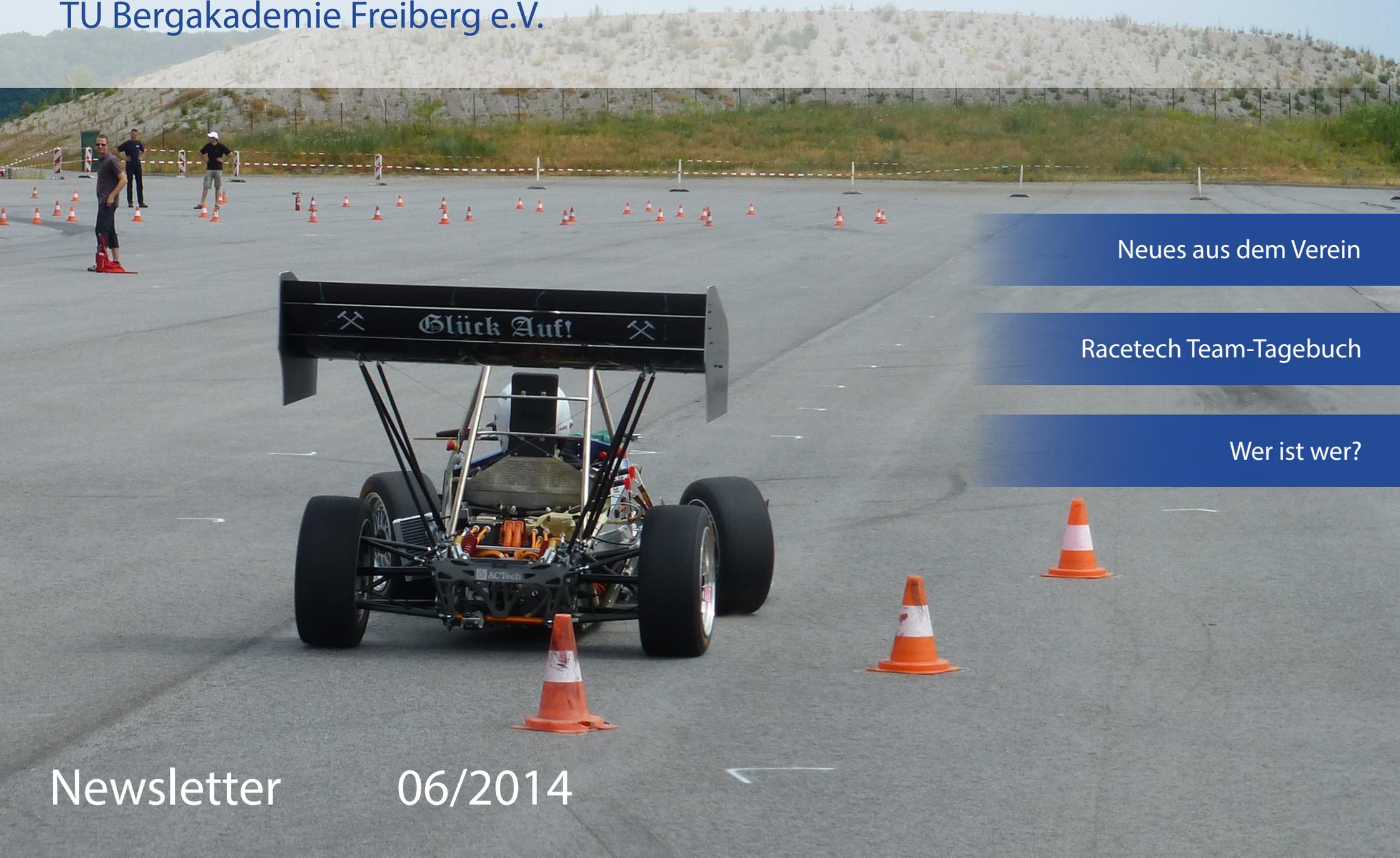


# Racetech Racing Team

TU Bergakademie Freiberg e.V.



[Neues aus dem Verein](#)

[Racetech Team-Tagebuch](#)

[Wer ist wer?](#)

Newsletter

06/2014

Liebe Sponsoren, Freunde und Förderer,

nach unserem Rollout im Mai hatte unser Team ein paar Tage zur Entspannung. Sehr schnell ging es für uns aber wieder weiter, denn bis zu den Events gab es noch viel zu tun. Als nächstes stand für uns die Erstfahrt Ende Juni an. Einige noch fehlenden Bauteile konnten im Laufe der Wochen eingebaut werden, sodass unser RTo8 mechanisch fertig gestellt werden konnte. Unsere Elektroniker hatten auch wieder alle Hände voll zu tun.

Es war eine Herausforderung für unser Team, die vielen Aufgaben zu bewältigen. So halfen zum Beispiel einige Konstrukteure aus mechanischem Antriebsstrang oder Rahmen mit am Akku und Mitglieder aus der Organisation und Außenhaut an den Platinen. Mit vereinten Kräften haben wir es schließlich geschafft und unsere Reise zur Erstfahrt konnte am Donnerstag, den 26.06 beginnen. (mehr

dazu auf Seite 12) Doch nicht nur das Fahrzeug musste fertig gestellt werden. Vor allem die statischen Disziplinen standen auf dem Programm. Für unseren Design Report musste jeder Konstrukteur eine Art Zusammenfassung über seine Überlegungen und Auslegungen schreiben. Aber auch beim Cost Report und Business Plan wurden Ideen umgesetzt und bearbeitet. Schließlich mussten die Disziplinen Mitte Juni als Zusammenfassung an alle Events geschickt werden.

Es stand außerdem unser erstes Alumni Event vom 19. bis 22. Juni auf dem BGH-Gelände in Freital an. Dort konnte sich unsere Testcrew zum ersten Mal mit anderen Fahrern messen. Dank unseres aktiven Alumniteams wurde dieses Wochenende zu einem unvergesslichen Erlebnis und wir freuen uns darauf, nächstes Jahr wieder mit dabei zu sein.

Für uns geht es jetzt bald auf die Reise nach Hockenheim. Nach den großen Events wird es im September wieder ein kleines Event geben, zu dem wir Sie herzlich einladen möchten: unser Sponsorenfahren. Dieses wird in diesem Jahr am 26. und 27. September stattfinden. Auf diesem Event sind einmal Sie gefragt, unsere RT's als Fahrer zu testen und sich von unserer Ingenieurskunst zu überzeugen.

*Caroline Weller*

*Philipp Kalambek*

Ihr Racetech Racing Team RTo8

Neues aus dem Verein	4
Wer ist wer?	18
Termine	21
Sponsoren des RTo8	23
Impressum	27

# Inhaltsverzeichnis



# Neues aus dem Verein

# Neues aus dem Verein

## Steif, Steifer, Rahmen RTo8 1/2

Anfang der 24. KW konnten wir den Rahmen unseres RTo8 auf den Torsionsprüfstand bringen. Die gute Nachricht vorweg genommen: mit rund 2400 Nm/° ist der Rahmen des aktuellen Rennwagens der steifste der Racetech-Geschichte.

Dieser Kennwert dient der Beschreibung der Torsionssteifigkeit unseres Fahrzeugs, welche ein wichtiges Maß für die Stabilität bei Kurvenfahrten ist. Nur ein möglichst steifer Rahmen kann die Fahrwerkskräfte auf der einfedernden Seite aufnehmen und ohne nennenswerte Verformung auf die andere Seite übertragen.

Der Prüfstand besteht dabei aus einer festen Einspannung des Wagens an der Hinterachse und einem mittig gelagerten Balken für die Vorderachse. An diesem werden schrittweise höhere Gewichte aufgelegt, um eine Verdrehung des Rahmens zu

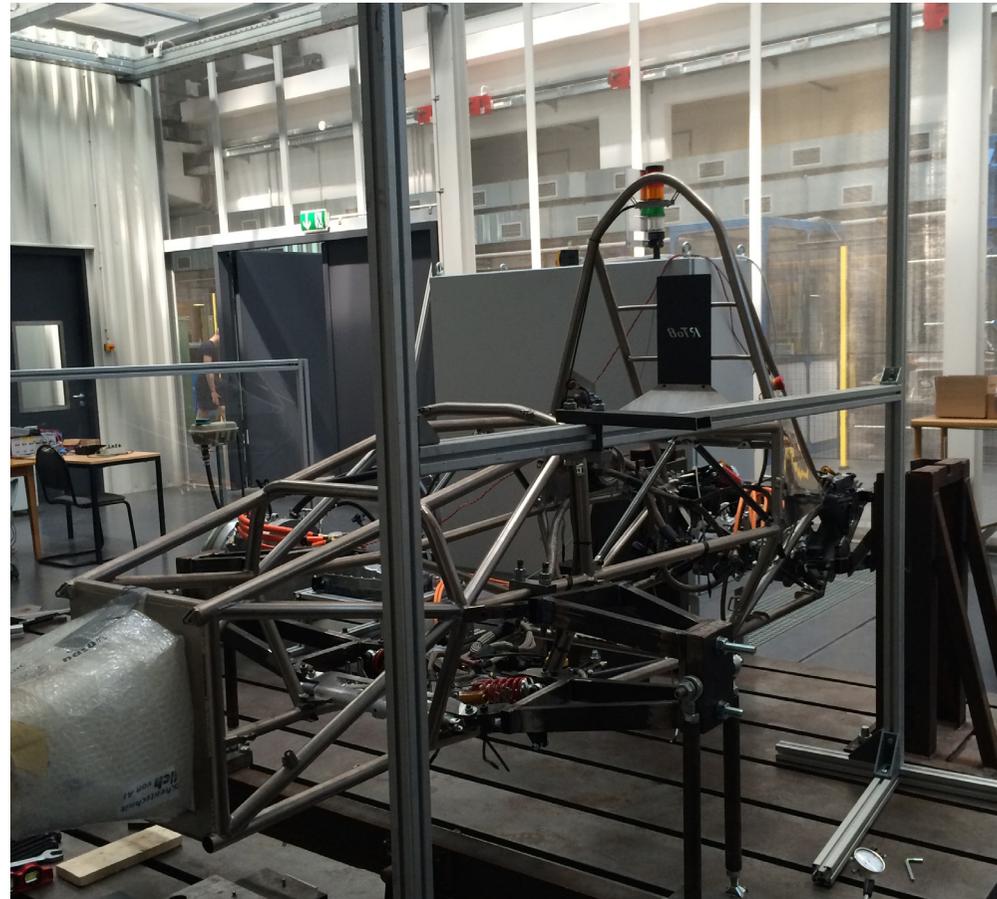
bewirken. Mit Hilfe von Messuhren wird dann die Verschiebung des Rahmens an verschiedenen Stellen aufgenommen. Mit Hilfe dieser Messwerte kann nun der Widerstand des Rahmens gegen die Verdrehung, also die Torsionssteifigkeit berechnet werden. Die größte Herausforderung an dem Prüfstand in diesem Jahr war die Herstellung biegesteifer Aufnahmen, die die Fahrwerkspunkte des Fahrzeugs mit dem Prüfstand verbinden. Die Methode der letzten Jahre, die Prüfkräfte über das Fahrwerk einzuleiten, erwies sich als zu ungenau, da mit dieser Vorgehensweise die Verformungen des Fahrwerks in die Bewertung der Rahmensteifigkeit mit eingehen und diese verfälschen.

Zwar wird die Torsionssteifigkeit während der Konstruktionsphase auch in einer Simulation ermittelt, aber die praktische Überprüfung gibt mehr Gewissheit

über die gewählte Konstruktion und die verwendeten Versteifungselemente. So konnte auf dem Prüfstand bestätigt werden, dass unsere CFK-Elemente die Verwindungssteifigkeit stark erhöhen. Aber auch weitere Bauteile wie der Akkucontainer oder die Pedalerie-Bodenplatte haben einen Einfluss auf die Steifigkeit. So wird mit dem Einbau aller Bauteilen und CFK-Versteifungen in den Gitterrohrahmen eine Steigerung der Torsionssteifigkeit um 84% des Ausgangswertes erreicht.

Für die Durchführung und vor allem die Vorbereitung des Prüfstandes bedanken wir uns ganz herzlich bei Michel Mühler und Erwin Tothfalluszy. Für die Bereitstellung des Maschinenbettes zur Durchführung der Versuche danken wir dem Institut für Elektrotechnik und persönlich Herrn Birkner für die schnelle und unkomplizierte Terminabsprache.

## Steif, Steifer, Rahmen RTo8 2/2



Der Rahmen des RTo8 auf dem Torsionsprüfstand

# Neues aus dem Verein

## 20 µm, die den Unterschied machen

Es scheint nicht immer nur die Sonne. Es gibt auch mal verregnete Tage und trotzdem muss der RTo8 auf dem Testgelände den hohen Belastungen standhalten. Schließlich wird der Wagen ja auch auf allen Events auf seine Funktionstüchtigkeit und Sicherheit im Fall eines Regeneinbruchs getestet. Aus diesem Grund muss während der Konstruktionsphase jeder Konstrukteur Korrosion, aber auch alle tribologischen Einflüsse bedenken und einen entsprechenden Schutz einplanen. In vielen Fällen kommt hier eine passende Beschichtung zum Einsatz.

Auch in diesem Bereich können wir nach vielen Jahren der Unterstützung auf die Hilfe eines treuen Partners vertrauen: die AHC Oberflächentechnik, Spezialist für elektrolytische und chemische Beschichtungen. Um unseren neuen Konstrukteuren die verfügbaren Beschichtungen vorzustellen, Verfahren zu erklären und anwendungsbezogene Empfehlungen zu geben,



Ein Teil der beschichteten Bauteile

gibt uns Herr Dr. Roger Liesaus am Anfang jeder Saison ein Seminar. Auch in der laufenden Saison können wir uns bei akuten Themen stets an Herrn Liesaus wenden und bei einem persönlichen Treffen im Racetech-Büro alle Probleme besprechen.

Alles in Allem hat die AHC Oberflächentechnik GmbH in der Saison RTo8 338 Bauteile für uns beschichtet, von der kleinsten Stromschiene bis zum kompletten Stahl-

gitterrohrrahmen. Bauteile aus Fahrwerk, Rahmen, Elektronik, mechanischem und elektrischem Antriebsstrang. Bauteile aus Aluminium, Magnesium und Stahl, beschichtet in 5 unterschiedlichen Verfahren, in Schichtdicken zwischen 5 und 50 µm. Und als ob das noch nicht genug wäre, wird nicht nur das aktuelle Team betreut, auch die Oldtimer-betreuende Alumni-Gemeinde erfährt intensive Unterstützung.

Bei dieser umfangreichen Unterstützung möchten wir auch ein großes Dankeschön aussprechen: Wir bedanken uns recht herzlich bei der AHC Oberflächentechnik GmbH, vor allem bei Herrn Dr. Roger Liesaus für die langjährige und intensive Betreuung und bei den Kollegen aus den Werken Berlin, Eschenbach und Weiterstadt.

# Neues aus dem Verein

## Und alles dreht sich, dreht sich, dreht sich 1/2

Durch unsere neuen Bosch Motoren konnte das diesjährige Getriebe deutlich effizienter und leichter gestaltet werden als in den Jahren zuvor. Mit diesem 2 stufigen Stirnradgetriebe wird das Motormoment von 60 Nm auf 600 Nm pro Hinterrad übersetzt. Besonderheit ist dabei der Hybridverbund aus Aluminiumwellen (EN AW-7075) und Zahnkränzen aus der 18CrNiMo7-6. Der gewichtsoptimierte Hybridverbund besteht aus einer sternartigen Aluminiumwelle, auf die der Zahnkranz formschlüssig aufgeschraubt wird. Durch den verbesserten Aufbau und den Einsatz leichter Materialien konnte eine Gewichtsersparnis von rund 40 % zum Vorjahr erzielt werden.

Die Fertigung stellte eine logistische Meisterleistung dar und erforderte die perfekte Zusammenarbeit aller Sponsoren. Die Rohteilfertigung der Zahnräder wurde in Hochgeschwindigkeit von Seidel Werkzeugbau GmbH und der ACTech GmbH durchgeführt. Das Fräsen der Verzahnung der 8 Zahnräder bei Schäfer



Das Getriebe vor seiner Montage

Getriebe GmbH aus Ohorn lief praktisch parallel zur Rohteilfertigung der Wellen bei Seidel Werkzeugbau. Die Härterei G & M Vacutherm sorgte für die richtige Härte

der Zahnkränze, die für das Schleifen noch einmal bei Seidel Werkzeugbau nachbereitet worden sind. Das Schleifen geschah dann wieder in Ohorn bei Getriebe

# Neues aus dem Verein

## Und alles dreht sich, dreht sich, dreht sich 2/2

Schäfer. Erst als die Zahnkränze in äußerster Präzision an die Wellen wiederum bei Seidel Werkzeugbau angepasst worden sind, konnte zusammengefügt werden, was zusammen gehört. Man sieht also, dass es ohne die reibungslose Mitarbeit der verschiedenen Sponsoren nicht möglich gewesen wäre, das Getriebe für den RTo8 rechtzeitig zu fertigen.

Für diese tolle Zusammenarbeit und die sowohl schnelle als auch exzellente Arbeit möchten wir uns bei unseren Sponsoren Getriebe Schäfer GmbH, der G & M Vacutherm Härterei- und Oberflächentechnik GmbH und der Getriebebau Nossen GmbH & Co. KG herzlich bedanken. Weiterhin danken wir unseren Hauptsponsoren Seidel Werkzeugbau GmbH und ACTech GmbH für die mitunter sehr kurzfristige und unkomplizierte Hilfe.



Mittel- und Ausgangswelle eingebaut im Hinterkasten des Gusshecks

# Neues aus dem Verein

## Vom RT und den blauen Boxen

Am 26.06. war es endlich soweit, unser RTo8 hat seine ersten Meter aus eigener Kraft zurückgelegt. Und bei diesen Metern wie auch in den letzten Jahren wieder mit dabei: Eine ganze Reihe kleiner blauer Boxen.

Deren Hersteller, die ETAS GmbH, hat uns auch in dieser Saison wieder mit zahlreichen nützlichen Hard- und Softwaretools versorgt, um unseren Elektronikern die Inbetriebnahme des elektrischen Systems zu erleichtern. Das sind zum Beispiel das ES592 - ein Schnittstellenmodul, mit dem die CAN-Busse, über die sämtliche Steuergeräte im Fahrzeug kommunizieren, überwacht werden können. Oder das ES415 - ein Analog-Digital-Wandler für die hochauflösende Messung analoger Signale. In Kombination mit dem ES720, einer Art mobilem PC, ist es so zum Beispiel möglich, einzelne Sensorwerte oder auch die gesamte CAN-Kommunikation während der Fahrt zuverlässig aufzuzeichnen, um im Nachgang Probleme identifizieren und beheben zu können.



Das Schnittstellenmodul ES592

Auch im Bereich Software hat uns die ETAS GmbH wieder bestens versorgt: So setzen wir beispielsweise wie auch in der letzten Saison ASCET ein, eine Umgebung für die modellbasierte Entwicklung, insbesondere von Steuergerätfunktionen. Zusammen mit der integrierten Experimentierumgebung ist es uns damit möglich, vor allem im Bereich der Fahrdynamikregelung Funktionen effizient zu entwickeln und vorab in verschiedenen Szenarien zu testen. Eventuelle Probleme bei der Programmierung können so schnell

und gefahrlos noch in der Simulation erkannt und behoben werden. Diese Möglichkeiten können durch eine Schnittstelle zu Simulink noch erweitert werden; zum Beispiel um entwickelte Funktionen direkt in einem virtuellen Fahrzeugmodell zu testen (siehe Beitrag „Der RTo8 im Simulator“ im Newsletter 12/2013). Zuletzt können die entwickelten Funktionen automatisch in das ebenfalls von der ETAS entwickelte Echtzeitbetriebssystem RTA-OS integriert werden, um sie danach auf das Steuergerät zu schreiben.

Und dann kommen wieder die kleinen blauen Boxen ins Spiel: Um beim Testbetrieb zu überwachen, ob sich im Fahrzeug tatsächlich alle Systeme verhalten wie erhofft.

Für die erneut großzügige Unterstützung möchten wir uns bei der ETAS GmbH, insbesondere Herrn Dr. Peter Dencker und Herrn Norbert Seidler recht herzlich bedanken.

## Der RTo7 im Licht der Altair Technology Conference

Im Zeitraum vom 24. – 26. Juni 2014 fand die Altair Technology Conference bereits zum siebenten Mal in Deutschland statt. Während der drei Tage wurden die neuesten Entwicklungen und Anwendungen der HyperWorks Suite unter dem Motto „Innovation Intelligence“ in Unterschleißheim vorgestellt. Neben verschiedenen Ausstellern standen vor allem über 100 Vorträge zu verschiedenen Themen wie Lightweight Design, Crash & Impact, Structures, Noise & Vibration und Multy Physics Simulation für das Fachpublikum im Vordergrund. Zahlreiche Vertreter der Industrie, Mitarbeiter von Altair sowie Doktoranten und Studenten konnten ihre Erfahrungen und Anwendungsbereiche der Software in diesen Vorträgen erläutern. Im Rahmen des Academic & Industry Collaboration Day bekamen wir die Möglichkeit, die Integration der HyperWorks Suite in unseren Entwicklungsprozess und die daraus resultierenden Ergebnisse anhand verschiedener Bauteile in einem Vortrag vorzustellen.



Der RTo7 auf der Altair Technology Conference

Durch das Sponsoring der zahlreichen Lizenzen und dem Knowhow auf Grund der langjährigen Zusammenarbeit mit Altair haben wir die Möglichkeit,

unsere Bauteile bereits während der Konzeptphase zu optimieren sowie das Gewicht der finalen Lösungen zu reduzieren und die auftretenden Spannungen und Verschiebungen zu berechnen.

Während der Messe wurde uns zusätzlich die Ausstellung des RTo7 direkt neben der Hauptbühne im Auditorium unter besonderer Illumination ermöglicht. Die Vorführung des letztjährigen Rennwagens zog die Aufmerksamkeit zahlreicher Besucher auf sich und war gleichzeitig der Ausgangspunkt für eine Vielzahl fachbezogener Fragen.

Wir möchten uns in diesem Sinne bei der Altair Engineering GmbH, insbesondere bei Herrn Jan Grasmannsdorf, ganz herzlich für die großzügige und langjährige Unterstützung bedanken.

# Neues aus dem Verein

## Überwachung und Sicherheit beim Arbeiten am HV System

Der Akku ist ein sicherheitskritisches Bauteil, welches bei Anwendungsfehlern zum Brand des Fahrzeugs führen kann. Die IAV steht uns bei Fragen zum Umgang mit Lithium-Ionenzellen mit ihrem Fachwissen zur Seite und hat uns auch in dieser Saison wieder eine Sicherheitsunterweisung im Umgang mit diesen Zellen gegeben. Damit leistet die IAV einen wichtigen Beitrag zur Arbeitssicherheit in unserem Team.

Um die Zellen oder auch ganze Akkustacks auf dem Prüfstand zu vermessen, wurden uns die Messgeräte Thermo-Scan und AD-Scan zur Verfügung gestellt. Jedes dieser Geräte verfügt über 14 Kanäle, mit denen wir Temperaturen bzw. Spannungen messen und die Daten direkt an einem PC auswerten können. Wir sind so in der Lage, die Zellen zu Charakterisieren und auch das Erwärmungsverhalten von Zellverbunden zu untersuchen.

Wir bedanken uns bei der IAV GmbH, insbesondere bei Christian Willenberg und Daniel Tittel, für die gute Zusammenarbeit und die tolle Unterstützung.



Die Messgeräte Thermo- und AD-Scan

# Neues aus dem Verein

## Die Erstfahrt unseres RTo8

Am Donnerstag, den 26. Juni um 3 Uhr morgens war es soweit. Unser RTo8 ging auf die Reise nach Abstatt, um endlich auf eigenen Rädern fahren zu können. Ein kleines Team von 8 Leuten ist mit nach Baden Württemberg gefahren. Nachdem wir alle gut gelandet waren, wurde unsere provisorische „Box“ aufgebaut und die Mensa bestaunt. Gegen Nachmittag arbeiteten unsere Elektroniker daran, unseren RTo8 zum Laufen zu bringen. Um 14:56 Uhr war es dann soweit: die Räder des RTo8 drehten sich zum ersten Mal. Mit diesem kleinen Etappensieg ging es für uns weiter. Bis unser RTo8 selbst fahren konnte, fehlten noch ein paar wichtige Einstellungen. Doch schließlich konnte es losgehen: 17:45 Uhr fuhr unser Rennwagen zum ersten Mal. Damit hatten wir einen großen Schritt Richtung Events gemacht.

Am zweiten Tag ging es am Morgen los mit dem Aufbau der Box. Vormittags konnten wir mit erhöhten



Unser RTo8 bei seiner Erstfahrt

Drehmomentgrenzen fahren und weitere Messwerte festhalten und es wurde daran gearbeitet, das Antriebssystem regelungstechnisch zu optimieren, um nach dem Mittagessen in einem weiteren Versuch die Ergebnisse zu prüfen. Nachdem der Rennwagen am Nachmittag noch einmal fahren konnte, machten wir uns am späten Nachmittag auf den Weg nach Hause. Im Gepäck unseren fahrenden RTo8.

An dieser Stelle möchten wir uns bei Bosch bedanken: bei René Socher für die erneute großartige Hilfe, bei Benjamin Winkler für die Unterstützung in der Applikation und bei Christian Philipp für die Organisation vor Ort. Ein großer Dank gilt natürlich auch EuroCourier für den reibungslosen Transport unseres RTo8.

Wir sind nun gespannt auf die Events und hoffen auf eine gute Saison.

# Neues aus dem Verein

## Gelungene Premiere des Racetech Classic Cup 2014 1/4

11 Teams aus ganz Deutschland, 18 Formula Student Rennwagen der Baujahre 2008 bis 2013, und jede Menge zufriedene Gesichter. So lässt sich die erste Ausgabe des Racetech Classic Cups vom 19. bis 22. Juni 2014 auf dem Werksgelände der BGH Edelstahl Freital GmbH in aller Kürze zusammenfassen. Drei langjährige Teammitglieder des Racetech Racing Teams haben den Event ins Leben gerufen, damit auch die Rennfahrzeuge vergangener Jahre weiterhin um Platzierungen auf der Rennstrecke kämpfen können. Viele Teams waren von der Idee begeistert und freuten sich außerdem auf ein Wiedersehen mit Gleichgesinnten.

Der erste Tag war für den Aufbau der Boxengasse und das Scrutineering, die technische Überprüfung der Rennfahrzeuge, vorgesehen. Den Auftakt machte das OWL-Racing-Team aus Lemgo, dessen Teammitglieder am Donnerstagmorgen hochmotiviert bereits um 8



Der eSleek13 vom Team der DHBW Stuttgart



Der KatE vom Team der TU Dresden in Aktion

Uhr vor Ort waren, um die erste Box zu errichten. Im Laufe des Tages fanden auch die anderen Teams den Weg nach Freital und richteten sich gemeinsam für ein spannendes Wochenende ein. Nach erfolgreich absolviertem Scrutineering und Brake Test nutzten viele Fahrer bereits am Nachmittag die Möglichkeit, Trainingsrunden auf den verschiedenen vorhandenen Rennstrecken zu drehen.

Der Freitag begann mit dem Quad Pad als erstem gezeitetem Wettbewerb. Dabei handelt es sich um einen kompakten Rundkurs in Form einer Acht mit kurzen Geraden und unterschiedlichen Kurvenradien. Die schnellste Zeit sicherte sich dabei das Tufast Racing Team aus München mit ihrem Fahrzeug nb013. Im Anschluss stand als nächste Disziplin ein 75 m langer Beschleunigungssprint auf dem Programm. Beim Acceleration wurde das Wetter zum ausschlaggebenden Faktor.

# Neues aus dem Verein

## Gelungene Premiere des Racetech Classic Cup 2014 2/4

Durch die teilweise starken Regenschauer mussten die Teams genau abwägen, zu welcher Zeit die Strecke die besten Bedingungen bietet. Die beste Zeit von 4,24 s erreichte das TUFast Racing Team, diesmal jedoch mit dem ein Jahr älteren Rennwagen nb012. Am Nachmittag hatte sich das Wetter beruhigt und alle Teams konnten das Autocross, die letzte Disziplin des Tages, bei vergleichbaren Bedingungen in Angriff nehmen. Um die Bestzeit auf dem 650 m langen Pylonenkurs entbrannte ein enger Kampf zwischen den Teams DHBW Engineering Stuttgart, DART Racing Team Darmstadt und TUFast München. Am Ende konnte sich wiederum der nb013 des bayerischen Teams an die Spitze der Zeitenliste setzen.



Der nb013 vom Team der TU München



Der theta2013 vom Team der TU Darmstadt

Der Samstag stand ganz im Zeichen des Endurance, einem Rennen über 34 Runden und 22 km Distanz. Viele Sponsoren und Förderer sowie Freunde und ehemalige Teammitglieder des Racetech Racing Teams nahmen die seltene Gelegenheit wahr, das Renngeschehen persönlich an der Strecke zu verfolgen. Dabei konnten sie beobachten, wie auch in dieser letzten entscheidenden Disziplin die gleichen Teams um die beste Gesamtzeit kämpften. Von den vier Fahrzeugen mit elektrischem Antriebsstrang erreichte die Mannschaft DHBW Engineering aus Stuttgart die schnellste Zeit und sicherte sich damit auch den 4. Platz in der Gesamtwertung. Die Gesamtbestzeit aller Fahrzeuge im Endurance konnte der in jeder Disziplin sehr schnelle nb013 des TUFast Racing Teams für sich verbuchen.

# Neues aus dem Verein

## Gelungene Premiere des Racetech Classic Cup 2014 3/4

Zur Preisverleihung am Samstagabend waren sich Organisatoren und alle angereisten Teams einig, dass die Veranstaltung unbedingt wiederholt werden sollte. Unabhängig vom eigenen Ergebnis hat der Event allen Teilnehmern jede Menge Spaß bereitet und viele haben bereits ihr Kommen fürs nächste Jahr zugesagt. Beim Überreichen der Pokale hatte das TUfast Racing Team aus München besonders viel Grund zu Jubeln.

Hier die Ergebnisse im Überblick:

Overall Winner powered by BGH Edelstahl Freital GmbH:

TUfast Racing Team (nb013)

Overall 2nd powered by AHC Oberflächentechnik GmbH:

Ufast Racing Team (nb012)

Overall 3rd powered by Seidel Werkzeugbau GmbH:

DART Racing Team (epsilon2010)

Quad Pad Winner powered by TU Freiberg Institut für Metallformung:

TUfast Racing Team (nb013)

Acceleration Winner powered by ECL euro.COURIER Logistics GmbH:

TUfast Racing Team (nb012)

Autocross Winner powered by FFZ Glashütte GmbH:

TUfast Racing Team (nb013)

Endurance Winner powered by WR Controls Germany:

TUfast Racing Team (nb013)

Early Bird Award:

OWL Racing Team

Oldtimer Award:

Racetech Racing Team (RT02)

## Gelungene Premiere des Racetech Classic Cup 2014 4/4

Wir bedanken uns bei den Mitarbeitern der BGH Edelstahl Freital GmbH, insbesondere bei Herrn Winterhager. Uns wurde nicht nur das weitläufige Eventgelände zur Verfügung gestellt, sondern auch bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung jederzeit tatkräftig zur Seite gestanden. Ein großes Dankeschön geht an die AHC Oberflächentechnik GmbH, die seit 2012 neben dem aktuellen Team auch unsere Alumni-Tätigkeiten finanziell unterstützt. Dieses Sponsoring hat uns die Teilnahme an vergleichbaren Events überhaupt erst ermöglicht und letztlich auch den Anstoß gegeben, selber eines zu organisieren.



Ein Gruppenbild vom Racetech Classic Cup



Außerdem möchten wir den Firmen B.A.S. Verkehrstechnik GmbH und Faber Bau GmbH für die freundliche Zurverfügungstellung und den Transport der Absperrgitter danken. Ein Dank geht auch an alle jene treuen Sponsoren, die einen Award gestiftet haben

(ECL euro.Courier Logistics GmbH, Institut für Metallformung der TU Freiberg, WR Controls Germany, FFZ Feinmechanisches Fertigungszentrum Glashütte GmbH, Seidel Werkzeugbau GmbH).

# Neues aus dem Verein



Wer ist wer?

Wer ist wer?

# Thomas Riecken

Studiengang/Semester:

Wirtschaftsingenieurwesen, 7. Semester

Herkunftsort:

Berlin

Alter:

23 Jahre

Modul:

Außenhaut

Seit wann bei Racetech:

Oktober 2013

In welchem Modul arbeitest du und was ist dein Aufgabenfeld?

Ich arbeite im Modul Außenhaut. Meine Aufgaben waren die Konstruktion des Dashboards sowie die Fertigung der Magnesium-Außenhaut des RTo8.

Was begeistert dich an Racetech?

Mich begeistert an Racetech besonders die Vielfalt der Möglichkeiten, die man konstruktiv und von der Fertigung her hat. Außerdem ist es schön, dass man auch einen Einblick in andere Module bekommt, der gerade in der Fertigung noch einmal vertieft wird. Darüber hinaus ist es aufregend mit zu verfolgen, wie sich die einzelnen Baugruppen zunächst konstruktiv und später auch in der Werkstattrealität zum RTo8 zusammengesetzt haben.



Hobbies:

Fußball und Sport im Allgemeinen und Freunde treffen.

# Wer ist wer?

# Anna Freigang

Studiengang/Semester:

Fahrzeugbau - Werkstoffe und Komponenten

Herkunftsort:

Leipzig

Alter:

23 Jahre

Modul:

Organisation

Seit wann bei Racetech:

Oktober 2013

In welchem Modul arbeitest du und was ist dein Aufgabenfeld?

Ich arbeite im Modul Organisation und bin für die Dokumentation der Fertigungsphase und fotografische Arbeiten für das Team zuständig.

Was begeistert dich an Racetech?

Wie das Engagement eines jeden Einzelnen im Team dazu beitragen kann, etwas Herausragendes zu schaffen.

Hobbys:

Mountainbiking, Fotografie



# Wer ist wer?



# Termine

# Termine

Juli  
29 – August  
03

Formula Student Germany Hockenheim

August  
17 – August  
20

Formula Student Austria Red Bull Ring in Spielberg

August  
28 – August  
31

Formula Student Spain Montmeló bei Barcelona

September  
19 – September  
21

Zwickau meets Friends Flughafen Altenburg

September  
26 – September  
27

Sponsorenfahren Testgelände BGH Freital

# Termine



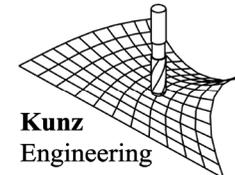
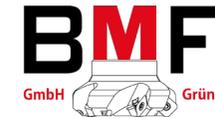


## Sponsoren RTo8

## Sponsoren RTo8



Sponsoren



Sponsoren RTo8



# Sponsoren RTo8



# Sponsoren RTo8

# Racetech Racing Team

TU Bergakademie Freiberg e.V.

Bernhard-von-Cotta-Straße 4

09596 Freiberg

<http://www.racetech-racingteam.de>

Tel.: 03731 39 3962

Fax: 03731 39 3656

1. Vorsitz:



Caroline Weller

2. Vorsitz:



Philipp Kalanke

Schatzmeisterin:



Julia Pfeiffer

Neue Bankverbindung:

Inhaber: Race-Tech Racing Team TU Freiberg e.V.

IBAN: DE34 8601 0090 0981 5119 01

BIC: PBNKDEFF

Postbank Freiberg