

Der neue Tankia2006: Schneller, leichter, besser

Am 5. Mai stellte das TUG Racing Team seinen neuen Rennboliden Tankia2006 zum ersten Mal der Öffentlichkeit vor. Mehr als 1000 Sponsoren, Studenten, Eltern und Rennbegeisterte konnten auf der altherwürdigen Kasemattenbühne am Schlossberg eine beeindruckende Show. Mit einem Mix aus Videos, Reden der Teamleiter und einer Podiumsrunde, bei der einige Sponsoren zu Wort kamen, wurde das Publikum für den Höhepunkt des Abends angeheizt. Begleitet von einer stimmungsvollen Feuershow wurde der Tankia2006 schließlich von den Modulleitern enthüllt.

Die Mauern der Kasematten, durch einige Konzerte in den letzten Jahren bereits leidgeprüft, mussten eine bisher nie da gewesene Belastung aushalten, als der Motor des Tankia2006 zum ersten Mal gestartet wurde. Ob das Motorengeräusch oder der tosende Jubel des Publikums lauter waren, lässt sich im nachhinein nicht mehr so genau feststellen. Sicher ist aber, dass das Roll Out des Tankia2006 ein voller Erfolg war.

Optisch ist der Tankia2006 ein Gedicht. Das können auch unsere Formula Student Kollegen aus anderen Universitäten und Fachhochschulen

bestätigen, die dutzende von Speicherkarten mit Detailaufnahmen unseres Rennboliden füllten. Der Tankia2006 ist allerdings nicht nur schön; er soll natürlich auch der leistungsfähigste Rennbolide sein, den das Team in seiner 3-jährigen Geschichte gebaut hat.

Auf dem Papier sehen die technischen Daten gut aus: Das anvisierte Idealgewicht von 200kg wurde deutlich unterschritten; der Tankia2006 wiegt sagenhafte 183kg. Bei einer Leistung von 99PS, die das Motorenmodul in acht mühevollen Wochen auf dem Prüfstand aus dem Yamaha R6 herausgekitzelt haben, hofften

wir auf ein gutes Beschleunigungsvermögen. Die Highlights des Tankia2006 sind das CFK-Monocoque, dessen Gewicht im Vergleich zum Vorjahr um 60% reduziert wurde, das Feingussheck (16 Funktionen bei nur 3,4kg) und das multifunktionale CFK-Lenkrad, das in einer Kooperation aus Elektronik und Maschinenbau entstanden ist.

Was der Tankia2006 wirklich kann, zeigte sich in den folgenden Wochen. Am 12. Mai starteten wir unsere Testphase mit Vollgas. Bei strahlend schönem Wetter drehten unsere Fahrer auf der Teststrecke in Lebring die ersten schnellen Runden



Jubelstimmung beim RollOut

ohne technische Probleme. Bis zum ersten Bewerb in England am 5. Juli werden wir uns gründlich auf die Bewerbe vorbereiten und noch die letzten Zehntel aus dem Rennbolide herausholen.

Immerhin sind unsere eigenen Erwartungen und die der Öffentlichkeit hoch. Mit dem Tankia2005 konnten wir den Titel „Winner over all“ bei den Bewerben in Deutschland und Italien heraus fahren. Der neue Rennbolide soll diese Titel verteidigen und das tolle Ergebnis der letzten Saison noch übertreffen. Das große Ziel für dieses Jahr ist es, alle drei europäischen Wettbewerbe zu gewinnen.

Am Mittwoch dem **31. Mai** laden wir ab 15 Uhr wieder zu unserem traditionellen **Tag der offenen Werkstatttür** in der Steyrergasse 21. Jeder, der den Tankia2006 noch nicht gesehen hat (und natürlich auch alle, die ihn immer wieder gerne anschauen), kann dies zu Bier und Grill-

erei nachholen. Natürlich können auch unser Büro und die Werkstatt besichtigt werden. Außerdem werden wir wieder öffentliche Testtage veranstalten, zu denen wir herzlich einladen. Details dazu werden noch auf unserer Homepage veröffentlicht.

<http://www.racing.tugraz.at>



RollOut Tanika2006



Tankia2006

Technische Daten

Beschleunigung 0-100km/h: 3,5s
Höchstgeschwindigkeit: 160-220 km/h
Gesamtgewicht 193kg

Elektronik

- Motorsteuerung mit einer MoTec M400
- Bordcomputer auf Basis C167
- Telemetrie, Datenakquisition mit Aufzeichnung
- Traktionskontrolle, Launch-Control
- Multifunktionales CFK-Lenkrad
- Keine Relais, keine Sicherungen; Schalten über Smart Switches

Motor

- Yamaha R6 2003
- Leistung 99PS, max. Drehmoment 70Nm bei 12.500 U/min; zwischen 4.000-13.000 U/min > 50Nm
- Auspuff: 4 in 2
- Selbst konstruierte Nockenwellen
- Gewichtsoptimierung: Titan-/Aluschrauben; Titanauspuff; CFK- Airbox

Antriebsstrang

- Torsen-Differential (Sperrdifferential)
- Kettentrieb
- Tripodengelenke
- Elektrische Schaltung

Fahrwerk

- Aluminium-Radträger
- Doppeldreieckslenker-System, vorne Pullrod, hinten Pushrod
- Lenkung über eine selbst konstruiertes und gefertigtes Zahnstangengetriebe aus Titan
- Radstand 1575mm, Spurweite 1200mm
- 13" Felgen; Reifenbreite vorne 6,2"; hinten 7,2"
- vorne und hinten Torsions-Biege-Stabilisator

Chassis

- Open-wheel, open-cockpit Konstruktion
- CFK- Monocoque
- Aluminium-Feinguss Differentialträger