
Cupra elektrifiziert Tourenwagen und holt Teile aus dem Drucker

Von Walther Wuttke

Der Name der jüngsten Marke auf dem europäischen Markt hat ihren Ursprung im Rennsport. Aus „Cup Racing“ schufen die Seat-Verantwortlichen vor zwei Jahren die Abkürzung Cupra für den sportlichen Ableger. Das verpflichtet, und jetzt startet Cupra mit dem ersten elektrisch angetriebenen Tourenwagen in die elektrische Zukunft des Motorsports. Gleichzeitig präsentierte die Marke in Barcelona auch seinen konventionell angetriebenen Wettbewerber für die Rennstrecke.

Der elektrische Cupra e-Racer wird von einem 680 PS (500 kW) starken E-Antrieb (Drehmoment: 960 Newtonmeter) beschleunigt und erreicht 100 km/h aus dem Stand in 3,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Cupra mit 270 km/h an. Als Energiespeicher spendierten die Ingenieure dem Rennwagen eine flüssigkeitsgekühlte 65 kWh starke Batterie.

Auf die nicht mehr benötigten Kühlöffnungen in der Front des modifizierten Leon wurden zugunsten einer weit nach unten gezogenen Motorhaube verzichtet, um so die Aerodynamik zu verbessern. Auch die Radhäuser wurden optimiert, um so einen verbesserten Luftfluss und Abtrieb zu erreichen. Der flache Unterboden trägt ebenfalls zu den guten Aerodynamik-Eigenschaften bei.

Ab dem kommenden Jahr tritt der Cupra e-Racer in der neuen Rennserie Pure E-TCR an. In diesem Jahr sind sechs Testrennen geplant. Über Reichweite und Ladezeit gibt es noch keine Angaben.

Eine optimierte Aerodynamik bestimmte auch das Design des konventionell angetriebenen Cupra Leon Competición, der auf dem neuen Cupra Leon aufbaut und in der TCR- Tourenwagenserie antritt. Gleichzeitig wurde auch die Gewichtsverteilung verbessert und überflüssige Pfunde eingespart. Als Antrieb wählten die Cupra-Entwickler den bewährten Zweiliter TFSI, der seine Leistung über ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe überträgt.

Die maximale Leistung liegt bei 340 PS und das maximale Drehmoment bei 410 Newtonmetern. Zwischen Null und 100 km/h vergehen 4,5 Sekunden und bei 260 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Der Leon Competición konnte bereits Ende des vergangenen Jahres bestellt werden, und die ersten Modelle werden von April an ausgeliefert. Zum ersten Mal konnten Interessenten ein Wettbewerbsmodell vor dem Serienstart ordern.

Bei der Entwicklung des Modells gingen die Cupra-Entwickler neue Wege und setzten verstärkt auf die Mitarbeit von 3D-Druckern, um Teile möglichst schnell herstellen und testen zu können. Die Spiegel, das Kontrollmodul im Lenkrad, die Lüftungsschlitze in der Motorhaube und die Kühlkanäle für die Bremsen und Kühlflüssigkeit entstanden in einem 3D-Drucker.

„Wir wollten viele Teile in möglichst kurzer Zeit haben, und diese Technologie ermöglichte es uns, schnell auf Veränderungen beim Design zu reagieren“, beschreibt Cupra-Racing Chefentwickler Xavi Serra die Vorteile dieser Technik. Nach den Regeln der TCR müssen die Seitenspiegel dieselbe Form haben wie die Serienmodelle. „Doch wir wollten auch eine zusätzliche Funktion einbauen, um den Fahrer besser kühlen zu können. Daher mussten

wir eine Öffnung an der am stärksten belasteten Stelle schaffen, um dies zu erreichen“, erklärt Xavi. Die Teile wurden danach zunächst im Windkanal und danach auf der Rennstrecke im portugiesischen Portimao getestet.

„Die 3D-Drucktechnik ist ein Wendepunkt in der Industrie und beschleunigt Entwicklungszeiten und versetzt Designer zudem in die Lage, Teile zu entwerfen, die mit anderen Technologien nicht hergestellt werden können“, blickt die Verantwortliche für Produkt Management, 3D Druck und digitale Produktion Virginia Palacios in die Zukunft.
(ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Cupra e-Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra e-Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra e-Racer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Leon Competicion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Leon Competicion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Cupra Leon Competicion.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat
