

In den Cupra-Hallen stürmt es

Unter kontrollierten Bedingungen werden Seat- und Cupra-Fahrzeuge Windgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h ausgesetzt, während hochempfindliche Sensoren Daten von den jeweiligen Fahrzeugoberflächen aufzeichnen. Der Windkanal liefert Hunderte von Messdaten, die interpretiert und bis hin zur kleinsten Variablen verglichen werden müssen. Dabei zählt jeder Millimeter eines jeden Fahrzeugteils. Die Optimierung des neuen Cupra Leon Competición haben die Spanier gerade hinter sich gebracht.

Bei der Optimierung der Aerodynamik geht es primär nicht darum, den Kraftstoffverbrauch zu senken, sondern darum, das Fahrzeug schneller zu machen. Xavi Serra, Leiter der Technischen Entwicklung bei Cupra-Racing, will mit seinem Team erreichen, dass der neue Cupra Leon Competición einen geringeren Luftwiderstand und eine bessere Bodenhaftung in den Kurven hat. Im Windkanal können reale Straßenbedingungen simuliert werden. Die Räder der Fahrzeuge werden mittels Elektromotoren gedreht. Auf diese Weise können Fahrzeuggeschwindigkeiten von bis zu 235 km/h simuliert werden.

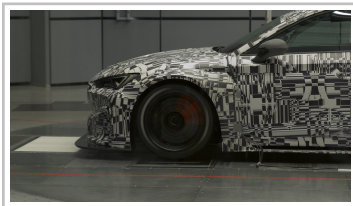
Nach Hunderten von Messvorgängen vergleichen die Ingenieure ihre Ergebnisse mit denen früherer Fahrzeuggenerationen. In frühen Entwicklungsphasen, in denen es noch keinen Prototyp gibt, bedient sich der spanische Automobilhersteller der Rechenleistung von 40.000 Laptops – gebündelt im Supercomputer Mare Nostrum 4. Dieser Rechner ist der schnellste in ganz Spanien und gleichzeitig der siebtstärkste in Europa. Wissenschaftler auf der ganzen Welt nutzen ihn für verschiedenste Simulationen.
(ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



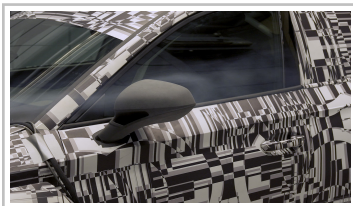
Cupra Leon Competición im Windkanal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



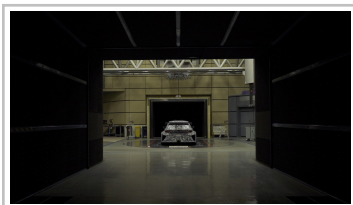
Cupra Leon Competición im Windkanal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Leon Competición im Windkanal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Leon Competición im Windkanal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat