

Das rasende Balsaholz

Was hat Balsaholz mit high speed zu tun? Auf den ersten Blick mal nichts, auf den zweiten schon. Aber ich erkläre es gleich.

Wie wir ja alle wissen, ist der Norweger Thor Heyerdahl am 28. April 1947 von Callao aus – das liegt an der peruanischen Küste – auf einem Floß aus Balsaholz in Richtung Südsee in See gestochen. Warum tat der Mann das? Er wollte mit seinem Balsaholz-Floß den Beweis erbringen, dass es vor vielen Jahren im Prinzip möglich war, von Südamerika aus die Inseln im Pazifik zu besiedeln. Wem er damit was beweisen wollte, kann ich nicht beurteilen, aber er hat es auf jeden Fall geschafft.

Nach 101 Tagen und ca. 3770 Seemeilen (für uns Automobilisten ca. 6980 km) erreichte er das Tuamotu-Archipel. Und jetzt wird es für die Dynamiker interessant, denn aus den obigen Daten ergibt sich nach kurzer Rechnung, dass die Kon-tiki, so der Name des Balsaholz Floßes, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 2,9 km/h unterwegs gewesen war. Das ist natürlich keine Geschwindigkeit, bei der man sich anschnallen muss, aber es geht auch deutlich schneller.

Wir wechseln vom Südpazifik auf eine der legendärsten Rennstrecken der Welt – nach Le Mans. Ende der 60er Jahre war da alles in der Hand der wassergekühlten 12-Zyl. Ferrari. Das ließ einige Tüftler im Land des Trollingers und der Kehrwoche nicht ruhen, unter der Leitung von Ferdinand Piech wurde der luftgekühlte ebenso 12-zylindrische Porsche 917 entwickelt. Enzo Ferrari soll damals gesagt haben, dass auf diesem Niveau niemals Luft das Wasser schlagen könne. Aber auch ein Commentatore kann sich irren. Porsche holte sowohl 1970 als auch 1971 in Le Mans den Gesamtsieg.

Für alle die Leser, die so ein Auto nicht in der Garage haben, hier noch kurz die Leistungsdaten: es begann mit 4,5 Liter und 580 PS, später waren es 5,4 Liter und 660 PS. Außerdem brachte in der stärksten Ausbaustufe mit Turboaufladung das Triebwerk bis zu 1230 PS.

In den frühen 70er Jahren gab es in Le Mans auf der sechs Kilometer langen Hunaudières Geraden noch keine Schikane, um das Tempo etwas zu drosseln, da erreichten die 917er Porsche bei idealen Verhältnissen ca. 388 km/h.

Und damit schließt sich wieder der Kreis und wir sind erneut beim Balsaholz. Um bei diesen Rennboliden jedes unnötige Gewicht abzuspecken, wurde überall nach extrem leichten Lösungen gesucht. Eine der ‚Kardinalfragen‘ war dabei, wie können wir beim Schaltknüppel Gewicht reduzieren? Irgendein Renningenieur muss dann damals auf Thor Heyerdahl und sein Balsaholz-Floß gekommen sein. Der Schaltknopf aus Kunststoff oder Metall wurde durch einen aus Balsaholz ersetzt ! Man kann nur schmunzeln – ein high tech Rennwagen mit GFK-Karosserie, Magnesiumfelgen und hochfesten Stahllegierungen erhält einen Schaltknopf aus Balsaholz, nur um ein paar Gramm Gewicht zu sparen. Geht der Fahrer vor dem Rennen nochmal aufs Klo bringt das mit Sicherheit mehr. Aber egal, die Geschichte zeigt uns, dass man mit Balsaholz gemütlich mit 2,9 km/h über den Pazifik schippern kann, genauso ist dieser nachwachsende Rohstoff aber auch in der Lage, mit knapp 390 km/h einen kleinen Beitrag für einen Le Mans Gesamtsieg zu leisten.

Für die Chronisten noch folgende Information: Der teuerste Porsche, der bisher bei einer Auktion versteigert wurde, war ein Porsche 917 K von 1970. Er brachte im Jahr 2017 in Pebble Beach 14,08 Mio. \$. Der Wagen gehörte früher dem Schweizer Rennfahrer Jo Siffert und wurde u.a. in dem bekannten Film ‚Le Mans‘ mit Steve McQueen eingesetzt. Das Gewicht des Porsche soll bei ca. 800 kg gelegen haben. Bei der erwähnten Versteigerungssumme wäre es ganz interessant auszurechnen, zu welchem anteiligen Preis der Schaltknauf aus Balsaholz über den Ladentisch ging.