



Vom Nutzen der Laster

Entwicklungspartner: ARAVI/ETAS

Software wird immer wichtiger im Rennsport. Gleichzeitig ist der harte Wettbewerb eine gnadenlose Schule für die Softwarehersteller. Wie so eine Symbiose aussehen kann, zeigen das französische Race-Truck-Team ARAVI und ETAS, der Hersteller von Entwicklungswerkzeugen.



1986 gründeten Mitarbeiter des Lkw-Herstellers Renault V.I. das französische Race-Truck-Team ARAVI (Amicale Rhône Alpes Véhicules Industriels). Das Privatteam aus der Nähe von Lyon fährt derzeit in der französischen und spanischen Meisterschaft, sowie bei internationalen Einladungsrennen. Natürlich war Aravi Mitte Juli auch beim Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring, wo sich Privatteams aus ganz Europa einmal im Jahr zu einer inoffiziellen „Europameisterschaft“ treffen. Sieben Teammitglieder sind bei Renault im Bereich Lkw-Division angestellt – unter anderem einer der Rennfahrer. Zusammen mit den anderen Mitgliedern, Helfern und Freunden investieren sie ihre Freizeit in den Aufbau und Betrieb der Race-Trucks. Denn Renault V.I. stellt lediglich Komponenten zu einem günstigen Einkaufspreis zur Verfügung.

Weitere Unterstützung gibt es werksseitig nicht, auch keinen Sonderurlaub für die Rennsportaktivitäten. Im Gegenteil: Die Vorgesetzten freuen sich über das – an den Abenden und Wochenenden – neu erworbene Know-how der Mitarbeiter! Alle Modifikationen werden von den Teammitgliedern selbst entwickelt. Bei der Arbeit am Renn-Truck sind dann meist die einzigen Faktoren, die begrenzt sind, die Zeit und die Mittel zur Beschaffung der Teile.

Ohne Umweg aufs Treppchen

Genau hier kommen die Sponsoren ins Spiel – etwa die ETAS. Das Stuttgarter Unternehmen entwickelt, fertigt und vertreibt Werkzeuge für die Entwicklung von Steuergeräte-Software. Das sind zum Beispiel Tools zur Code-Generierung, zur Applikation,



für den Test von Steuergeräten, aber auch Messtechnik. Der Kontakt zu Aravi kam durch die Entscheidung von Renault V.I. zu Stande, ab dem Jahr 2000 Dieselmotoren mit Common-Rail-Einspritzsystemen von Bosch in seine Trucks einzubauen. Bosch setzt auf ETAS-Tools zur Entwicklung der Steuergeräte-Software. „Aravi greift aus Kostengründen möglichst oft auf Renault-Serierteile

zurück“, berichtet der Motorenexperte im Aravi-Team. Die Motoren und die Elektronik werden für die Rennen modifiziert, unter anderem mit dem ETAS-Applikationstool INCA“. Mit INCA kann der Ingenieur die Messgrößen im elektronischen Motorsteuergerät erfassen und online am Bildschirm die Einspritzparameter applizieren. Dazu werden nur ein Laptop und eventuell eine Maus

RENNSZENE

benötigt, so dass sich INCA perfekt für den Einsatz in der Boxengasse eignet. Die intensive Abstimmung mit INCA trägt schon Früchte. Auf Anhieb fuhr der Renault-Truck im ersten Rennen dieses Jahres auf den dritten Platz.

Tuning per Computer

Die Leistungssteigerung ist einigen sorgfältig ausgewählten Hochleistungskomponenten und speziell abgestimmten Regelparametern zu verdanken. So ist die Kraftstoff-Hochdruckpumpe ein Prototyp mit verdoppelter Förderleistung.

Rennabstimmung folgt

In den Rennpausen oder nach dem Rennen werden die Fehlerspeicher des Motorsteuergeräts mit INCA ausgelesen und zudem alle Messwerte und die Auswirkungen der durchgeführten Veränderungen analysiert. So wird der Truck letztlich immer besser und schneller.

Roger Gomboc

Business-Kontakt:

ETAS GMBH
Borsigstraße 10
70469 Stuttgart
Fon: 0711/89664-0
Fax: 0711/89664-273
Ihre Ansprechpartner:
 Jens Wiesner