



Mit Prof. Dr. Harald Altjohann auf dem Beifahrersitz fuhr Christian Hohenadel in den Grenzbereich des Peugeot 107. Klar, dass beide bei diesem Trip auch mit Overall und Helm unterwegs waren.

Wer will sich das denn antun? Mit gerade einmal rund 70 PS über die Nordschleife des Nürburgringes? Rennfahrer Christian Hohenadel (33) schwang sich für das Projekt CO₂-100minus hinter das Lenkrad eines der Versuchsfahrzeuge. Ein Peugeot 107 mit 68 PS in den Papieren, einige PS mehr haben Prof. Dr. Thomas Heinze und seine Studenten aus dem 1,0-Liter-Motörchen des Kleinwagens gekitzelt. Ziel des Projekts, in dem auch die KÜS ein wichtiger Partner ist: Der CO₂-Ausstoß soll auf unter 100 Gramm pro Kilometer gedrückt werden.

Passt das überhaupt zusammen – CO₂ sparen und rasen? Prof. Dr. Harald Altjohann, gleichfalls am Projekt beteiligt, gibt die Antwort: Alle relevanten Fahrzeug- und Motordaten werden während der Fahrt auf der 20,6 Kilometer langen Strecke in der Eifel aufgezeichnet und das bei jeder der geplanten fünf Runden. Die Daten werten die Ingenieur-Studenten anschließend aus und gewinnen so Erkenntnisse über den Autogasbetrieb im Extrembereich: Vollgas, hart in die Eisen, wieder Vollgas. Das sind andere Konditionen als beim NEFZ – dem

Neuen Europäischen Fahrzyklus – nach dem allgemein auf dem Prüfstand der Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoß ermittelt wird.

Genug der Theorie, jetzt wird's Zeit, endlich auf die Piste zu gehen. Nein, zu fahren! Die Schranke öffnet sich und Hohenadel gibt sofort Gas. Das ist durchaus wörtlich zu nehmen, denn der Peugeot ist monovalent ausgelegt, braucht also anders als die meisten Flüssiggas-PKW selbst in der Startphase kein Benzin für einen runden Motorlauf. Er startet dank flüssiger Gasein-

spritzung in den Ansaugtrakt direkt mit LPG (Liquified Petroleum Gas), wie Autogas international auch genannt wird. Dennoch haben Prof. Dr. Heinze und seine Studenten unnötige Komponenten – zum Beispiel den Benzintank – nicht ausgebaut. Nur so können sie direkt vergleichen, was ihre zuvor errechneten Optimierungsmaßnahmen konkret tatsächlich bringen.

Das nutzt auch Hohenadel, indem er während des Tiefflugs rund um die Nürburg zwischen beiden Kraftstoffen hin und her schaltet. Die Bedenken, ständig von PS-starken Boliden – von denen an diesem Sonntag trotz Schmuddelwetters Hunderte auf den 20,6 Kilometern meist mehr schlecht als recht unterwegs sind – überholt zu werden, erweisen sich als grundlos. Wer trotz sparsamer 70 PS kaum überholt wird, der muss es können. Hohenadel kann es. Schon im Hatzenbach, also ganz am Anfang der schnellen Taxifahrt, bügelt er gnadenlos über die Curbs. In einem Auto, in dem er erst seit gut einem Kilometer hinter dem Lenkrad sitzt. „Warum“, fragt sich der Beifahrer innerlich, „habe ich nur gesagt, dass ich kein Problem mit schnellem Autofahren habe?“

Nicht nur der Beifahrer ist begeistert – Hohenadel selbst ist es nicht minder: „Du merkst absolut keinen Unterschied zwischen Benzin und Autogas.“ Kein Ruckeln beim Umschalten, nicht einmal bei Volllast. Und so kann er sich sehr gut vorstellen, dass Gasautos viel

Anzeige

Verstanden sich auf Anhieb prächtig. Prof. Dr. Harald Altjohann (l.) und Christian Hohenadel.





Christian Hohenadel „Grüne Hölle“

stärker als bisher im Motorsport zum Einsatz kommen. Denn mit dem Projekt v300+ – dem Vorgänger vom Projekt CO₂-100minus – haben die Saarbrücker Professoren und ihre Studenten schon eindrucksvoll bewiesen, dass Autogas nicht nur was für Sparfüchse ist und der Spaß nicht auf der Strecke bleiben muss. 303,6 km/h zeigte damals das Messgerät auf dem Hochgeschwindigkeitsoval in Papenburg. Besonders beeindruckte den Rennfahrer das Engagement aller beteiligten Projektpartner.

Und jetzt liegt der Fokus auf der CO₂-Einsparung. Mehr als 20 Prozent werden es gegenüber dem Benzinmotor vor der Umrüstung sein. Kleinwagen wählten die Professoren Heinze und Altjohann als Versuchsfahrzeuge, um die magische Grenze von 100 Gramm CO₂ pro Kilometer zu unterschreiten – denn Physik und Chemie können auch sie nicht außer Kraft setzen. „Im Prinzip“, so erklärt Altjohann, „funktioniert das mit jedem Ottomotor.“

www.projekt-co2-100minus.de



Die Geräte rechts unterhalb des Armaturenbrettes zeichneten alle Daten der Nürburgringfahrt – hier zu Beginn des Bereichs „Steilstrecke“ – exakt auf.



Christian Hohenadel (l.) und Prof. Dr. Harald Altjohann diskutierten auf ihrer gemeinsamen Nordschleifenrunde kräftig über die Ideallinie.



Das Versuchsfahrzeug mit den Logos der Projektpartner erregte bei den Zuschauern am Pflanzgarten viel Aufsehen.

Mit Christian Hohenadel am Steuer wurden die kurvenäußeren Räder des Peugeot enorm belastet. Zum „Ausgleich“ knallt das kurveninnere Reifenpaar wenig später über die Curbs.

KÜS-Bundesgeschäftsstelle

Zur KÜS 1
66679 Losheim am See
Telefon: (0 68 72) 90 16 - 0
Telefax: (0 68 72) 90 16 - 123

info@kues.de
www.kues.de