

CUPRA e-Racer: nowe oblicze motorsportu

Gniazdko, bateria ważąca prawie pół tony i 200 kilogramów suchego lodu w boksie wyścigowym. To tylko niektóre z elementów, które towarzyszą dziś ekipom technicznym na torze i które zmieniają sposób ich wieloletniej pracy. O wyjątkowej transformacji ekstremalnego sportu opowiada inżynier CUPRY Xavier Serra, mechanik Jordi Marti i kierowca wyścigowi Jorgi Gene, podsumowując test modelu e-Racer.

Nauka jazdy na nowo

Jordi Gene to kierowca z 30-letnim doświadczeniem. Ambasador CUPRY przyznaje, że zasiadanie za kierownicą elektrycznego samochodu wyścigowego oznacza wielkie wyzwanie i naukę jazdy na nowo. – *Styl jazdy zupełnie różni się od tego, który znany jest nam z tradycyjnych modeli wyścigowych. Chcąc wejść odpowiednio w zakręt czy wyhamować na czas, należy zwracać uwagę na zupełnie inne parametry. Przykładowo w e-Racer, w związku z tym, że jego waga jest większa, zmienia się dźwięk, jaki kierowca odbiera podczas jazdy. Poczucie przyspieszenia w tym modelu jest znacznie mocniejsze, a adrenalina jeszcze większa. Wszystko dzięki temu, że e-Racer przyspiesza do 100 km/h w 3,2 sekundy.*

200 kg suchego lodu każdego dnia

W trakcie kolejnych okrążeń kierowca otrzymuje na wskaźniku ostrzeżenie, że musi zjechać do boksu celem ochłodzenia akumulatora. To jedno z zadań mechanika, który podczas tego zadania używa suchego lodu. Wraz z wejściem do sportu modeli elektrycznych, inżynierowie zyskali kolejny cel.

- *Nie chodzi tylko o to, aby być najszybszym. Teraz musimy zarządzać także energią, nauczyć się monitorować temperaturę i zasięg pojazdu* – wyjaśnia kierownik zespołu Xavier Serra. - *Umieszczenie w e-Racer baterii, która waży 450 kg to jedno z największych wyzwań, z którym musieliśmy się zmierzyć. Zespół musiał rozłożyć jej objętość pod samochodem, tak aby zachować jego równowagę i funkcjonalność* – dodaje.



Nowy rytuał

– *Pracuję w tym zawodzie ponad 20 lat i nigdy bym nie pomyślał, że nadejdą czasy, kiedy będę mógł ładować auto wyścigowe przez gniazdko* – mówi mechanik CUPRY Jordi Martí, przygotowując model e-Racer do opuszczenia boksu. Wraz z biegiem lat zmieniły się nawet przyrządy, których używa – teraz ma zestaw specjalnie zaprojektowanych narzędzi odpornych na wysokie napięcie, jak np. rękawiczki z materiału izolacyjnego, które mogą wytrzymać napięcie do 1000 woltów.

Przyszłość sportu motorowego

– *Pojawienie się elektrycznych samochodów wyścigowych symbolizuje początek nowej ery* – wnioskuje Xavier Serra, – *Bycie częścią drużyny rozwijającej i testującej elektryczne innowacje samochodów wyścigowych jest jak bycie częścią historii. To bardzo interesujące wyzwanie zawodowe* – dodaje.

DODATKOWYCH INFORMACJI UDZIELA:

Jakub Góralczyk
tel.: +48 61 62 73 063 | kom.: +48 690 406 063,
Jakub.Goralczyk@seat-auto.pl | www.seatmedia.pl

SEAT jest jedyną firmą z sektora motoryzacyjnego, która projektuje, rozwija i produkuje samochody w Hiszpanii. SEAT, będący częścią Grupy Volkswagen, to międzynarodowy koncern z siedzibą w Martorell koło Barcelony, eksportujący około 80% swojej produkcji do ponad 75 krajów. W 2016 roku SEAT osiągnął ogólnoswiatową sprzedaż na poziomie 410 200 pojazdów, co stanowi najwyższy wynik od 2007 roku.

Grupa SEAT zatrudnia 14 000 wykwalifikowanych pracowników w trzech zakładach produkcyjnych w Barcelonie: Zona Franca, El Prat de Llobregat i Martorell, gdzie powstają między innymi niezwykle popularne modele Ibiza i Leon. Ponadto firma produkuje modele Ateca i Toledo w Republice Czeskiej, model Alhambra w Portugalii oraz model Mii na Słowacji.

Międzynarodowy koncern ma swoje Centrum Techniczne, które działa jako centrum wiedzy, skupiając 1 000 inżynierów, będących siłą napędową innowacji dla tego największego hiszpańskiego inwestora przemysłowego stawiającego na badania i rozwój. SEAT stosuje już w swoich pojazdach najnowszą technologię łączności i jest obecnie zaangażowany w globalny proces digitalizacji firmy w celu promowania mobilności przyszłości.