße entgegenkommt...

mfg

josefini1

Post by “bacigalupo” of Dec 30th 2009, 10:57 am

Ich kann mich noch gut erinnern, mal im Winter 98/99 in der Fränkischen S. mit meinem damaligen 300 D 123 mit ABS und einem leeren Autohänger hintendran ein vollverschneites, starkes Gefälle runtergefahren zu sein. Mit guten Winterreifen drauf... Das Gespann wurde immer schneller, das ABS pulsierte wie doof, aber Bremswirkung keine. ich hab den Motor (und damit das ABS) abgestellt, Automatik auf Neutral und bin immer wieder blockierend aufs Pedal, dazwischen gelenkt und dann noch absichtlich in den aufgehäuften Schnee ab Fahrbahnrand rein. So kam ich mit halbwegs kontrollierbarer Geschwindigkeit den Berg runter, ohne die Kontrolle zu verlieren. In dem Fall hätt ich gern ein abschaltbares ABS wie in den Audi 100 Typ 44 gehabt.

Ich lach ja immer, wenn ich neue Autos mit nicht abschaltbarem ASR/ESP sehe, wie sie Steigungen im Winter nicht hochkommen, weil die Elektronik keine durchdrehenden Räder erlaubt und die Motorleistung auf Standgas zurückregelt, damit nichts durchdrehen kann. Gestern abend gabs dazu wieder ein besonderes Masterpiece: Die Überführung eines frisch gekauften 90er 230 TE mit Sommerreifen von Bamberg nach Selb, die letzten 60 km davon auf vollständig verschneiter Fahrbahn mit einigen steilen Steigungen. Kein ASD-Sperrdiff (was wirklich nützlich ist auf Schnee), Handschaltung. Mit etwas Tricks (nie anhalten bergauf, immer Abstand halten) kamen wir mit 50-60 km/h trotzdem an. Irgendein Hinterrad hat ständig gemahlen und damit verbundenes Schwänzeln bergauf erforderte ständige Kurbelei, trotzdem hats geklappt. Nur beim Einparken direkt vor der Werkstatt (wo die Winterreifen draufkommen, sobald sie da sind) ist dann das Heck kurz weggerutscht, jetzt braucht es noch eine Rückleuchte rechts, dämliche Birke, dämliche...

Ich denk mir, je mehr elektron. Helfer im Auto sind und je entkoppelter das Fahrgefühl für die Fahrer ist, desto sorgloser fahren sie. Anders kann ich mir auf der A 9 Nürnberg-Bayreuth die Nässeunfälle nicht erklären, wenn die Fahrer neuer Außendienstkombis hektisch telefonierend neben den Überresten ihrer Autos stehen, die sie bei einem leichten Regenguß in die Leitplanke gelegt haben. Im /8 fährt man dort bei Regen gefühlsmäßig nicht schneller als 100-120, weil man an der servolosen Lenkung sofort merkt, wenns brenzlig wird. In so einer CDTDDICDTI-Schüssel fühlt sich das Fahren wohl an wie ein Nintendospiel und man denkt bei 190, das wird schon gehen in der langgezogenen, nassen Kurve, man hat ja ABS, ASR, DSG, ESP, VDK und SPD. Hups, da ist wohl eine kleine Spurrille, warum leuchtet und piepst es im Armaturenbrett, Mama, warum hilft mir keiner, bumm, warum steht die Motorhaube plötzlich zerklüftet wie die Eiger-Nordwand hoch und was macht der weiße Sack da, der jetzt aus dem Lenkrad hängt? Ja, Chef, ich ruf zurück, da ist jemand an der Tür...

Vielleicht sollten solche Leute mal ihre Kunden einen Winter lang mit einem 62er 190Dc besuchen, mit Trommelbremsen ohne Verstärkung, ohne Servo, mit Kupplung, mit nur einer Gebläsestufe und einer Wischerstufe, damit sie wieder ein Gefühl für die Fahrphysik bekommen...

MfG

bacigalupo

Post by "Mathieu Bouten" of Dec 30th 2009, 11:19 am

[Quote from bacigalupo](#)

Ich lach ja immer, wenn ich neue Autos mit nicht abschaltbarem ASR/ESP sehe, wie sie Steigungen im Winter nicht hochkommen, weil die Elektronik keine durchdrehenden Räder erlaubt und die Motorleistung auf Standgas zurückregelt, damit nichts durchdrehen kann.

So habe ich mit meinem 200D Flosse mal eine neue C-klasse aus dem Schlamm gezogen 😄
Der Mann hat auch geschimpft auf das ASR und war mir so dankbar das er mir ein 50er geben wollte. Ein grosser Sieg fuer die Flosse 😁

Ich sehe das so, Altauto fahren ist vielleicht weniger sicher, aber macht viel mehr spass. Zuhause bleiben ist doch auch sicherer wie neu-auto fahren, oder ferien machen, oder im Meer schwimmen, oder....

Gibt es das programm noch irgendwo zu sehen?

Gruesse,
Mathieu (der noch nie ein neueres auto hatte als Bj 1984 😞)

Post by "josefini1" of Dec 30th 2009, 12:24 pm

Servus Enzo,

wie Du richtig gesagt hast, Audi hat(te??) das abschaltbare ABS genau aus diesen Gründen, die alten 7er BMW hatten zumindest das ASR abschaltbar, was auch gut so war, weil er sonst auf

Glätte bergauf irgendwann stehen blieb und trotz Vollgasstellung nur ruckelte.

Welchen Wagen hast denn gegen die Birke gesetzt, den 230er? Dämlich aber auch, daß dieses Unkraut immer so schnell wächst 😊

Was soll mit dem 230 TE passieren, verkaufen?? Zustand??

mfg und guten Rutsch

josefini1

Post by "Tim S." of Dec 30th 2009, 1:19 pm

Hi!

Ich hatte Anfang Dez. ein Sicherheitstraining, wo man sehr schön sehen konnte, was alleine unterschiedliche Reifenfabrikate und -abnutzungsgrade auf identischen Autos ausmachen.

Sehr interessant war auch die unterschiedliche Wirkungsweise zwischen verschiedenen ESP-Generationen. Als Beispiel hatten wir einen 2000er BMW E39 mit neuen ContiWinterContact und einen drei Jahre alten aktuellen Fünfer mit 5mm Restprofil auf den Contis. Der alte Fünfer hatte deutlich längere Bremswege und war auch in der nassen Kreisbahn ab ca. 35 km/h fast nicht mehr zu kontrollieren, trotz heftig arbeitendem ESP. Der neuere BMW hatte trotz der

schlechteren Reifen deutliche Vorteile in Bremsweg und Fahrverhalten in kritischen Situationen. Schon von außen konnte man anhand des Lenkeingriffs und der Blockierungen der einzelnen Räder deutlich sehen, was sich alleine am ESP-System in den letzten Jahren geändert hat.

Das war nicht mein erstes Sicherheitstraining, aber diesmal besonders anschaulich, da viele verschiedene Fahrzeuggenerationen dabei waren, vom 98er Astra bis zum 2009er W121.

Machen wir uns nix vor. Ein aktueller Kleinwagen ist sicherheitstechnisch fast allem voraus, was es vor 15 Jahren für Geld und gute Worte zu kaufen gab. Ich würde sogar sagen, dass ein durchschnittlich begabter Fahrer einen Wagen auf dem Stand von 2009 mit ESP, Bremsassistent etc. bei richtig getretenem Pedal besser zum Stehen bekommt, als ein Rallye-Profi einen W123.

Ich hab den Bericht im TV gesehen und denke, dass die gezeigten krassen Unterschiede zwischen Oldies und Neuwagen schon stimmen. Da fallen jetzt ältere oder andere Reifen nicht so ins Gewicht, als dass plötzlich der 02er-BMW eine Wagenlänge hinter dem aktuellen 3er stehen bleibt.

Grüße

Tim

Post by "EberhardWeilke" of Dec 30th 2009, 2:22 pm

...ist eine reine Zirkusnummer. Wenn man den Trick kennt, dass eine Flosse in Gleitreibung im Prinzip unendlich den Berg runter rutschen würde, wo das ABS (und ein versierter Fahrer) mit Haftreibung den Wagen noch zum Stehen bringt, dann sieht das für die Kamera zwar beeindruckend aus, sagt über die reale Situation recht wenig aus.

Die Flosse stand wohl auch auf den entsprechenden Reifen...

Dass sich in der passiven Sicherheit in den letzten Jahren einiges getan hat, stellt ja auch niemand in Abrede. Mit so falschen Tricks zu spielen, ist jedoch trotzdem unerfreulich, denn die Flosse hat nicht automatisch den fünf (bzw. wenn man will, unendlich) längeren Bremsweg als der neue BMW.

So Zirkustricks gibt es auch in anderen Branchen. Ein bekannter Estrichhersteller stellt bedeutungsvoll ein Wasserglas mit einem Estrichstück auf den Tisch, um zu zeigen, wie toll sein Estrich gegen Wassereinwirkung resistent ist. Kein Wunder. Das Wasser ist ja auch komplett gesättigt. Würde man das Wasser hin und wieder austauschen, hätte es sich mit der Festigkeit schnell erledigt...

Post by "bacigalupo" of Dec 30th 2009, 3:42 pm

Ich möchte ja nicht wissen, ob bei Tim's Training nicht ein extra abgenutzter E39 mit 300tkm (vielleicht ein silberner Ex-Streifenwagen mit absolut ausgelutschtem Fahrwerk) benutzt wurde. Klar gibt es einen Fortschritt, ohne jeden Zweifel, aber viel macht immer noch der Fahrer aus. Ich wage zu behaupten, daß ein Walter Röhrl mit einem 1966 Wartburg 353 einer Durchschnittstüte am Lenkrad eines neuen 3ers davonfährt, und das selbst bei Glatteis. Wenn man sich alte Rallyeaufnahmen ansieht, wie furchtlose Finnen 1975 mit einem Saab 96 durch den Schnee geflügt sind und man andererseits Fahrer neuer Wagen schon bei Regen in die Leitplanke krachen, kann der Fortschritt und alle Elektronik einen miesen Fahrer trotzdem nicht 100%ig ausgleichen.

Wer seine Erfahrungen auf fahrwerkstechnisch nicht wirklich optimalen Autos wie einem Heckflosser gemacht hat und so einen schlingernden Bock mal bei 120 wieder in die Spur gebracht hat, hat dabei was gelernt. Der kommt damit überall an, weil er weiß, welches Pedal wann zu treten und wohin zu lenken ist. Der fährt auf einer kurvigen Landstraße einem Helden des Computerspiels in seinem Nintendo CTTI Kombi, leasingsilber/innen schwarz, immer davon. Ich fahr jetzt 20 Jahre und hatte mangels Geld zu Beginn nur abgerittene, aber große Blechburgen mit Heckantrieb. Wenn man mit denen die ersten 100tkm Fahrpraxis ohne größere Unfälle überstanden hat, hat man einen Erfahrungsschatz, den ein heutiger Anfänger mit einem neuen Auto nie haben wird. Wer ohne ABS gelernt hat, daß auf die Bremse latschen nicht immer die Lösung bringt, Lenken manchmal auch hilft und ein Ausflug ins Bankett auch ein paar cm Platzgewinn bringen kann, wenn gerade mal 3 Autos nebeneinander auf einer

Landstraße zur gleichen Zeit aneinander vorbeimüssen, der kommt fast immer an, weil er eben ab und zu beim Fahren mitdenkt. Dafür scheinen aber viele Leute heute keine Zeit mehr zu haben, außerdem gibts ja die Vollkaskomentalität (sofort neue Karre, wenns geklappert hat). Früher mußte man seinen am eigenen Kahn verursachten Schaden halt selber zahlen bzw. reparieren, das hat beim Lernen aus Fehlern enorm geholfen.

Und es geht tatsächlich: Man kann nach einem aus eigener Doofheit verursachten Auffahrunfall tatsächlich seinen noch dichten Kühler wieder vom Lüfter wegziehen (mittels Abschleppseil und eines stabilen Zauns) und dann mehrere Hundert km nachhause fahren (so geschehen anno 2002 in Südtirol mit einem W124). Nein, da braucht man kein Leihauto, keinen Abschlepper und keinen ADAC, sondern nur ein bißchen Nachdenken. Die Polizei war ausgesprochen überrascht, als sie unsere Notreparatur am Zaun des Elektrizitätswerks sah, hatte aber nichts dagegen...

Und wenn einen ein Stadtbus in einem südfranzös. Kreisverkehr mit Gewalt abdrängt und die ganze linke Seite des edlen 200-Mark-Commodore C zerrammelt, geht der Urlaub weiter. Mit Klebeband den Blinker wieder angebappt, fertig.

Post by “Matthias Vogt” of Dec 30th 2009, 4:29 pm

[Quote from Tim S.](#)

Ich hab den Bericht im TV gesehen und denke, dass die gezeigten krassen Unterschiede zwischen Oldies und Neuwagen schon stimmen.

Rein physikalisch ist das Blödsinn, außerdem kann ich keine Äpfel mit Birnen vergleichen. Wenn doch, sollten wenigstens die Rahmenbedingungen soweit als möglich angeglichen werden: gleiche Reifenaufstandsfläche (am Besten einfach gleiche Reifen), gleiches Fahrzeuggewicht, bei beiden Fahrzeugen neue Bremsen (gleichmäßig eingefahren) und anstatt des fehlenden ABS bei der Flosse halt einen Fahrer, der den Wagen auch kennt und das ABS ersetzen kann, was wirklich nicht so schwer ist. Einfach voll aufs Bremspedal ist das Dümme, was man machen kann (darüber hätten sie eher eine Reportage drehen sollen). Der Test bei so viel Wasser und Gefälle ist zudem völlig am realem Oldifahrerbetrieb vorbei und damit somit so oder so für die Katz (und nichts anderes falsche Meinungsmache). Jeder Mensch mit einigermaßen Hirn fährt bei so viel Wasser und so starkem Gefälle eh auf ordentlich Abstand zum Vordermann, egal ob Neu- oder Altwagen. Ein fairer Test wäre der ganze Spaß bei trockener

Fahrbahn. Da sind die Unterschiede nicht mehr groß, weil die Kraft über die Radaufstandsfläche übertragen wird. Bei gleichen Reifen kann nur die gleiche maximale Bremskraft übertragen werden, so dass dann die Fahrzeugmasse den Unterschied ausmacht. Wie gesagt, es ist nicht so das Problem, ohne ABS an der Haftgrenze zu bremsen. Ab dem /8 mit der Diagonal-Pendelachse sind zumindest die Mercedes-Oldies fahr- und bremsentechnisch sichere Fahrzeuge. Ich fahre auch mit unserem /8 mitunter über 200 auf der Bahn mit dementsprechenden Bremsmanövern und habe dabei noch nie Eindruck gehabt, dass der /8 einen längeren Bremsweg hat als unser ABS geregelter `95er W124. Voraussetzung ist natürlich, dass die Bremsen ordentlich gewartet sind, aber das halte ich für selbstverständlich....fünfmal längerer Bremsweg 😄 , ein Grund mehr, die Flimmerkiste auszulassen 😊

Post by “Elchtest” of Dec 30th 2009, 5:38 pm

http://www.vox.de/495_11430.php?video_id=79113

Deutlich beim Bremstest die Unmengen Wasser und die blockierten Reifen zu sehen.

Gruß
Christian

Post by “RAZVAN” of Dec 30th 2009, 6:05 pm

[Quote from Matthias Vogt](#)

und nichts anderes falsche Meinungsmache

Hi.

sehe ich genauso! Bringet ja nicht die Messer auf dem Geschmack der Oldtimer-fahrerei. Dann funktioniert keine Abwrack-Staubplaketten-prämie mehr.

Wer nicht will, da hat scho....

Post by "DennisGirr" of Dec 30th 2009, 8:02 pm

Also zum einen ist mir diese Sendung noch nie positiv aufgefallen und zum anderen kann man an den Radkappen der Heckflosse sehr schön sehen, dass dort die Räder blockieren.

Ich denke dass es einen Unterschied im Bremsweg zwischen einem Auto ohne ABS und mit ABS gibt wird hier nicht streitig sein.

Viel mehr stört mich dass man hier die Old-/Youngtimerfahrer wie Idioten hinstellt, die nicht wüssten was sie fahren.

Außerdem merke ich sofort den Unterschied zwischen meinem W116 und meinem 20 Jahre jüngerem W202 (die Qualität jetzt einmal außen vor gelassen 🙄)

Gruß

Post by "stekruebe" of Dec 30th 2009, 8:47 pm

Moin!

Mich wundert am meisten, daß sich immer wieder Leute finden, die sich für solch eine Vorabend-Fernsehverarschung zum Hampelmann machen lassen. Hoffentlich bezahlt die filmende Verblödungstruppe wenigstens gut.

MitdenAugenrollend,

Heppan, der trotz des Fernseh Mülls jetzt bei Frost in seinen /8er steigt und zur Nachtwache fährt (wie immer in den letzten 20 Jahren)

Post by "Jonas G." of Dec 30th 2009, 9:09 pm

Nabend,

ich möchts gern nochmal zeigen, Eberhard kennt es schon, weil wir "nebenan" schon mal drüber gesprochen haben.

In jedem Fall ist dieses 5th Gear Video "solider Schwedenstahl gegen Reno Modus" genau nach derselben Masche gedreht, nur eigentlich wesentlich schlimmer. (Wenn man weiss, was dahinter steckt)

[Volvo 940 vs Renault Modus bei youtube](#)

Ich hab den Test nicht gesehen, aber es hört sich sehr plakativ an eine Heckflosse mit irgendeinem modernen Auto zu vergleichen.

Aber um Objektivität geht´s ja auch eigentlich nicht. Is´ja Fernsehen, ne? 😄

Einen guten Rutsch wünsch´ich allen!!

Jonas

Post by "Jonas G." of Dec 30th 2009, 9:20 pm

und wenn ich das richtig verstehe sind doch die Besitzer ihre Autos alle selber gefahren!?!? Und ich will niemandem zu nahe treten, aber das sind nach meinem Verständnis jetzt keine auto-freaks sondern hobby-oldtimer-fahrer. Die einfach ein altes Auto geil finden ohne sich gross mit der Technik zu beschäftigen.

Also sind das genau die Leute die man in vielen Fällen hinterm Steuer und auch als Verkehrspartner/-gegner trifft. Also eigentlich gar nicht so unseriös!?

Grüsse nochmal

Post by "rally" of Dec 30th 2009, 9:34 pm

[Quote from Jonas G.](#)

In jedem Fall ist dieses 5th Gear Video "solider Schwedenstahl gegen Reno Modus" genau nach derselben Masche gedreht, nur eigentlich wesentlich schlimmer. (Wenn man weiss, was dahinter steckt)

Volvo 940 vs Renault Modus bei youtube

Hallo Jonas,
was steckt denn dahinter. Wurde daran gedreht?
Grüße
Rally

Post by "Jonas G." of Dec 30th 2009, 9:37 pm

...aber die haben den volvo-motor einfach ausgebaut. 🤪

frei nach pippi langstrumpf. die baut sich die welt, wie sie ihr gefällt!

Grüsse!

Post by "Sebastian Nast" of Dec 31st 2009, 2:10 am

Hi Fans,

aber die sagen in dem Bericht doch auch extra, dass es sich um Fahrzeuge mit altmodischen Reifen und um Teilzeit-Oldtimer-Fahrer handelt, also Leute die nur ab und zu, eben am WE, speziell halt Freitags, Oldschool-Mobile fahren, und die sonst mit aktueller Technik unterwegs sind.

Und unter den Vorraussetzungen, ist der Test schon realistisch, und zeigt halt wirklich gut, dass wenn man sonst nur aktuelle Technik fährt, dass man sich beim Umstieg auf so ein Oldschool-Mobile, wirklich bewusst machen muss, dass das da eben alles nicht so einfach und mühelos ist wie mit heutigen Fahrzeugen... und mehr als dieses Bewusstsein zu schärfen sollte der Bericht ja wohl auch nicht ... 🤔 ... das jemand der NUR und das ganze Jahr mit solchen Oldschool-Mobilen unterwegs ist, dass ganze wohl besser hinbekommt, steht aber sicher außer frage. Die meisten Oldtimer-Fahrer sind aber halt schon Teilzeit-Oldtimerfahrer, die sonst halt an die moderne Technik gewöhnt sind ... 😊

Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “Mathieu Bouten” of Dec 31st 2009, 10:51 am

Es klappt nicht den Video zu oeffnen... Ich habe im Archiv, und das video heisst doch "Öldtimer Unfälle" ? oder, aber es spielt nicht... 😞

Werde noch mal einen anderen Rechner versuchen vielleicht liegt es an den anschluss, bin jetzt recht neugierig geworden....

Post by “Elchtestter” of Dec 31st 2009, 3:49 pm

[Quote from Mathieu Bouten](#)

Es klappt nicht den Video zu oeffnen... I

Du musst für deinen Browser (Firefox, Opera, Safari, Internet Explorer) das Flash-Plugin von Adobe installieren.

Oder halt direkt den Player selbst:

<http://www.adobe.com/nl/products/flashplayer/>

Gruß
Christian

Post by “Mathieu Bouten” of Dec 31st 2009, 6:21 pm

OK zuhause hat's geklappt.

Schrecklich.. wie ist nun sowas moeglich..... 🤪 alle die Oldtimer haben ja gar kein widerstand..kein reibwirlung von die Reifen

Post by “EberhardWeilke” of Dec 31st 2009, 10:28 pm

...Zirkusnummer.

Mit blockierenden Rädern kommt der Wagen ins Gleiten. Da können die Räder weniger Kraft aufbringen als wenn der Wagen haftet.

Das ABS an dem BMW sorgt dafür, dass der Wagen gerade so an der Haftgrenze bleibt und dadurch abgebremst wird. Der BMW kommt bei der geringen Geschwindigkeit zum Stehen, die alten Autos gleiten halt bis es nicht mehr weiter geht. Wäre die Rampe 300 Meter lang, würden die 300 Meter gleiten.

Es spielt sicher auch eine Rolle, dass auf den alten Autos wahrscheinlich nicht mehr die ganz optimalen Reifen aufgezogen sind. Machen wir die Übung auf Schneefahrbahn, montieren wir auf den neuen BMW gut abgehangene Conti EcoContact und auf die Flosse Michelin X+MS 100 oder frische Conti Wintercontact 780 und die Flosse wird oben am Abhang schlagartig stehen bleiben und der BMW gleitet mit wild stuckerndem ABS an den Hügelfuß.

Wir können ja ein Youtube-Video drehen und das dann per viral durch die Welt spammen und dann denken die Leute, neue Autos seien extrem gefährlich.

Man könnte die Übung auch mit einer Ente auf X+MS 100 machen. Die hält dann oben am Abhang. Fährt noch mal an und setzt vor auf Höhe des gleitenden BMW, dann können die Insassen umsteigen, dann setzt sie sich vor den BMW, legt sich sanft an die Stoßstange an und bremst das ganze Geschmarre sicher ab 😊

Post by "Sebastian Nast" of Jan 1st 2010, 1:53 am

Oh nee, als reine "Zirkusnummer" würde ich das nun wirklich auch nicht sehen, denn i.d.R. ist es ja schon auch tatsächlich so, dass auf Oldschool-Mobilen auch Oldschool-Reifen montiert sind, gerade wenn diese Mobile nur wenig, am WE u.ä. gefahren werden ... also um dem typischen Teilzeit-Oldschool-Fahrer da die Gefahren eines solchen Mobils mal etwas vor Augen zu führen, dafür war diese Veranschaulichung der ggf. extrem langen Bremswege schon das richtige Bildmaterial ... 🤔 ... den wenn man mit solchen Mobilen unterwegs ist, muss einem halt auch schon klar im Bewusstsein sein, dass früher halt alles etwas schlechter war, und man bei so einen Oldtimer in Notsituationen halt eben nicht nur einfach voll reintreten braucht, und das das Auto dann den Rest einfach von selber macht ... 😊

... erinnert so ein wenig an den Typen aus der Zukunft, der in ein älteres Fahrzeug steigt, und sagt: "Fahrzeug starten", und als dadrauf hin nichts passiert, er den Pannendienst ruft, weil der Wagen nicht starten will ... 😊

Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “Matthias Vogt” of Jan 1st 2010, 10:47 am

[Quote from Sebastian Nast](#)

i.d.R. ist es ja schon auch tatsächlich so, dass auf Oldschool-Mobilen auch Oldschool-Reifen montiert sind

Der TÜV sollte da aber schon ein Auge drauf haben...

Post by “Trompka” of Jan 1st 2010, 12:37 pm

deshalb nur kurz mein Kommentar: Grundsätzlich bringt die moderne Technik im Schnitt mit Verstand gefahren etwas mehr Sicherheit. Dennoch hätte der Test mit einem sehr gut bereiften Strich8 und versiertem Fahrer ganz anders ausgesehen.

Daß, speziell die modernen, überaus hysterisch ansprechenden ABS auch extrem gefährlich sein können, sollte aber auch jedem bewußt sein, wird aber meist verschwiegen! Ich erinnere mich lebhaft an ein Erlebnis mit einem Pajero V20, der mir auf welliger Nebenstraße mit etwas Schotterauflage munter die Bremse aufgemacht hat und ich ungewollt mitten auf der Kreuzung stand! Kein Spaß! Die Suzuki Vitaras haben an gleicher Stelle auch immer so lustige Sachen gemacht. Die Strecke bin ich 100x mit /8, 280TE und W126 gefahren und immer sicher zum stehen gekommen! (Sifi Ost, untere Ausfahrt ATU zur Schwertstraße)

Autos die mich entmündigen finde ich suspekt!

M.

Post by "4m_Uwe" of Jan 1st 2010, 1:01 pm

Hallo zusammen (und noch nachträglich ein gutes neues Jahr)

Wieder mal so ein Test den die Welt dringend brauchte 🙄

Wie schon bemerkt hatte die "älteren" Fahrzeuge immer stehende Räder (also voll in die Eisen). Was viel Aussagekräftiger gewesen wäre wenn man mittels Servicecomputer ASB, ASR, ESP und all die el. Helferlein ausgeschaltet hätte. Dann noch vergleichbare Reifen auf die Oldis und was hätte man gesehen? Nun ich Glaube wir wissen es alle 😊

Hier wurde etwas auf Bildzeizungsniveau inzieniert für Leute die nur dann wissen das Winter ist wenn es ihnen der Bordrechner sagt und das es regnet wenn sich der Wischer selber zuschaltet und das es dunkel ist wenn das Licht von alleine angeht. Heute werden Autos für solche Menschen entwickelt. Die fahren halt digital, so heissen reinsetzen und darauf aus Gas den rest macht der Wagen 😁

Trotzdem landen die immer noch im Graben, drehen sich auf glatter Fahrbahn und fahren immer noch auf das einem die Lichter ausgehen 😡

Nun fahre ich ja mit meinem 4matic auch eine Technikscheuler aus den 80´Jahren aber hier war der Ansatz der **Konstrukteure** ein gänzlich anderer und das einzige was wirklich an dem Wagen fehlt ist eine Möglichkeit das ABS auszuschalten (was ich aber auch noch hinbekomme). Und wenn ich mir mal einen Spass machen will werde ich auch an so einem Fahrsicherheitsdings teilnehmen (ohne Typenschild versteht sich) und meinen Spass mit den Hightechscheulern haben wenn ich Kreise um sie fahre.

Tschüss

Post by “RAZVAN” of Jan 1st 2010, 1:09 pm

Hi,

weshalb haben die nicht ne Tante Lizzy (das Ding von Ford) als Vergleich hergenommen? Wäre aussagekräftiger, oder nicht?

Ciao

Post by “EberhardWeilke” of Jan 1st 2010, 2:11 pm

...mit ihren Pfennigabsätzen wahrscheinlich schlagartig stehen geblieben wäre 😊

[sebastian](#): Die Zirkuspferdchen der NewSchool-Tuner steht ja gerne auf Reifen der preiswerten Hersteller, weil das sonst in 18" alles so garstig teuer wird. Dazu dann Hoppelfahrwerk und das mit der Verkehrssicherheit hat sich grundsätzlich erledigt.

Dann doch lieber Standardformat auf die Räder und beim Reifenkauf nicht sparsam sein. Dann kann man mit dem Altauto auf glatten Straßen hochgradig Spaß haben 😊 Im Bregenzerwald hat es ja beispielsweise im Winter richtig Schnee.

Post by "röslerosnabrück" of Jan 1st 2010, 2:19 pm

Ich kann den Test gut nachvollziehen. Auf meinem DKW habe ich wegen des authentischen Fahrgefühls die guten Diagonalasphaltfräsen 5.60/15 aufgezogen. Mit denen ist schon auf trockenerer Fahrbahn schnell die Haftgrenze erreicht. Man weiß es und stellt sich darauf ein. Der TÜV sagt dazu übrigens gar nichts!

M.E. entscheidende Variable ist die schiefe Ebene, auf der die Autos voll abgebremst werden. Diese Versuchsanordnung fördert ein Überbremsen des Fahrzeugs. Der Fahrer bremst an, die erwartete Verzögerung stellt sich - auch wegen des Wasserfilms - nicht ein, der Fahrer bremst bei bereits blockierten Rädern noch stärker, das Auto dreht sich usw.; ein positiver Regelkreis. Die Verzögerungsleistung der Bremsanlage übersteigt unter diesen Bedingungen schnell die Haftgrenze der Bereifung, woraus folgt, daß hier weniger mehr wäre. Die gute alte Stotterbremse, die auch dem Wirkprinzip des ABS zugrundeliegt, hätte die peinlichen Abflüge verhindern helfen können - meine ich.

ein frohes neues Jahr wünscht

stefan

Post by "Pedro" of Jan 1st 2010, 7:41 pm

Nabend,

Da treten also drei betagte Veteranen gegen ein "modernes Auto mit ABS" an und gehen wie erwartet mit Ansage unter. Was für eine Überraschung!?!

Hätten die Redakteure die drei Oldies doch mal gegen einen W116, Baujahr 1978 mit Sonderausstattung ABS antreten lassen sollen.
Schließlich ist das ABS keine Erfindung der 1990er Jahre?!!

Aber wahrscheinlich passt das nicht ins Weltbild der Zielgruppe der Abwracker & Co., die Ihre Fehlentscheidung im Nachhinein immer noch zu rechtfertigen suchen etwas "Gutes" getan zu haben, den "unsicheren" Stinker mit fünfstelliger Kilometerzahl gepresst zu haben ...

*-Grüße

Pedro

Post by "Sebastian Nast" of Jan 1st 2010, 8:18 pm

[Quote from EberhardWeilke](#)

.

[sebastian](#): Die Zirkuspferdchen der NewSchool-Tuner steht ja gerne auf Reifen der preiswerten Hersteller, weil das sonst in 18" alles so garstig teuer wird. Dazu dann Hoppelfahrwerk und das mit der Verkehrssicherheit hat sich grundsätzlich erledigt.

Dann doch lieber Standardformat auf die Räder und beim Reifenkauf nicht sparsam sein. Dann kann man mit dem Altauto auf glatten Straßen hochgradig Spaß haben 😊
Im Bregenzerwald hat es ja beispielsweise im Winter richtig Schnee.

Hehe jo Eberhard, allerdings ist es meist doch eher umgekehrt, dass da bei den richtig fett aufgemachten Newschool-Mobilen auf den fetten Rädern auch entsp. Hightech-Reifen montiert sind, schon aus Prestige Gründen fürs Treffen und so ... 😄 😊 ... während gerade so Teilzeit-Oldschoolfahrer doch auch gern mal Reifen mit "Oldschool-Technologie" auf ihre Mobile ziehen lassen, so nach dem Motto: *"Ich fahre ja eh nur am WE und bei schönem Wetter, dafür reichen auch die billigen Reifen"* ... 🙄

Mit besten Sterngrüßen

Sebastian

Post by “EberhardWeilke” of Jan 2nd 2010, 11:47 am

...oder Falken. Aber vielleicht guck ich auch nicht ausreichend genau hin.

Aber selbst mit einer Superduper-Hightec-Mischung würde der Karren auf Poserreifen die Prüfvorrichtung runterrutschen. So wie die Superduper-Hightec-Mischung bereiften Poserschlitten auf nasser oder verschneiter Fahrbahn vor mir im Weg rumrutschen, wenn ich vorwärts kommen will.

Ist ja nicht so, dass ich richtige Rennreifen nicht schon in der Hand gehabt hätte. Für den normalen Straßenverkehr taugen die aber nur bedingt.

Post by “josefini1” of Jan 2nd 2010, 12:18 pm

Also,

das Thema interessiert mich sehr.

Warum diskutieren wir noch und machen nicht mal im Frühling einen Selbstversuch.

Ich würde meine beiden zur Verfügung stellen:

/ 8, Roadstone 185er Reifen drauf, als Allwetter kategorisiert, ca 5 mm Restprofil von ca. 2005 (waren drauf als ich ihn kaufte).

W123 NOCH mit Conti Wintercontact 750, Stempel von glaub ich 1992, ca. 4 mm Restprofil (jaaa, ich weiß, keine Diskussion bitte, waren die Versuchsreifen um zu sehen, ob sich irgendwo spurtechnisch was verstellt hat - Frühsommer kommen neue Contis Sommerreifen drauf).

Die Bremse ist natürlich bei beiden 100 %ig in Ordnung.

Findet sich jemand, der z.B. einen 211er dagegen antreten läßt?

mfg

josefini1

Post by "Matthias Vogt" of Jan 2nd 2010, 12:21 pm

Ich persönlich lege wert auf gute Reifen, weil ich auch etwas schneller fahre und schlechte Reifen in der Regel ab 130 irgendwie nicht richtig "rund" laufen. Jeder, der einen Oldie hat und mit dem Wagen nicht so vertraut ist, fährt normalerweise auch recht vorsichtig. Oldies als Raser und Drängler habe ich noch nie erlebt. Ich denke, die meisten Oldifahrer fahren eher defensiv und verantwortungsbewusst. Prozentual wird auch die Unfallhäufigkeit beim Oldi wegen schlechter Bremsmanöver bei rutschiger Fahrbahn sicher niedriger sein als beim neuerem Wagen. Trotz schlechterer Technik, einfach deshalb, weil die Oldifahrer etwas mehr auf ihren Wagen aufpassen als die Leasing-Vollkasko-gespickt-mit-zig-elektronischen-Helferlein-Fahrergeneration.

Den Test kann man ja an Pfingsten machen, dabei wird sich zeigen, dass die "Alten" ab Ende der Sechziger Jahre nicht erheblich schlechter Bremsen als die neuen.

Post by "DennisGirr" of Jan 2nd 2010, 1:20 pm

[Quote from josefini1](#)

Findet sich jemand, der z.B. einen 211er dagegen antreten lässt

Der Vergleichstest ist eine sehr gute Idee. 👍
Aber warum nicht gleich einen neuen W212 dagegen antreten lassen (dürfte man von Avis sogar auf Wunsch bekommen und es ist ja nur für einen Tag)
Anderer seits könnte Mercedes wieder schreien wenn ihr neues Flaggenschiff nicht wesentlich besser abschneidet. 😁

Post by "Trompka" of Jan 3rd 2010, 12:47 am

gerne noch mit meinem sonst serienmässigen 220/8 auf 205/70/14 Toyo F8 einen slalomparcours dagegen fahren...

Post by "FrankKellewald" of Jan 3rd 2010, 11:24 am

Gute Idee - ich nehme den W212 und als weiteres Beispiel den Passat 3C.

Kinders:

99% aller Probleme sind direkt zwischen Sitz und Lenkrad zu finden.

Wenn ich unbedingt beweisen will, dass der 250/8 etwas besser kann als der Passat, dann schaffe ich das.

Ist mein Ansatz ein anderer, dann schaffe ich das auch.

Glorifiziert bitte nicht immer die alten Autos, die neuen können auch schon was.

Post by "Trompka" of Jan 3rd 2010, 11:41 am

...aber eben auch nicht bei den neuen.

Die Leute denken immer, es habe speziell im Bereich Fahrwerk/Bremse geradezu revolutionäre Entwicklungen in den letzten 30 Jahren gegeben. Da aber vielerorts einfach nur vieles billiger werden musste, darf dem auch mal widersprochen werden. Und während die Filigranlenkervorderachse eines Audi A4/Passat 3B alle 80tkm revidiert werden muss, fährt der gleiche Fahrer mit nem gut bereiften /8 einfach schnellere Kurvengeschwindigkeiten ohne abzufliegen. Kunden die sich für einen neuen Caddy entscheiden, bekommen ein schnödes Stück Stahlrohr als Hinterachse. MB100-Technik par excellence! In vielen neuen Autos habe ich den Eindruck, daß auch gar keine wirkliche Fahrwerksabstimmung mehr gemacht wird, sondern man davon ausgeht, daß die Regelung das dann schon richten wird...

Grüße

M. (der übrigens beispielsweise der absolute W124-Entglorifizierer ist)

Post by "Alex Jeitler" of Jan 3rd 2010, 12:34 pm

dies ist eine vw verbundlenkerhinterachse von der aktuellen vw-homepage....

<http://www.volkswagen.at/files/at/techniklexikon/221.jpg>

nicht schlecht, oder...für einen Einachsanhänger oder sowas.....

und das hier ist eine Hinterachse eines NSU Ro80 von 1967, die Bremsanlage entspricht dem /8 auch die Beläge und Klötze sind identisch...wie auch noch beim 126, beim W124 ist die Bremse bereits schlechter (Feststellbremse!!!) Andre haben sowas gar nich....

<http://www.ro80club.de/bilder/normal/BILD10C.JPG>

Der Rückschritt von 1967 bis.... ist also klar erkennbar...

Post by "B. Bredehorn" of Jan 3rd 2010, 1:34 pm

[Quote from Trompka](#)

Die Leute denken immer, es habe speziell im Bereich Fahrwerk/Bremse geradezu revolutionäre Entwicklungen in den letzten 30 Jahren gegeben

War ja auch so - Audis TT neigte ja auch ohne Elektronik zum Ausbrechen bei Lastwechseln. Ich hatte jetzt nie ne Flosse, aber ich glaube, bei der muss man immerhin auf die Bremse steigen dafür...

Die Raumlener-HA hält sich allerdings schon erstaunlich lange, obwohl man da auch schon Stimmen gehört hat, daß die nicht unbedingt ein Schritt in die richtige Richtung gewesen ist.

Post by "FrankKellewald" of Jan 3rd 2010, 1:36 pm

Nur der guten Ordnung halber:

Die gezeigte VW Hinterachse ist keine Passat-Hinterachse - auch in Österreich nicht.

Die sieht so aus:

image not found or type unknown



Die Bremsanlage entspricht leider nicht mehr der des /8 - sie ist größer dimensioniert - das Auto ist ja auch schwerer.

Verbundlenker-Hinterachsen gibt es m.W. noch im Caddy (das ist ein Nutzfahrzeug). Im Polo, Golf, Touran, Passat und Tiguan ist die o.g. HA montiert.
Das macht aber das Frontantriebskonzept nicht besser.

Post by "Alex Jeitler" of Jan 3rd 2010, 2:55 pm

aber es ist noch nicht sooo lang her da fuhren selbst teure vw´s mit verbundlenkerachsen rum, zu zeiten wo man anderswo längst raumlenkerachsen hatte....die gibts nämlich seit dem 190 und der is ja beinah schon ein methusalem obwohl auf der strasse ständig präsent.....
ich hatte nur einen passat von 87...der is ja auch schon kultig, aber dessen fahrwerk war dem konstruktiv 20 jahre älterem Ro80 wie auch dem /8 in keiner Weise gewachsen und die damaligen Audi 80/90/100 sahen ja auch nicht besser aus.

ein wenig überraschend kommt mir aber deine bemerkung, der passat hätte hinten bessere bremsen als der /8 wegen des gewichts. das würde bedeuten er hätte wesentlich stärkere hinterradbremse als der 124 oder der 126? Ernsthaft?

Post by "Alex Jeitler" of Jan 3rd 2010, 3:09 pm

[Quote from B. Bredehorn](#)

Die Raumlener-HA hält sich allerdings schon erstaunlich lange, obwohl man da auch schon Stimmen gehört hat, daß die nicht unbedingt ein Schritt in die richtige Richtung gewesen ist.

also das Fahrverhalten vom 124 ist tadellos, aber da<s Fahrwerk braucht so viel wartung, dass der Mehraufwand gegenüber dem /8 nicht lohnt.

Wenn du beiden die Wartung verweigerst, dann ist der /8 nach 250000km erheblich fahrsicherer.

Die Feststellbremse bei /8, 123, 116, 126 ist dauerhaftbar, die vom 124 braucht vor jedem Tüv....und der ist bei uns jährlich....viel Liebe
meine funzte beim Tüv perfekt und nun, 7000 km später tritt man runter bis zum boden, beim /8 mit gleichen kilometern war das alle jahre mal seil nachspannen wenn überhaupt...

wenn man beim /8 was repariert vollzieht man die gedanken dessen nach der es gezeichnet hat und findet es gut...wenn man beim 124 was repariert kanns schon mal vorkommen das man einen spruch wie "welcher depp hat sich den murks ausgedacht..." ablässt

Trotzdem: auch der 124 ist ein büffel, der kann ganz schön was ab...
die konstruktion des rahmenbodens ist der des /8 einfach überlegen, steif wie mein schniedelwutz vor 20 jahren....

Post by "B. Bredehorn" of Jan 3rd 2010, 3:34 pm

Wenn die Bodengruppe des 124 so steif wie Dein ***piiiiiep*** vor 20 Jahren ist, wie steif ist dann die des /8? 😊

Hast schon recht, aber die einzige Gelegenheit, bei der man merkt, daß der /8 nicht so steif ist, ist doch auf der Hebebühne. Oder beim Crash, aber das ist ja wieder ne andere Diskussion.

Genug der Steifigkeit...

Mir kam da zu Ohren vom Werkstattmeister meines Vertrauens, der nur in Altmercedessen macht, daß die Raumlenerachse es nicht so gerne hätte, wenn man mal so aus Versehen rückwärts an einen Bordstein donnert. Scheint diesbezüglich im Betrieb nicht so robust wie die alte HA zu sein. Und - klar - von der Wartungsintensität brauchen wir nicht zu reden. Festgegammelte Zugstreben olé...da kommt Freude auf.

Das mit der Feststellbremse wundert mich allerdings. Ich musste erst 10 Jahre /8 fahren, um überhaupt mal in die Verlegenheit zu kommen, präventiv mich mit dieser Trommelbremse zu befassen. Das sind einfach Dinge, die funktionieren halt beim /8 ohne viel Liebe.

Ein Glück, daß die neuen HAs noch keine Traggelenke haben.

Post by "majus" of Jan 3rd 2010, 5:03 pm

Moin,

der Test zeigt doch die Realität: Wenn man ein ABS-Fahrzeug gewohnt ist, ist man mit einem 60er Jahre Fahrzeug erstmal überfordert. Hier muß man einfach anders bremsen.

Letztes Jahr bin ich mit dem 108er - wie mehrere 100 andere, normale Autos - wegen einer Umleitung eine eisige, schneebedeckte Rodelbahn im Stop-and-Go (!) heruntergefahren bzw. -gerutscht. Ich fands lustig, aber auch lehrreich, denn die Tour dauerte etwa eine halbe Stunde. Solange man stumpf auf der Bremse bleibt, rutscht der Wagen unbeirrt weiter. Bremsst man vorsichtig und mit Bedacht, so bremsst man genauso gut oder schlecht wie die moderneren Autos. Allerdings fand das Ganze bei geringer Geschwindigkeit statt. Bei höheren Geschwindigkeiten fangen unsere Autos an, sich zu drehen.

Ich habe inzwischen dreimal mit meinem 108er an Fahrsicherheitstrainings teilgenommen, hier war es so, daß die Trainerdurchaus erstaunt waren, was wir mit den alten Kisten an Kurvengeschwindigkeiten etc. hinbekommen haben.

Die nasse Rampe ist übrigens sehr gut geeignet, um den Effekt zu verdeutlichen, die Alternative wäre einfach eine höhere Geschwindigkeit zu wählen, das ist jedoch gefährlicher und schadet speziell den Reifen deutlich mehr.

Einige Beiträge lesen sich übrigens so, daß diejenigen, die moderne Fahrzeuge fahren, allesamt Hohlköpfe sind, während die Altbenz-Fahrer durchweg verkappte Röhrls sind. Daran mag ich nicht glauben, die meisten Altbenzfahrer sind Sonntagsfahrer wie im Film gezeigt. Zu glauben, daß unsere Autos generell ausgesprochen sicher seien und in den letzten 50 Jahren keine nennenswerten Fortschritte erzielt wurden, ist genauso, wie zu glauben, daß man sich bei einem Crash mit den Armen am Armaturenbrett abstützen kann 😊

Das soll nicht heißen, daß bei geeigneter Fahrweise unsere Autos mehr zu bieten haben, als viele vermuten... Bei einem Vergleichstest z.B. in Ornau oder separat organisiert auf einem Fahrsicherheitstrainingsgelände wäre ich dabei.

Grüße
Marius

Post by “EberhardWeilke” of Jan 3rd 2010, 6:48 pm

...den Spaß erlaubt und bin ein paar mal mit dem W 123, ein paar mal mit dem S 124 gefahren. Klar, jetzt kommt gleich der Herr Trompka und wirft in die Menge, dass mein W 123 auf 175er Reifen steht und dass er, mit den 205er und H&R-Fahrwerk (das er vorhin nämlich bei seinem "sonst serienmäßig" unter den Tisch hat fallen lassen 😊) natürlich viel besser unterwegs ist, allerdings gehen wir doch für den Vergleich erstmal vom Serienzustand aus. Und der bedeutet 175 auf Hochbeinfahrwerk.

Es sei auch erwähnt, dass die Hinterachse des S 124 durchaus nicht mehr ganz taufisch war, das macht bei der Raumlenerachse einiges aus.

Beide Autos auf sehr guten Winterreifen, schließlich war es ja die Mitte des Sommers
dummdidumm

Der Unterschied ist wie Tag und Nacht. Sowohl auf der Kreisbahn als auch in der Slalomstrecke war der 220 TE schneller, besser zu beherrschen und stand auch auf kürzerer Distanz.

Die Raumlagerachse ist eine extrem gute Konstruktion, auch wenn sie natürlich bei der Wartung mehr Aufwand und Kosten verursacht, als die Schräglagerachse des /8. Nicht fragen, woher ich das weiß...

Was ist denn am /8 an der Feststellbremse besser? Mir ist das konstruktiv kein Unterschied aufgefallen.

Aber wie Majus es grad schrieb: Wenn man sich auf das Fahrzeug einstellt und ein paar Dinge beachtet, kann man mit einem Altdaimler ziemlich weit vorne mitfahren. Wobei die [Hinterachse des W 108](#) natürlich schon ihre ganz speziellen Eigenheiten hat, auch wenn sie mehr oder weniger direkt aus dem Rennsport kommt. Halt Vorkriegsrennsport, aber immerhin Rennsport.

Post by "Alex Jeitler" of Jan 3rd 2010, 7:35 pm

ich war grad draussen und hab mir die hinteren Scheiben von 114-126 und 124 nebeneinandergelegt.... der Durchmesser der Trommel beträgt beim 123 160mm bei der bereits nachgearbeiteten 124 Trommel ca 163. Aber: während die Backen vom 123 25mm breit sind, sind die vom 124 so um die 18 was eine reduzierte Bremsfläche ergibt. Die Scheibe wiederum aussen hat beim 126 (123,115) 278mm während sie beim 124 258mm misst und die Wandstärken allgemein geringer sind, wie auch die Tiefe der Trommel.

Das macht sie leichter. dafür kann sie weniger Wärme aufnehmen und ableiten und wohl kaum die Festigkeit bieten.

Salopp gesprochen die 124-Bremsscheibe hinten ist neben der 123-Bremsscheibe ein verhungertes Zwitscherl...trotz schwererem Auto.....

Die Feststellbremsbacke dito.

Durch die grössere Breite steht die 123-Backe lagestabiler im Exzenter und im Spreizschloss, die Kippneigung ist geringer...

Die beim 123 zum Einsatz kommende Belagfläche ist grösser, was den Verschleiss geringer hält Und last but not least: durch den grösseren Abstand von Staublech zu Radflansch ist die Montage beim 123 bequemer...

Die Bremszangen sind beim /8 oder 123 gegen die vom 124 riesig, was bedeutet sie nehmen mehr Wärme auf und die Flüssigkeit wird nicht so heiss.

Deswegen gabs früher auch keine Siedepunktmessungen beim TÜV, während sie heute wie die Irren auf Bremschläuche und Flüssigkeit schauen....was vor 15 Jahren eine Ausnahme war....

ich wette daher eine flasche cognac dass unter gleichen bedingungen die Hinterbremse des 124 früher abraucht als die von /8 und 123.

Aber: bitte davon nichts für die normale fahrpraxis ableiten, auch der 124 steht wie ein bock nur ohne ABS is er halt a bisserl mau, nicht weil er ned bremst sondern weil er sich ned so gut anfühlt, ich hatte mal wegen eines verdreckten Sensors einen ausfall...ohne ABS ist mir der /8 gefühlsmässig lieber, mit ABS ist der 124 super....

Ich breche aber auch eine Lanze für die Conti TS810....auf Schnee einfach geil, bin für den trompka einen MB-100 anschauen gefahren...am Semmering, und bin dann spasshalber ein wenig durch den Ort semmering gefahren...da waren Strassen, wo man im 250TD den zweiten Gang grad noch nutzen konnten, aber der kletterte souverän da rauf am Schnee....

Post by "RainerP" of Jan 3rd 2010, 10:03 pm

Leute,

wozu benutzt ihr denn die Feststellbremse, dass diese so schnell abraucht?? Zumindest bei mir hält sowas ewig.

Meine Meinung ist, dass sich die Grenzen der Physik auch mit moderner Technik nicht überschreiten lassen. Vorausschauende und angepasste Fahrweise machen vieles wett, was den Oldies in punkto aktiver Sicherheit zu fehlen scheint. Das A und O sind gute Reifen, und damit meine ich nicht nur die Profiltiefe.

Die einzigen unschönen Erlebnisse hatte ich bisher nur mit der E-Klasse, die trotz ESP einige Male hinten ausgebrochen ist. Ganz zu schweigen von den hinteren Bremsbelägen, die dank der be**** Reifen durch ein überempfindliches ASR ziemlich schnell abgeraucht sind. Mit neuen Reifen und deutlich mehr Grip hat sich das allerdings auch gegeben.

Man hätte den Test mal andersrum durchführen müssen: beide Fahrzeuge fahren die Rampe hoch. Wie weit der BMW wohl gekommen wäre.....

Bis dann,
Rainer

Post by "MrBinford" of Jan 3rd 2010, 10:43 pm

Um nochmal auf die aktuelle Technik einzugehen! Mein fast 2 Monate alter VW Caddy Life 1.9 TDI hat eine Starrachse mit Blattfedern auf der Hinterachse (soweit ich weiß)! Dagegen ist die Eingelenk-Pendelachse der Flosse doch Hightech, oder?

Post by “Trompka” of Jan 3rd 2010, 11:03 pm

1. Mein 220/8 besitzt das 1971 eingebaute Serienfahrwerk
2. 175/80/14 empfinde ich auf einem Fahrzeug mit 1,4 to Leergewicht und ner Vmax von ca 190 km/h als grob fahrlässig. Unter 90% aller Fahrsituationen steht dasselbe Auto mit 195/65/15 um min eine Fahrzeuglänge schneller! Für einen Test stelle ich gerne die Reifen zur Verfügung! Somit ist auch der Vergleich zum mit 205/60/15 bereiften S124 absolut unfair! Bin selbst mal 2 Monate 175er auf dem /8 gefahren und hab sie dann verschenkt um mir 195/70/14 zu holen.

Viele Grüße

M.

P.S.: Caddy hat tatsächlich STARRACHSE (Stahlrohr) an Blattfedern. Nix Verbundlenker!

Post by “Sebastian Nast” of Jan 4th 2010, 1:33 am

[Quote from EberhardWeilke](#)

...oder Falken. Aber vielleicht guck ich auch nicht ausreichend genau hin.

Hehe ich weiß ja nicht auf was für Mobile du da kuckst, aber wenn auf einem Treffen auf den 18/19/20 Zöllern wirklich NoName-Reifen drauf sind, dann das ist das für die Kollegen dort, doch DAS gefundene Fressen, so was kann sich kein echt coole Poser leisten, schon aus Prestige Gründen... 😊😄

Quote

Aber selbst mit einer Superduper-Hightec-Mischung würde der Karren auf Poserreifen die Prüfvorrichtung runterrutschen. So wie die Superduper-Hightec-Mischung bereiften Poserschlitten auf nasser oder verschneiter Fahrbahn vor mir im Weg rumrutschen, wenn ich vorwärts kommen will.

Jo, klar, in erster Linie sind fette Felgen/Reifen natürlich NUR für die Optik da ...



...aber ich weiß ja nicht so recht, ob du mit deinem S124 mit 15"-185er Teerschneidern gegen einen fetten S212 mit 20"-255er Conti, Michelin o.ä. da auf der schrägen Wasserfläche wirklich mithalten könntest... !?!
... von einem 123er oder 115er natürlich mal ganz zu schweigen ...



Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “EberhardWeilke” of Jan 4th 2010, 6:11 am

...195er als Serienreifen. 185er eigentlich nur der 200 und 200 D. Das solltest Du als Experte doch wissen, oder? 😊

Weil 195/65 R 15 derzeit wohl das meistverbreitete Reifenformat überhaupt sein dürfte, kriegt man da für ganz kleines Geld absolute Spitzenreifen. Insofern würde ich die Herausforderung aufnehmen. Mag sein, dass das ABS des W 212 einen Tackel feinfühlicher regelt und auch die Hinterachse bis an die Haftgrenze mitarbeitet, der relativ hecklastige S 124 hat hier noch Verbesserungspotential. Insgesamt dürfte sich das aber nicht viel schenken. Zumal beim W 212 fast eine viertel Tonne mehr Auto entschleunigt werden müssen.

Vielleicht montieren die Poser die guten Reifen ja auch nur für die Treffen auf die Autos. Ich seh diese Autos ja nur im Alltagsbetrieb und da ist die Reifenqualität oft nicht ganz optimal. Aber Du schreibst es ja schon selbst: "in erster Linie sind die fette Reifen/Felgen natürlich NUR für die Optik da". Auf 255er Reifen wird der W 212 diese Prüfanordnung gemütlich runtergleiten.

Herr Trompka. Mein W 123 fährt keine 190 km/h. Dein 220er übrigens auch nicht 😊 Die Kraft, die ein Reifen übertragen kann, ist das Produkt von Aufstandsfläche, Anpressdruck und Reibwert. Breitere Reifen, weniger Anpressdruck, das Produkt bleibt weitgehend gleich. Wegen des geringeren Anpressdrucks kann eine weichere Mischung verwendet werden, was aber in der Praxis bei unseren Reifen kaum passiert. Mag sein, dass auf trockener Straße die 195 ein klein wenig im Vorteil sind, auf nasser und verschneiter Straße fahr ich Dir davon 😊

Mal aus dem Fenster gucken: Heute ist verschneit bis nass.

Post by "Alex Jeitler" of Jan 4th 2010, 5:33 pm

[Quote from Sebastian Nast](#)

Jo, klar, in erster Linie sind fette Felgen/Reifen natürlich NUR für die Optik da ...

Natürlich sind die nicht nur für die Optik da. Durch den höheren Luft und Rollwiderstand sinkt die Leistung bzw erhöht sich der Kraftstoffverbrauch.

Daran verdienen die Ölmultis und Vater Staat verdient gleich doppelt: einmal an der Mehrwertsteuer für das teurere Produkt und das zweite Mal bei der Mineralölsteuer wegen dem höheren Verbrauch. Warum sollte ein loyaler staatstreuer Beamter wie Basti so einen Mumpitz sonst empfehlen? 😂😂😂😂😂😂

Stichwort Beamter:

<http://www.youtube.com/watch?v=wIPY1TJQnol&feature=related>

<http://www.youtube.com/watch?v=evAYxYwB8ek&NR=1>

Unser Basti wird uns bestätigen können, daß es auf Ämtern so läuft 😄😄😄😄😄😄

Post by “Sebastian Nast” of Jan 5th 2010, 12:09 am

[Quote from EberhardWeilke](#)

. Auf 255er Reifen wird der W 212 diese Prüfanordnung gemütlich runtergleiten.

Hehe na genau dass nun wohl eher nicht, denn gerade auch beim Nassbremsen bieten gute Marken-Breitreifen ja druchaus echte Vorteile, also da sehe ich dich im S124 eher am breits stehenden S212 mit den 255er Reifen vorbeigleiten ... 😄😄

Quote

DAT e.V. und Dunlop beweisen im Vergleichstest:

Tuning macht Autofahren sicherer! Breitreifen verkürzen Bremsweg auf trockener und nasser Fahrbahn

Tuning macht Autofahren sicherer: Zu diesem Ergebnis kommt der Vergleichstest, den der VDAT e.V., der Verband Deutscher Automobil-Tuner, in Kooperation mit Reifenhersteller Dunlop durchführte. Auf dem Dunlop Testgelände der SP Reifenwerke in Wittlich wurden Bremstests mit zwei identischen VW Golf 4 mit 15 Zoll Serienbereifung und 18 Zoll Niederquerschnittspneus durchgeführt. Die Ergebnisse auf trockener wie auf bewässerter Fahrbahn geben der Tuningvariante ein hervorragendes Sicherheitszeugnis: Auf trockener Straße kommt der auf 18 Zoll Pneus umgerüstete Golf aus Tempo 100 nach 40,3 Metern und damit 4,1 Meter früher als sein Pendant mit 15 Zoll Serienrädern zum Stillstand. Auch auf nasser Fahrbahn dominieren die Tuner-Breitreifen deutlich: Aus Tempo 80 erreichte das Fahrzeug mit den Tuningpneus mit 27,6 Metern einen um 2,9 Meter kürzeren Bremsweg als das Auto mit Serienbereifung.

"Mit diesem Test wollten wir beweisen, dass Tuning durch Breitreifen nicht nur einen optischen Effekt hat, sondern vor allem auch die aktive Sicherheit des Fahrzeugs weiter erhöht", erläutert VDAT Vorstandsmitglied Michael Lauer die Motivation zur Durchführung dieser Testreihe.

Als kompetenter Partner für diesen Test stand VDAT Mitglied Dunlop bereit. Das Hanauer Unternehmen stellte dazu nicht nur die Reifen, sondern auch das für derartige Versuche optimal geeignete Prüfgelände in Wittlich zur Verfügung.

Im Test wurden zwei identische VW Golf 4 mit Serienfahrwerk gefahren. Ein Auto war mit der Serienbereifung Dunlop SP Sport 200 im Format 195/65 R 15 ausgerüstet. Das zweite Fahrzeug wurde mit BBS 8Jx18 Leichtmetallrädern und Dunlop SP Sport 9000 225/40 ZR 18 Breitreifen bestückt.

"Vorteile bieten Breitreifen gegenüber den schmälere Serienreifen insbesondere beim Bremsen", weiß Dipl. Ing. Harald Schmid, der bei Dunlop die technische Entwicklung für die Tuner leitet. "Durch die größere Auflagefläche, die weichere Gummimischung und die geringere Walkarbeit von Breitreifen werden die Verzögerungskräfte besser auf die Straße übertragen. Die Bremswege werden deutlich verkürzt. Außerdem bleibt das Fahrzeug bei einer Vollbremsung deutlich spurstabiler und somit besser beherrschbar." Der Unterschied zwischen den beiden Reifengrößen ist frappierend. Bei einer ABS-geregelten Vollbremsung aus Tempo 100 kam der VW Golf 4 mit 225/40 ZR 18 Breitreifen nach exakt 40,3 Metern zum Stehen. Das Fahrzeug mit 195/65 R 15 Serienpneus benötigte einen Bremsweg von 44,4 Metern und war damit an der Stelle, wo das Auto mit der Tuning-Rad/Reifen-Kombination zum Stillstand kam, noch mit einer Geschwindigkeit von 30,5 km/h unterwegs. "Man kann sich leicht ausmalen, dass dieser gewaltige Unterschied bei einem Fußgänger, Radfahrer oder selbstverständlich auch für die Fahrzeugbesatzung selbst zwischen Leben und Tod entscheiden kann", erläutert Michael Lauer vom VDAT e.V.

Der Vergleichstest von VDAT e.V. und Dunlop widerlegt darüber hinaus auch das alte Vorurteil, dass Breitreifen bei Nässe schmälere Pneus unterlegen seien. "Bei gleicher Profiltiefe ist der Breitreifen beim Bremsen und beim Handling eindeutig im Vorteil", erklärt Dunlop Techniker Harald Schmid. "Die Testergebnisse sprechen da eine ganz eindeutige Sprache."

Bei der Vollbremsung mit ABS aus einer Geschwindigkeit von 80 km/h kam der Golf mit 18 Zoll Bereifung auf nasser Fahrbahn nach 27,6 Metern zum Stehen. Das Auto mit 15 Zoll Rädern benötigte für die gleiche Bremsung 30,5 Meter und war beim Stillstand des Fahrzeugs mit der Tuningbereifung immer noch 24,6 km/h schnell.

"Damit ist eindeutig bewiesen, dass Tuning für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgt", weiß Michael Lauer vom VDAT. "Breitreifen sind keineswegs nur Show, sondern können auch Leben retten und vor schweren Verletzungen bewahren. Diese Funktion kann aber nur erfüllt werden, wenn jeder Autofahrer nicht nur darauf achtet, dass er nur TÜV-geprüfte Rad/Reifen-Kombinationen mit einwandfreier Freigängigkeit zur Karosserie montiert, sondern sich auch um eine ausreichende Profiltiefe und vor allem um einen korrekten Luftdruck kümmert."

VDAT / Dunlop Bremsvergleichstest zwischen Serienbereifung und Tuning Rad/Reifen-Kombination

Die Messwerte

Trockenbremsen mit ABS aus 100 km/h
Reifengröße Bremsweg Verzögerung Restgeschwindigkeit
195/65 R 15 44,4 m 8,69 m/s² 30,5 km/h
225/40 R 18 40,3 m 9,58 m/s² 0,0 km/h

Nassbremsen mit ABS aus 80 km/h
Reifengröße Bremsweg Verzögerung Restgeschwindigkeit
195/65 R 15 30,5 m 8,09 m/s² 24,9 km/h
225/40 R 18 27,6 m 8,95 m/s² 0,0 km/h

Quelle VDAT

Display More

Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “EberhardWeilke” of Jan 5th 2010, 12:39 am

Quote

die weichere Gummimischung

Da steht es und Du überliest es doch.

Post by “Sebastian Nast” of Jan 5th 2010, 1:31 am

Jepp halt ein Faktor warum die Breitreifen besser sind als die Serienreifen ... 👍

Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “Alex Jeitler” of Jan 5th 2010, 1:54 am

wenn ich aus 80km/h einen Dunlop 200 beim Bremsen um 4 meter unterbieten will, dann nehm ich einen conti gleicher dimension und gut ist....

wenn man reklame mal als realität darstellt dann ist es einfach nur traurig

Post by “B. Bredehorn” of Jan 5th 2010, 2:06 am

es ist ja nicht nur Reklame = Realität, sondern Fernsehen = Realität. Das ist schlimmer...

Post by “Sebastian Nast” of Jan 5th 2010, 2:46 am

[Quote from Alex Jeitler](#)

wenn ich aus 80km/h einen Dunlop 200 beim Bremsen um 4 meter unterbieten will, dann nehme ich einen Conti gleicher dimension und gut ist's....

wenn man reklame mal als realität darstellt dann ist es einfach nur traurig

Äh wagt für eine Reklame ?

Und wieso sollte man beim Vergleich Serienreifen vs. Breitreifen jetzt auch noch Reifen zweier verschiedener Hersteller nehmen ?? - DANN wäre die Vergleichbarkeit doch erst recht nicht mehr gegeben ??

Klar hätte man den Vergleich jetzt auch mit 195er und 225er von Conti machen können, aber auch da hätte der 225er ja besser abgeschnitten wie der 195er !?!

Mit besten Sterngrüßen
Sebastian

Post by “bacigalupo” of Jan 5th 2010, 10:21 am

Breitreifen bedingen höhere Lenkkräfte und damit mehr Verschleiß an Vorderachsgelenken, Lenkgetriebe usw. usw. Der Grenzbereich wird zwar auf trockener Straße höher, aber dafür kleiner, das Wegrutschen kündigt sich nicht schon lange vorher an, sprich der Wagen ist nicht

so gut zu kontrollieren. Mit dem 175/80R14 auf dem 230/8 kann ich mit quielenden Reifen super auf kurvigen Landstraßen ums Eck wetzen und kann hören, ob es zuviel ist oder nicht.

Ich hab mal 195/70R14 auf Fuchs-Alus auf einen 240 D 3.0 montiert, danach war der Wagen ein gemeiner Untersteuerer á la Frontantrieb geworden, die Neutralität, die er mit 175/80R14 hatte, war dahin.

MfG

bacigalupo

Post by “Mathieu Bouten” of Jan 5th 2010, 12:29 pm

Die Kontaktfläche eines Reifens wird doch nur bestimmt durch das Fahrzeuggewicht und den Reifendruck.

Breitreifen haben dort eine quer-breite Kontaktfläche wo Schmalreifen eine längere Kontaktfläche haben.

Dadurch hat meine Meinung nach eine schmalere Reifen das Vorteil gegen Aquaplaning. Nachteil ist das ein Schmalreifen mehr verformt wird während das fahren und so eher warmer wird.

Mathieu

Post by “EberhardWeilke” of Jan 5th 2010, 12:46 pm

...was bedeutet schon Physik, wenn die Presseabteilung eines Reifenherstellers den Sebastian überzeugt.

Das sind auch die, die jeden Herbst behaupten, dass unter sieben Grad Sommerreifen gefährlich werden.

Post by "Elchtest" of Jan 5th 2010, 12:53 pm

bei der ganzen Diskussion, warum Rennsportwagen eigentlich immer Breitreifen fahren?

Warum ist im Formel 1 Regelwerk die Reifenbreite begrenzt?

Und warum haben Sportwagen i.d. Regel höhere Kurvengeschwindigkeiten als Motorräder, obwohl Motorradreifen eine weichere Gummimischung haben.

Es werden auch nicht für Breitreifen und "normale" immer verschiedene Gummimischungen genommen; meistens sind es die gleichen, nur das Profil ist anders (meine Erfahrung mit Phoenix / Conti).

Also, warum sollen schmale besser sein?

Gruß
Christian

Post by "Gullidegg" of Jan 5th 2010, 1:33 pm

Man kann sowas doch garnicht pauschal abhandeln. Die Physik kommt dabei allein schon deshalb an ihre Grenzen weil ein Reibungskoeffizient niemals konstant sein kann, solange wir

von Asphalt reden. Ab einer gewissen Rauheit der Oberfläche ist außer Reibung auch noch die mechanische Verzahnung im Spiel. Da krallt sich eine weiche Gummimischung besser in die Asphaltstruktur als eine harte, ein breiter Reifen hat potentiell mehr von diesen Verzahnungen, vor allem dann wenn er weicher ist. Je nach Oberfläche, Härte der Mischung und Auflagefläche relativieren sich solche physikalischen Größen.

Auf meinem W201 hatte ich bisher nur den Vergleich 185/65r15 und 195/60r15. Letztere sind in Kurven bei trockener Straße wesentlich besser, bei nasser Straße aber Gülle. Verbrauchen tun sie auch wesentlich (!) mehr, sogar laut km-Zähler, obwohl der mehr km zählen müsste weil der Umfang geringer ist. Komfort und Laufruhe sind bei den 195ern mit kleinerem Querschnitt auch dahin. Ich hab aber keine Ahnung, was jetzt woran liegt, was markenspezifisch ist und was an der Breite und was wiederum am Querschnitt liegt. Es lässt sich so pauschal nicht sagen, viel aussagekräftiger sind Tests und Erfahrungswerte, letztere wiederum sind gerade im Internet derart subjektiv, dass die nix nutzen.

Bestes Beispiel der Subjektivität beim Kaltstartverhalten von Pölmotoren:

Aussage: "Springt auch mit 100% Pöl immer problemlos an"

Heißt für mich:

"Läuft nach etwas längerem Vorglühen spätestens nach der dritten Umdrehung und dann gleich rund auf allen Töpfen, auch bei -10°C als Laternenparker, was anders als Pöl kam die letzten 10 Tankfüllungen nicht rein"

Heißt für andre vielleicht:

"Nach mehrmaligem Glühen und langem Orgeln hustet ein Topf nach dem andren los, wenn man die Leerlaufdrehzahl dann bei 3000U/min hält, läuft der auch rund. Auf 10 Liter Restdiesel wurden 100% Pöl draufgeleert, der Wagen steht in der unbeheizten Garage bei -10°C Außentemperatur. Problem gabs den Winter über aber keins, der Wagen lief immer irgendwie an"

Gruß Jo

Post by "RAZVAN" of Jan 5th 2010, 2:19 pm

[Quote from Elchtest](#)

warum haben Sportwagen i.d. Regel höhere Kurvengeschwindigkeiten als Motorräder

Hi,

betrachtet man das Parralelogramm der wirkenden Kräfte (Seitenaufstandskraft; Fliehkraft, Reibe etc) am Reifen, so hat der Sportwagen den Vorteil, das sich diese Kräfte halbieren bzw. auf zwei Träger verteilen (weil ja Achse mit zwei Reifen, anstelle eines Reifen vom Moped) = Ob das jetzt so stimmt, sei mal dahingestellt 🙄

Was total lässig an diesem Thred ist, es hat sich herauskristalisiert, das nicht Oldtimer vs. Neuwagen ausschlaggebend ist, sondern es kommt nur auf die Bereifung an. (Ahha!!!... 👍)

Ciao

Post by “Alex Jeitler” of Jan 5th 2010, 2:22 pm

kein mensch kauft zwei dimensionen reifen der gleichen type nur unterschiedlich breit um zu vergleichen....

wenn zwei reifen unterschiedlich breit sind wird der breitere früher aufschwimmen, wenns nicht so wär könnten schiffe auch nicht schwimmen.....

Post by “Alex Jeitler” of Jan 5th 2010, 2:28 pm

[Quote from Elchtest](#)

Und warum haben Sportwagen i.d. Regel höhere Kurvengeschwindigkeiten als Motorräder, obwohl Motorradreifen eine weichere Gummimischung haben.

ich hab mal auf einer bergstrasse mit sauengen kehren mit dem 250TD ein paar schwere motorräder vor mir hergetrieben...sportwagen is er aber deswegen keiner...auch wenn ich gelegentlich die sau rauslasse

Post by “Frank Feldmann” of Jan 5th 2010, 3:02 pm

eine weichere Reifenmischung haben als Sportwagen?

In den 90er Jahre gab es mal ein Vergleichsrennen zwischen dem amtierenden DTM-Meister auf seinem DTM-Mercedes gegen den amtierenden deutschen Superbikemeister auf seiner Ducati, wenn ich mich recht erinnere. Das Auto hat mit ein paar Sekunden gegen das Motorrad gewonnen, der Grund waren die höheren möglichen Kurvengeschwindigkeiten wegen der effektiven Bodenanpressung durch das Spoilerwerk. Unter Otto Normalfahrern entscheidet i.d.R. wohl eher das fahrerische Können über die Kurvengeschwindigkeit.

Viele Grüße

Frank

Post by “Alex Jeitler” of Jan 5th 2010, 3:46 pm

in sehr engen kurven ist das auto einfach im vorteil, sobald der radius grösser wird das motorrad....

Post by "DetlefGeorgi" of Feb 20th 2010, 2:57 am

Ich habe den Film auch gesehen. Soviel vorweg, Ich habe bei meinem /8ter Felgen drauf mit Ganzjahresreifen. Meinen habe Ich seit Jan.2009 und habe auch schon ein paar Sachen erlebt, zum einen ein Vollbremsung vor einer Ampel (von der Ich wusste das Sie a: schnell umschaltet und b: dort sind schon einige Masten umgelegt worden sind). Ich hatte aber nicht den Eindruck das der Bremsweg 4X so lang war wie normal, er war schon länger als wenn Ich mit dem Astra (von meinem verstorbenen Vater) gebremst hätte. Zum zweiten werde Ich meinen 190Dc nicht mehr hier im Berufsverkehr in Hamburg bewegen wenn es nicht sein

muss. Ich kriege immer einen Hals wenn irgendwelche Möchtegernschummis 😡 2m vor mir Einscheren (nennt man auch Schneiden) und dann in die Eisen gehen, nur damit Sie an der nächsten Ampel 5m weiter vorne sind und es so einem alten Stinker mal zeigen können. Solche Situationen habe

Ich schon einige male erlebt, Ich möchte gar nicht daran denken wenn so einer dann plötzlich eine Vollbremsung 2m vor mir machen muss, den schiebe Ich dann

mit meiner Flosse auch noch auf seinen Vordermann 🙌 .

Fing ja mit der Frage an, warum es an Wochenden verstärkt zu Unfällen mit Old- und Jungtimern kommt... Ich für meinen teil unterstelle erstmal das liegt zuerst an denen die nicht unsere Autos fahren, weil Wir wissen wie Sie reagieren und das Sie anders reagieren als ein neues Fahrzeug. Ich denke mal das Jeder von euch schon ähnliche Situationen (mit dem Einscheren) erlebt hat wie Ich Sie oben beschrieben habe.

detlefgeorgi 😊

Post by "majus" of Feb 20th 2010, 12:53 pm

Moin,

[Quote from DetlefGeorgi](#)

Zum zweiten werde Ich meinen 190Dc nicht mehr hier im Berufsverkehr in Hamburg bewegen wenn es nicht sein muss. Ich kriege immer einen Hals wenn irgendwelche Möchtegernschummis 😡 2m vor mir Einscheren (nennt man auch Schneiden) und dann in die Eisen gehen, nur damit Sie an der nächsten Ampel 5m weiter vorne sind und es so einem alten Stinker mal zeigen können.

detlefgeorgi 😊

och, das habe ich so nie empfunden, muß ich sagen. Ich fand Autofahren in HH, außer natürlich im Stau, eigentlich immer recht OK, Zügig (60/70km/h), nicht sehr aggro, easy, jedenfalls wesentlich angenehmer als in meiner alten Heimat Berlin. Dort künne ja gar nicht mit Autos umgehen! 😊

Hier in Zürich kann man eigentlich gar nicht geschnitten werden, sind fast alles nur einspurige Straßen, alles ab 51km/h wird teuer...

Grüße
Marius

Post by “bacigalupo” of Feb 21st 2010, 10:55 am

mal richtig in die Eisen gehen zu wollen, bis hin zum Blockieren, wenn man nicht ausweichen kann. Viele Leute trauen es sich nicht, mal voll reinzusteigen aus Angst, daß die antike Technik auseinanderfällt...Daß mich jemand absichtlich ausbremst, um mir zu zeigen, was für eine ewiggestrige Karre ich fahre, ist mir noch nicht passiert. Solchen Frontantriebsfreunden zeige ich lieber mal auf einer kurvigen fränkischen Landstraße, was der Opa fahrwerkstechnisch noch alles drauf hat, und das ist beim /8 noch eine ganze Menge. Gestern mußte ich ausnahmsweise mal einen heavy-duty-Test durchführen und die zulässige Anhängelast von 1875 kg (beim 230/8) voll ausnutzen: Ein 1400kg-Bolide mußte per Hänger über ein paar Hundert km transportiert werden, ein anderer Zugwagen war grad nicht da. Auch das hat gut funktioniert, es bremst ordentlich, es beschleunigt menschlich und es fährt sich im Rahmen der erlaubten Geschwindigkeiten sicher. Hohe Anhängelasten können nicht viele Konstruktionen der 60er Jahre ab und auch viele moderne CDCTCI-Frontflitschenkombis mit übergewichtigen 1600-1700 kg Leergewicht haben oft recht schwachbrüstige AHL von 1400-1800 kg eingetragen, woran das wohl liegen mag? Vielleicht am Klasse B-Schein des heutigen Durchschnittstreibers, der eh nur noch Züge mit max. 3500 kg ZGG fahren darf...

MfG

bacigalupo

Post by "Alex Jeitler" of Feb 21st 2010, 10:16 pm

[Quote from bacigalupo](#)

übergewichtigen 1600-1700 kg Leergewicht haben oft recht schwachbrüstige AHL von 1400-1800 kg eingetragen, woran das wohl liegen mag?

vielleicht an den zu langen achsübersetzungen die bewirken das das gute drehmoment untenrum genau nix bringt?

Post by "EberhardWeilke" of Feb 21st 2010, 11:35 pm

...an der deutlich zu knapp ausgelegten Motorkühlung.

Hummer H3 mit Fünfzylinder, ein Auto, das so tut, als ob es ein ausgewachsener Geländewagen sei, darf gebremst 1450 kg ziehen. Ungebremst 950 kg.

Und tatsächlich, hängt man einen amtlichen Hänger dran, überhitzt das ganze, der Motor geht in den Notlauf und alle 200 - 250 Kilometer sucht man die Tankstelle auf.

Post by "bacigalupo" of Feb 22nd 2010, 10:05 am

AHL so winzige Kühler, zmindest die Modelle ohne Klima? Und dann noch diese lächerliche elektr. Lüfterkupplung? Kein Wunder, wenn am "Würgauer Berg", einer 4 km langen steilen fränk. Autobahnsteigung, die Kopfdichtung des M102 verwendet...

Da fährt man mit dem /8 im Gespannbetrieb notfalls im 2. Gang je nach gebotener Eile mit 60-80 km/h und 4500-6000 Touren hoch, ohne daß die Wassertemperatur die 100 Grad

überschreitet...

MfG

bacigalupo

Post by “EberhardWeilke” of Feb 23rd 2010, 10:47 am

...man kann mit einem S 124 eine Brennstoffzellen-B-Klasse zehn Kilometer durch die Landschaft ziehen, während sie in Seelenruhe ihre Batterien rekuperiert. Nicht fragen... 😊

M 102 zieht wie eine Lok alles, wenn man es nicht drauf anlegt, ihn kaputt zu machen. Ist halt ein Motor, der nicht für alle Hände bestimmt ist.

Post by “bacigalupo” of Feb 23rd 2010, 4:21 pm

und der hat z.B. einen größeren Kühler als der M102, selbst ohne Klima. Mit M111 sind sogar bei 2 Litern 2100 kg AHL (T) bzw 1900 kg (Limo) erlaubt, während beim asthmatischen 200 TE / 200 E / 200 CE nur 1500 kg drin sind. Aber wirklich schön Hängerfahren kann man mit dem OM 603 Sauger, den muß man nicht mal hochdrehzahlig quälen, der zieht sogar. Gestern erst wieder ausgetestet.

Grüße

bacigalupo

Post by “EberhardWeilke” of Feb 24th 2010, 12:39 pm

...und die Magnetkupplung zieht, dann ist auch ein M 102 im W 124 temperaturstabil. Die sind damit Polizeiauto gefahren, die haben auf das Chassis Krankenwagen gebaut, der Motor kann was ab.

Halt nicht in jedes Hand 😊 .

Ist mir auf jeden Fall lieber als so ein gemischgekühlter Steinzeitmotor 😄

Post by "Rainer" of Feb 24th 2010, 1:56 pm

Hi,

kann ich nur bestätigen. Mein 230TE wird mit oder ohne Hänger nie wärmer als ca. 90°C und das auch mit ca. 2t die Kasseler Berge hoch. Mir ist es nur einmal (leer und ohne Hänger) im Stau passiert, dass die Temp. anstieg. Da ich ihn gerade neu hatte, wurde mir doch mulmig zumute, da ich nix vom Lüfter gehört habe. Der Stau löste sich aber auf, bevor er zu heiß wurde. Zu Hause habe ich dann erst einmal getestet, ob der Lüfter überhaupt funktioniert. Das tat er. Hab ihn aber bisher niemals benötigt.

Gruß
Rainer