

### [Akceptuję](#)

W ramach naszej witryny stosujemy pliki cookies w celu świadczenia państwu usług na najwyższym poziomie, w tym w sposób dostosowany do indywidualnych potrzeb. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zamieszczone w Państwa urządzeniu końcowym. Możecie Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących cookies. Więcej szczegółów w naszej [Polityce Prywatności](#)

[Portal](#) [Informacje](#) [Katalog firm](#) [Praca](#) [Szkolenia](#) [Wydarzenia](#) [Porównania międzylaboratoryjne](#)  
[Kontakt](#)



[Laboratoria](#)  
[.net](#)  
[Innowacje](#)  
[Nauka](#)  
[Technologie](#)

[Logowanie](#) [Rejestracja](#) [pl](#)

Newsletter

[zapisz się](#)



- [Nowe technologie](#)
- [Felieton](#)
- [Tygodnik "Nature"](#)
- [Edukacja](#)
- [Artykuły](#)
- [Przemysł](#)

[Strona główna](#) > [Edukacja](#)

## Na Politechnice Warszawskiej powstaje studencki bolid

**Zespół WUT Racing Politechniki Warszawskiej, w którym powstają bolidy, dwukrotnie stanął na podium w zawodach Formuła Student w 2024 roku. Studenci PW już przygotowują się do kolejnego sezonu.**

"Projekt jest bardzo interdyscyplinarny. Budowa samochodu wyścigowego wymaga wiedzy i doświadczenia z zakresu wielu dziedzin technicznych" - stwierdził w rozmowie z PAP Marcin Płatek, prezes Koła Naukowego WUT Racing na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa

Politechniki Warszawskiej.

Dodał, że liczący ok. 80 osób zespół WUT Racing, który zajmuje się konstrukcją samochodów wyścigowych, tworzą głównie inżynierowie pasjonaci motoryzacji, specjaliści w dziedzinie mechaniki i dynamiki pojazdów, inżynierii materiałowej, inżynierii wytrzymałościowej, termodynamiki, aerodynamiki, elektroniki i elektrotechniki. "Nasza struktura jest podzielona na osiem działów, z czego pięć zajmuje się kwestiami technicznymi, a trzy - kwestiami marketingowymi, logistycznymi i operacyjnymi" - wyjaśnił prezes koła naukowego.

Jak tłumaczył, wyścigi studenckich bolidów zaczęły się ponad 30 lat temu, kiedy SAE International - międzynarodowa organizacja zrzeszająca ok. 130 tys. inżynierów zajmujących się motoryzacją - stworzyła pole do rywalizacji dla zespołów z uczelni technicznych. Skonstruowane przez początkujących inżynierów pojazdy ścigają się w zawodach Formuła Student (FC).

Zawody Formuła Student, uznawane za swoistą kuźnię kadr do inżynierskich zespołów Formuły 1, składają się z kilku części. To konkurencje statyczne (ocena projektu technicznego, przedstawienie kosztorysu, prezentacja biznesowa), wieloetapowa inspekcja techniczna oraz konkurencje dynamiczne (test przyspieszenia, test jazdy w zakręcie, okrążenie kwalifikacyjne i wyścig).

Piąta konstrukcja zespołu z Politechniki Warszawskiej, samochód WUT-5, który startował w 2024 roku, miał silnik o mocy 86 KM, masę 219,5 kg, przyspieszenie 4,0 s i prędkość maksymalną 121 km/h.

"Głównym założeniem projektu WUT-5 było poprawienie wad i osiągnięcie wcześniejszych wersji. I to nam się udało" - powiedział PAP Kamil Połowczyk, zastępca koordynatora projektu WUT-5 i jego były lider techniczny.

Zaznaczył, że w poprzednim bolidzie WUT-4 występowały m.in. problemy z układem chłodzenia i w piątej wersji pojazdu udało się je rozwiązać. "Kolejna zmiana to mocny rozwój pakietu aerodynamicznego. Z uwagi na charakterystykę toru - a tory są bardzo kręte - nie rozwijamy dużych prędkości, ale głównie zwracamy uwagę na docisk aerodynamiczny" - podkreślił.

Członkowie działu aerodynamiki przeprojektowali m.in. przednie i tylne skrzydła oraz podłogę bolidu. Pozwoliło to na zwiększenie siły docisku o 37 proc.

Kamil Połowczyk przypomniał, że WUT-5 zajął m.in. drugie miejsce na zawodach FC East (Węgry) w długodystansowym wyścigu konkurencji Endurance, a trzecie miejsce w teście przyspieszenia Acceleration na zawodach w Polsce.

Zespół istniejącego od 2011 r. WUT Racing już ma plan budowy kolejnego bolidu. "Odchodzimy od konstrukcji w pełni spalinowej, przechodzimy na układ hybrydowy oparty o silnik elektryczny, który podawał napęd na tę samą oś, ale jednocześnie zwiększy moc całkowitą naszego pojazdu. Będzie to konstrukcja całkowicie nowa, z nową strukturą nośną, z odpowiednio spiętym układem jezdny z układem zawieszenia, z pakietem aerodynamicznym stricte przygotowanym pod konkretne tory" - tłumaczył zastępca koordynatora projektu.

Prace nad nowym projektem WUT-6 rozpoczęły się zimą, by samochód był gotowy na zawody rozgrywane w lecie. "Najważniejsze, żeby nasze sukcesy nie były gorsze niż w tamtym roku. Mierzymy wysoko, chcemy sięgać po najwyższe stopnie podium. Ale nie uda się to bez niezawodnej konstrukcji" - podsumował Kamil Połowczyk.

Źródło: pap.pl

<https://laboratoria.net/edukacja/32331.html>

**Informacje dnia:** [Mity na temat epilepsji](#) Marzec był drugim najcieplejszym miesiącem w Europie [Sporadyczne picie dużych ilości alkoholu](#) W nagłych przypadkach ChatGPT Health często uspokaja [Dieta bogata w warzywa i owoce zmniejsza ryzyko demencji nawet u seniorów](#) Nie kompromitujcie nas, czyli jak chronić dane biometryczne [Mity na temat epilepsji](#) Marzec był drugim najcieplejszym miesiącem w Europie [Sporadyczne picie dużych ilości alkoholu](#) W nagłych przypadkach ChatGPT Health często uspokaja [Dieta bogata w warzywa i owoce zmniejsza ryzyko demencji nawet u seniorów](#) Nie kompromitujcie nas, czyli jak chronić dane biometryczne [Mity na temat epilepsji](#) Marzec był drugim najcieplejszym miesiącem w Europie [Sporadyczne picie dużych ilości alkoholu](#) W nagłych przypadkach ChatGPT Health często uspokaja [Dieta bogata w warzywa i owoce zmniejsza ryzyko demencji nawet u seniorów](#) Nie kompromitujcie nas, czyli jak chronić dane biometryczne

## **Partnerzy**