

Arrabona Racing Team: második elektromos szezonjára készül a Széchenyi István Egyetem hallgatói csapata

2025 vízválasztó év volt az Arrabona Racing Team számára: kategóriát váltottak és elkészítették első villamos hajtású autójukat. A csapat az új ösvényen megtett első lépések tapasztalatairól és aktuális terveiről szokásos design freeze elnevezésű rendezvényén számolt be, ahol kiderült: folyamatos fejlesztésekkel évről évre közelebb kerülhetnek az élmezőnyhöz.

A győri Széchenyi István Egyetem hallgatói csapata, az Arrabona Racing Team 2024 nyarán [első helyen végzett a Formula Student Eastbelső égésű kategóriájában](#). Minden adott volt a sikeres folytatáshoz – a tagok tudása, az intézmény és a szponzorok támogatása –, ők azonban kihasználva az adódó lehetőséget, váltottak és egy új szponzorral az oldalukon [a villamos hajtás mellett tették le a garast](#). Ezzel követték a járműipar és a motorsport trendjeit, ráadásul a Formula Student-versenysorozat is az elektromos hajtás felé halad.

Ahogy várható volt, az új éra kezdete a tudásbázis bővítéséről és a tapasztalatok gyűjtéséről szólt. Ennek megfelelően az idei szezon első számú feladata a tavalyi jármű, az ART_12 fejlesztése. Többek között erről is szó volt a csapat szokásos design freeze elnevezésű rendezvényén, amelyen bemutatták a következő autó koncepcióját.

Az eseményen dr. Dogossy Gábor professzor, az Audi Hungaria Járműmérnöki Kar dékánja köszöntőjében hangsúlyozta: az egyetem számára kiemelt jelentőséggel bír, hogy valós ipari környezethez kapcsolódó, gyakorlatorientált tudást biztosítson, amelynek egyik záloga az Arrabona Racing Team. „A csapat sikere annak is köszönhető, hogy a műszaki mellett gazdasági, jogi, társadalomtudományi területekről érkező hallgatók is szerepet vállalnak benne. Ezt a multidiszciplináris együttműködés biztosítja, hogy a kihívásokra professzionális válaszokat tudnak adni” – fogalmazott.

Ezt a gondolatmenetet folytatta Rónai Tamás, az Audi Hungaria járműfejlesztési részlegének menedzsere, aki kijelentette: az ART-ben részt vevő hallgatók gyakorlatilag egy mikrovállalat keretein belül dolgozhatnak már az egyetemi évek alatt. „A csapattagok kipróbálhatják a tervezést, a fejlesztést, a gyártást, így mindezen tudással felvértezve jelennek majd meg a munkaerőpiacon” – húzta alá, hozzátéve, hogy a cég jelenleg közel harminc mérnököt alkalmaz a csapat korábbi tagjai közül, amely az utánpótlás-nevelés sikerességét jelzi.

Az előző szezon mérlegét Vojnits Gergely, az Arrabona Racing Team csapatvezetője vonta meg: „Két év fejlesztési munkáját próbáltuk meg egy év alatt elvégezni, ez többé-kevésbé sikerült is. Nagy sajnálatunkra az FS East tavaly elmaradt, a horvát versenyen pedig az akkumulátorunkkal akadt probléma, emiatt nem tudtunk elindulni a dinamikus versenyszámokban. Ugyanakkor a statikus versenyszámokban, ahol prezentálni kell, jól teljesítettünk, így első elektromos autónkkal a 16. helyezést értük el a 27 versenyző közül” – mondta.

Mint elhangzott, az elmúlt időszakban az Arrabona Racing Team létszáma jelentősen emelkedett a korábbiakhoz képest. Érzékeltetve a változást, a csapatvezető elárulta, hogy 36 fővel kezdték meg a szeptembert, 117-en jelentkeztek hozzájuk, amiből végül 51 főt vettek fel.

„Az a tervünk, hogy áprilisig elkészülünk az autóval, hogy minél többet tudjuk tesztelni. A tavalyi sikereken felbátorodva célul tűztük ki, hogy dobogót érjünk el a prezentációs versenyszámokban, a

pályán pedig összesítésben az első tízbe kerüljünk. Ha sikerül csiszolni az autón, képesek lehetünk erre a bravúrra” – jelentette ki Vojnits Gergely.

Az idei évre szánt fejlesztéseket Frech Mátyás műszaki vezető mutatta be, aki az apró lépésekből álló, de folyamatos fejlődést nevezte meg a csapat stratégiájaként. „A [tavalyi konstrunkciónkat](#) jóra értékeljük, így forradalmi változást nem eszközöltünk, ellenben számos ponton javítottunk az eddigi megoldásokon. A legfontosabb, hogy tovább fejlesztettük a hajtásrendszert, valamint az akkumulátormenedzsmen-tet. Implementáltuk a regeneratív fékezést az autóba, tehát plusz energiát tudunk nyerni ebből is, miközben a hidraulikus fékteljesítményt is meghagytuk” – tájékoztatott.

A csapat a jármű minden elemét szimulálja, például előre tudják becsülni a hajtómű élettartamát, így időben lépéseket tehetnek annak növelése érdekében. A súlycsökkentés többször is szóba került az előadás során, többek között gázpedál, illetve felfüggesztésnél használt himba esetén, amelyeket idén már karbon-kompozit anyagtechnológiával gyártanak, jelentős gyártási költséget megtakarítva. A műszaki vezető összegzőként elmondta: „Az aerodinamikai csomag tekintetében a hátsó szárnyat fejlesztettük a leginkább, és hátsó diffúzort is terveztünk az autóra, amelyekkel jelentősen tudjuk csökkenteni a jármű légellenállását.”

Sajtókapcsolat:

- Hancz Gábor, igazgató
- Kommunikációért és Sajtókapcsolatokért Felelős Igazgatóság
- +36 96 503 400/3788
- hancz.gabor@sze.hu



© Fotó: Dudás Máté/Széchenyi István Egyetem
A Széchenyi István Egyetem hallgatói csapata, az Arrabona Racing Team jelentős fejlesztésekkel készül az új szezonra



© Fotó: Dudás Máté/Széchenyi István Egyetem
„Célunk, hogy olyan szakembereket képezzünk, akik nem csak értik, hanem alkalmazni is tudják a megszerzett ismereteket” – szögezte le prof. dr. Dogossy Gábor dékán.



© Fotó: Adorján András/Széchenyi István Egyetem
Az Audi nagy hagyományokkal rendelkezik a motorsport területén, 2026-ban a Formula-1-ben is megkezdni szereplését – emlékeztetett Rónai Tamás.



© Fotó: Dudás Máté/Széchenyi István Egyetem
A villamos motorok és az inverterek egykörös folyadékhűtéses rendszerben vannak, az akkumulátor pedig léghűtéses – részletezte Frech Máttyás.



© Fotó: Dudás Máté/Széchenyi István Egyetem
„Idén a német, az osztrák és a magyar versenyt céloztuk meg” – közölte Vojnits Gergely csapatvezető.

Eredeti tartalom: Széchenyi István Egyetem

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:

<https://hellosajto.hu/?p=28173>