

KÖNIGSKLASSE

Von Simon Haltiner (Text) und Daniele Carrozza, zvg (Fotos)

Ruedi Steck will mit seinem Swiss Performance Team gross rauskommen und 2013 auf dem Salz in der Königsklasse antreten, bei den Streamlinern.

Vor fünf Jahren besuchte der Event-Organisator und Tuner Ruedi Steck erstmals die Salt Flats von Bonneville im US-Bundesstaat Utah, dem Mekka der Geschwindig-

keits-Rekordfahrer. Seither trägt er den Virus in sich. Steck lernte dort den Weltrekordfahrer und Konstrukteur Sam Wheeler kennen (TÖFF 05/08), der ihn 2008 in Zürich besuchte. In der Folge verhalf Steck Wheeler zu einem High-speed-tauglichen Vorderrad für seinen Streamliner. Aber was ist eigentlich ein Streamliner? Ein vollverkleideter Kabinentöff wie das Acabion auf Seite 74, jedoch optimiert für Tempo-Rekordfahrten. Kurzum: das Schnellste, was es auf zwei Rädern gibt. Noch im selben Jahr trat man als Swiss Performance Team auf dem Salz an. Im Folgejahr waren dann Ruedi Steck (Suzuki Hayabusa), Hans Versfeld (Suzuki B-King), Sven Traber (Eigenbau V-Twin Turbo),

Fritz W. Egli (Turbo-Hayabusa mit Seitenwagen) und Sam Wheeler, dessen Streamliner wegen eines Motorschadens ausfiel, am Start. Dafür konnte Fritz W. Egli mit 331 km/h einen Weltrekord in die Schweiz holen.

Wer einmal Salz gelect hat ...

«Für mich war immer klar, dass ich eine Steigerung will», erklärt Steck. Nachdem er Wheeler bei dessen Streamliner geholfen hat, will er nun seine eigene Boden-Boden-Rakete bauen und damit nach der Speed-Krone greifen. Ein äus-

serst anspruchsvolles Unterfangen: Die drei neuralgischen Punkte sind Motor, Chassis und Verkleidung. Letztere entscheidet über die Aerodynamik, die

schon mal einen Zielkonflikt mit sich bringt: Einerseits soll sie möglichst strömungsgünstig sein, da der Luftwiderstand mit steigendem Tempo exponentiell ansteigt. Andererseits soll ein gewisser Anpressdruck dafür sorgen, dass das Geschoss nicht abhebt und eine Tangente zum Mond beschreibt. Nur: Was Anpressdruck erzeugt, stemmt sich unweigerlich in den Wind.

TÖFF-Redaktor Michael Kutschke hat Steck mit Dr. Maskus verkuppelt, dem Schöpfer des Acabion (an der Swiss-Moto bei Swiss Performance zu bestaunen), der sein geballtes Know-how in die Entwicklung der Verkleidung des Schweizer Streamliners steckt. Die Berechnung der optimalen Form erfordert enorme Rechenpower und läuft parallel mit der Konstruktion des Chassis, dem sich Metallbauprofi Rolf Kopinits annimmt. Keine einfache Aufgabe, denn einerseits sind unzählige Vorschriften der FIM zu berücksichtigen, andererseits ist eine möglichst leichte und dennoch steife Konstruktion das Ziel.

Viel Speed braucht noch mehr Schub

Um die horizontale Dynamik kümmert sich der vom Schweizer Suzuki-Importeur gelieferte Hayabusa-Reaktor, dem Rolf Feusi eine Zwangsbeatmung mittels Rotrex-Lader spendiert. Letzterer vereint den hohen Ladedruck eines Zentrifugalturbos mit dem direkten Ansprechverhalten eines Kompressors. Das erst erlaubt den Einsatz einer Traktionskontrolle,

die – wie auch die restliche Elektronik – von Nico Pouchon eigens für das Geschoss entwickelt wird. Die Einspritzung ist ebenfalls eine Sonderanfertigung, denn Steck, der vom E85-Bio-King-Projekt von Suzuki-Schweiz und TÖFF überzeugt ist, will mit Bioethanol fahren. Dieses besitzt nicht nur einen grünen Heiligenschein, sondern ermöglicht vor allem eine grössere Leistungsausbeute aufgrund des Lambdawertes von 9:1. Das heisst, für eine saubere Verbrennung beträgt das Gemisch neun Massenanteile Luft zu einem Anteil Treibstoff. Das verringert die thermische Belastung im Brennraum bei gleichem Ver-



Swiss Performance Team (v. l.): Kopinits, Feusi (vorne), Versfeld, Steck und Pouchon. Nicht auf dem Bild sind Sven Traber und Fritz W. Egli.

PIRELLI

DIABLO
ROSSO
NEW 2011

pirelli.ch
pneu-service.ch

Wir haben das Motorrad dazu.
Jetzt vom Händler oder privat.

auto
ricardo.ch



brennungsdruck und ermöglicht folglich einen grösseren Ladedruck. Da nun Normalbenzin mit Lambda 14,7 verbrennt, muss eine um 30 Prozent durchsatzstärkere Einspritzanlage her. Eine solche existiert aber nicht und muss daher eigens gebaut werden.

Sie sehen den Rattenschwanz, der ein solches Projekt unendlich komplex werden lässt. Entsprechend verbirgt sich der Grossteil der Leistung für einen Weltrekord in der Konzeption, der technischen Kreativität und der erfolgreichen Zusammenarbeit im Team. Die Fahrt stellt letztlich nur die Krönung dar.

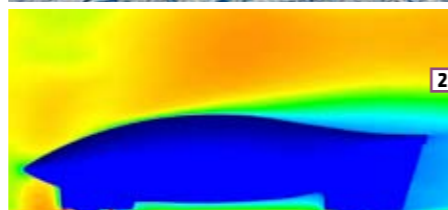
Geradeaus Gas geben kann jeder ...

Das mag sich manch einer denken. Wer aber schon einmal richtig schnell unterwegs war, der weiss, dass dann alles anders ist: Die Nadel klettert, und plötzlich kommt Unruhe in die Fuhre. Sanfte Bodenwellen verdichten sich zum Dauerschütteln, und schwächste Seitenwinde entwickeln eine ungeahnte Wucht. Die Front pendelt hin und her und muss tunlichst auf Kurs gehalten werden. Gleichzeitig brüllt der voll am Limit glühende Motor aus vollen Rohren und kann jeden Augenblick detonieren. So, und jetzt probieren Sie, sich das Ganze bei Tempo 500km/h vorzustellen. In einer Sekunde bringen Sie da 139 Meter hinter sich. Das sind anderthalb Fussballfeldlängen. Die Strecke von Bern nach Zürich würde man zum

Entsetzen der anderen Verkersteilnehmer in erfrischenden 14,4 Minuten zurücklegen.

Die Räder des Streamliners rotieren bei diesem Speed mit über 5500/min. Bei diesen Drehzahlen zerren gewaltige Kräfte an der Lauffläche des Reifens. Das aufgewirbelte Salz wirkt dazu wie eine voll aufgedrehte Sandstrahlmaschine. Reifen, die das mitmachen, sind ungefähr so selten wie Mondgestein. Good Year hat 20 Stück in 23 Zoll gebaut. Steck hat davon fünf geleast. Richtig gelesen: Der Pneu ist dermassen exklusiv, dass er nur geleast werden kann. Und zwar nur, wenn man eine spezielle Haftpflichtversicherung besitzt.

Drei Teams kämpfen derzeit um den Rekord in der Königsklasse: Der erneut auf eigene Faust fahrende Sam Wheeler, Chris Carr im BUB-7-Streamliner und der aktuelle Rekordhalter Rocky Robinson mit seinem Ack-Attack-Twin-Hayabusa-Streamliner. 2010 brannte Robinson mit 376.363 mph (605.697 km/h) über das Salz, und 2011 wird er als Ehrengast an der Swiss-Moto zugegen sein. Die Latte wandert immer weiter nach oben, doch die Sterne stehen schon mal gut für das bis auf den Fahrer komplett zusammengestellte Swiss Performance Team: Das Ziel sind erste Testfahrten im kommenden Jahr. Wenn alles glatt läuft, soll der Schweizer Streamliner 2013 erstmals amerikanisches Salz unter die Räder nehmen. Wir sind gespannt und bleiben dran.



1.+2. Das Streamlining obliegt Acabion-Erfinder Maskus. 3. Dieser Pneu ist auf 450 mph geprüft und wird mit 10 bar gefahren.



GENAU WIE FRÜHER. NUR BESSER.

Diese Maschine verbindet den klassischen Roadster-Look mit moderner Fahrdynamik. Mit ihrer Lackierung in Saphirschwarz metallic, dem eleganten Mittelstreifen in Alpinweiss und den Drahtspeichenrädern setzt sie nostalgische Akzente. Entdecke das einzigartige Roadster-Gefühl jetzt bei uns auf einer Probefahrt.

DIE NEUE BMW R 1200 R CLASSIC ABS/ASC.

MOTO-CENTER THUN
Bernstrasse 117, 3613 Steffisburg, www.moto-center.ch

SWISS-MOTO 17.-20. Februar, Halle 3, Stand B08

„The Legend is back“
America's First Motorcycle

Indian MOTORCYCLE SWITZERLAND

Indian Motorcycle Switzerland
Udligenswilerstrasse 54-58
CH-6043 Adligenswil/Luzern
www.indianmotorcycle.ch



Besuchen Sie uns an der



17. bis 20. Februar 2011



RSV4 FACTORY APRC: DIE RENNMASCHINE FÜR DEN ALLTAG.

Sie ist bärenstark, beschleunigt wie eine Rennmaschine aus jeder Kurve und ist doch leicht zu fahren. Die neue RSV4 Factory bringt ihre Kraft dank den cleveren elektronischen Fahrhilfen «APRC» (Aprilia Performance Ride Control) sicher und kontrolliert auf den Asphalt. Und Sie können sich dank 8-stufiger Traktionskontrolle sowie Wheelie- und Launch-Control auf die Strasse vor Ihnen konzentrieren.

aprilia

Mehr Power
auf www.aprilia.ch