

## Pressemitteilung

## Press Release

### Ein fiktiver Rennbericht

**Am Freitag, den 17.01.2014 traten die vier Lego-Unimogs des ika auf dem Kurs von Spa-Francorchamps gegeneinander an. In einem Kopf-an-Kopf-Rennen wurde die Technik auf eine harte Belastungsprobe gestellt.**

Da die letzten Lego-Werksfahrer bereits im Jahr 2001 in den Ruhestand eingetreten waren, wurde das Rennen im autonomen bzw. ferngesteuerten Fahrbetrieb durchgeführt. Auf die sonst übliche Aufwärmrunde konnte wegen des warmen Januar-Wetters verzichtet werden. Bei für Unimog-Fahrzeuge somit sehr guten Bedingungen, die dem Wetter entsprechend und mangels Verfügbarkeit von Intermediates mit Regenreifen angetreten waren, startete das Rennen um genau 11:39 Uhr. Schon in der ersten Kurve bei La Source sicherte sich der mit Heckantrieb fahrende Unimog vom Team RWD mit der Startnummer 3 die Innenbahn und konnte sich auch auf der leicht abschüssigen Geraden nach Eau Rouge gegen die Verfolger verteidigen. Aus dem Windschatten heraus konnte sich dann überraschend das Auto mit der Startnummer 4, ein mit traktionsoptimierenden Differentialsperren fahrender Unimog (Team DIFF) an die Spitze setzen. Es muss als eine kleine Sensation gelten, dass sich ausgerechnet auf der legendären Bergauf-Kombination des Raidillon der Hybrid-Unimog vom Team PHEV mit der Startnummer 1 mit einem kurzen Kers-Boost aus dem Mittelfeld löst und auf Position eins vordrängte. Hier wurde eindrucksvoll demonstriert, dass Hybrid nicht nur für Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit steht, sondern auch für Leistung. Als wäre es eine jubelnde Zustimmung des Wettergottes, strahlte in diesem Augenblick die Sonne

dem immer noch eng zusammen fahrenden Feld entgegen. Erst in der fast 470m hoch gelegenen Links-Rechts-Kombination von Les Combes zerbrach die scheinbar harmonische Einigkeit der Fahrzeuge abrupt, als Unimog Nr. 3 wegen übermütiger Querbeschleunigung stark übersteuernd einen Ausflug ins Kiesbett unternahm und zunächst steckenblieb. Beinahe wäre es dabei zur unfreiwilligen Kollision mit Unimog Nr. 4 gekommen, der dank der Traktionskontrolle zum Überholen auf der Außenbahn angesetzt hatte. Der Zwischenstand am Messpunkt der Kurve Bruxelles war ein ansonsten kompaktes Feld aus konventionellem Allrad-Unimog 4x4 an erster Position, gefolgt vom Hybrid PHEV und der Startnummer 4 vom Team DIFF. Es folgte eine insgesamt präzise und visuell atemberaubende Fahrt hinab durch den Wald bis zum Campus. Der Hecktriebler hatte sich mittlerweile durch Zuschalten der vorderen Antriebsräder selbstständig aus der Auslaufzone befreit und mit den nun Führenden nahezu aufgeschlossen. Es sollte allerdings nicht mehr reichen, die Gesamtführung zu erlangen und als erster die Ziellinie zu überfahren. In einem letzten Sprint über Blanchimont zurück zur Start-Ziel-Geraden kam es immer wieder zu Platzwechseln, die zum Glück nicht zu weiteren unfreiwilligen Picknick-Pausen am Reifenstapel führten. Mit einem Foto-Finish endete kurz darauf das erste Rennen, dessen Sieg sich die Teams DIFF und 4x4 teilen. Den dritten Podiumsplatz errang Team PHEV im fulminanten Duell auf der Zielgeraden gegen Team RWD. Leistung hatte sich gegen Leichtbau durchgesetzt. Zum Abschluss des Tages waren sich alle einig: Die Dramatik des Rennens war vergleichbar mit jenem F1-Rennen von 1998, als Starkregen und spektakuläre Unfälle den Verlauf bestimmten. Angesichts einer Rundenzeit von mehr als drei Stunden (3:35h) ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass die Zuschauerzahlen und Umsätze der Formel 1 erreicht werden. Die Vermarktung der Übertragungsrechte könnte dennoch

lukrativ sein, da sich im Laufe des Rennens ausreichend Zeit für TV-Werbepausen findet.

### **Danksagung**

Der Zugang zur Rennstrecke von Spa-Francorchamps wurde ermöglicht mit freundlicher Unterstützung der Streckenverwaltung, insbesondere von Pierre-Alain Thibaut, Chantal Bantz und Jean Galère. Stellvertretend für die involvierten Studierenden nahmen Frau Güliz Aydin und Herr Korbinian Vogt in Spa-Francorchamps als Zuschauer, Fahrer, Streckenposten und Lego-Mechaniker teil. Ihnen und allen weiteren kreativen Köpfen gilt ebenfalls ein Dank für die Realisierung der Fotoserie.

[[www.ika.rwth-aachen.de](http://www.ika.rwth-aachen.de)]

4.129 Zeichen (inkl. Leerzeichen)

---

Zur Veröffentlichung freigegeben. Bei Abdruck Belegexemplar erbeten; bei Rückfragen oder Wunsch nach weiterem Material wenden Sie sich bitte an Ihre Ansprechpartnerin:

#### **Pressekontakt:**

---

RWTH Aachen University  
ika – Institut für Kraftfahrzeuge  
Nikola Druce, M.A.  
Steinbachstraße 7  
52074 Aachen  
Telefon: +49 241 80 25668  
Fax: +49 241 80 22147  
E-Mail: [druce@ika.rwth-aachen.de](mailto:druce@ika.rwth-aachen.de)

#### **Institutskontakt:**

---

RWTH Aachen University  
ika – Institut für Kraftfahrzeuge  
Dr.-Ing. Bruno Gnörich  
Steinbachstraße 7  
52074 Aachen  
Telefon: +49 241 80 25617  
Fax: +49 241 80 22147  
E-Mail: [gnoerich@ika.rwth-aachen.de](mailto:gnoerich@ika.rwth-aachen.de)