



Leitungsteam der BlueFlash-Mannschaft (v.l.): Moritz Pieper und Lukas Papenfuß.

FOTO: R

HAWK-Studenten bauen Elektro-Rennwagen

„E_HAWK18“ ist in der Fertigungsphase und soll Mitte Mai im PS-Speicher präsentiert werden

Von Markus Scharf

Göttingen. Etwa 40 Studierende der Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst Hildesheim/Holzminde/Göttingen (HAWK) arbeiten aktuell an der Realisierung eines Elektro-Rennwagens. Das Gefährt mit dem Namen „E_HAWK18“ soll im Mai präsentiert werden und im August auf die Rennstrecke gehen. Seit fast einem halben Jahr arbeiten die Studierenden im Team Blueflash an ihrem Projekt. Der Elektrorennwagen ist fast fertig und liegt zumindest auf dem Papier und in vielen Einzelteilen schon vor. „Wir sind jetzt in der heißen Phase der Fertigung, das werden wieder lange Nächte“, sagt Lukas Papenfuß, der für Sponsoring und Marketing verantwortlich ist. Zusammen mit Moritz Pieper, der die technische Leitung des Projekts übernommen hat, bildet er das Führungsduo von Blueflash.

Die HAWK beteiligt sich seit drei Jahren an der FormulaStudent, einem internationalen Konstruktionswettbewerb für Studierende. Ziel des Wettbewerbs ist es, als Team einen Rennwagen zu konzipieren und am Ende für diverse internationale Wettkämpfe auch zu realisieren. Als Finale dieses Wettbewerbs treffen sich die Studierenden aus aller Welt im Spätsommer für fünf Tage am Hockenheimring, um die Leistungsfähigkeit ihrer Eigenkonstruktionen im Rennen unter Beweis zu stellen.

Bei Team Blueflash setzte man von Beginn an auf Kategorie Elektrofahrzeug. Der E_Hawk18 baut auf dem bestehenden Fahrzeug des Vorjahres auf. In jeder Saison muss aber ein neues Konstrukt entstehen, erklärt Pieper. „Wir arbeiten jetzt mit einer höheren Betriebsspannung und können so den elektrischen Antrieb effizienter nutzen.“ Zudem stecke das Team viel Arbeit

“

Wir arbeiten jetzt mit einer höheren Betriebsspannung und können so den elektrischen Antrieb effizienter nutzen.

Moritz Pieper,
Mitglied im Leitungsteam

in die aerodynamische Optimierung des Fahrzeugs, um schneller durch die Kurven zu kommen, so der angehende Präzisionsmaschinenbauer.

Viel Zeit investierte Blueflash in die Konzeption eines neuen Bord-

computers. Dieser wurde in der Vergangenheit von einer externen Firma gesponsert, diesmal nahmen die Studierenden die Hardwareoptimierung der Elektronik persönlich vor. „Wir sparen damit rund zwei Kilo an Gewicht ein“, erklärt Pieper. Die gegenwärtige Phase erfordere viel Kommunikation mit den Zulieferfirmen, die etliche der Bauteile sponsern. Auf rund 100 000 Euro schätzen Pieper und Papenfuß den Gesamtwert des Fahrzeuges.

Dieses Projekt bedeute für alle Beteiligten viel Arbeit – mehr als die sogenannten Credits fürs Studium dabei vielleicht aufwiegen könnten. Dennoch seien alle im Team voller Motivation dabei, denn die praktischen Lernerfahrungen machten die verpasste Theorie mehr als wett, erklärt Pieper, der bereits seit zwei Semestern dabei ist. So habe er als Maschinenbaustudent enorm viel gelernt. Durch den Eigenbau der Platine habe er beispielsweise Ein-

blicke in die Elektrotechnik bekommen. Zudem seien die kalkulatorischen Übungen hilfreich, die wirtschaftlichen Aspekte einer solchen Produktentwicklung besser einschätzen zu können.

Neben der eigentlichen Produktion präsentieren die Studenten ihre Arbeit auch bei anderen Gelegenheiten. So soll es im April einen Vorgeschmack auf das neue Gefährt zur Eröffnung der Sonderausstellung „Unter Strom – 130 Jahre Elektromobilität auf Rädern“ im PS-Speicher in Einbeck geben.

Ein Wettbewerbsziel hat das Blueflash-Team dabei immer klar vor Augen: Unter die Top Ten bei der inoffiziellen Weltmeisterschaft am Hockenheimring zu fahren. „Die Perspektiven sind ganz gut. Wir haben schon letztes Jahr eine sehr gute Platzierung in Italien erreicht. Wenn wir es schaffen, an diese Erfolge anzuknüpfen, sind wir sehr zuversichtlich.“