

# Racetech Racing Team

TU Bergakademie Freiberg e.V.



**Tagesberichte aus Hockenheim**

**Eindrücke aus Hockenheim**

**Racetech in der Presse**

**Sondernewsletter FSG 2012**

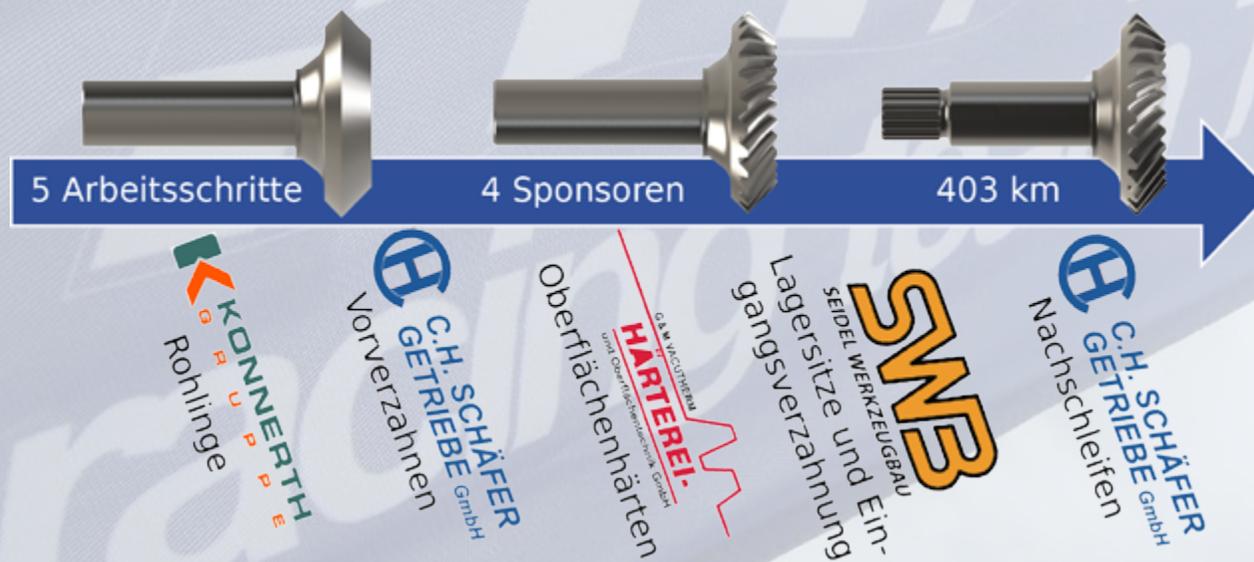
Es ist Dienstag, der 29. Juli 2013. Während der Großteil des Teams seine Zelte schon in Hockenheim aufgeschlagen hat, sammelt der RTo7 noch letzte Testkilometer auf dem Freitaler Testgelände. Was war passiert? Warum wurde für kurz vor knapp noch eine Testfahrt angesetzt?

Vier Wochen zuvor: Zur Wettbewerbsvorbereitung veranstalten wir ein Probeevent bei den BGH-Edelstahlwerken. Sponsoren

und Alumni spielen mit uns sowohl die statischen Disziplinen als auch die technische Abnahme durch und die Fahrer sollen sich natürlich auch an Drucksituationen gewöhnen. Doch am Ende eines bis dahin gelungenen Wochenendes macht der Modulleiter Antrieb die erschreckende Entdeckung: Bei einem Kontrollblick in das Getriebe zeigen sich deutliche Verschleißspuren an Stirn und Kegelrad, trotz wenig gefahrener Kilometer. Bei dem Bauteil,

das für die Kraftübertragung und Drehmomenten-/Drehzahlübersetzung zuständig ist, hatten wir uns in diesem Jahr für den Leichtbauwerkstoff Titan entschieden (s. Newsletter 05/2013). Diese Entscheidung stellte zwar auf der einen Seite ein Wagnis dar, da weder Fertigungspartner noch andere FS-Teams Erfahrungswerte mit Titangetrieben beisteuern konnten, war aber auf der anderen Seite genau jene Art von mutiger und innovativer Problemlösung, welche die Formula Student ausmachen.

Eine genauere Untersuchung ergab, dass der weiche ungehärtete Titanwerkstoff unter der harten Titannitritbeschichtung verformt wurde und der sogenannte Eierschaleneffekt das Getriebe vorschnell verschlissen hatte. Die Stimmung sank weiter, als unser Getriebebaupartner uns versicherte, ein neues Getriebe aus



Stahl sei aufgrund der vielen Fertigungsschritte erfahrungsgemäß nicht unter 6 Wochen realisierbar. Trotzdem versprach er alles zu versuchen, um es noch vor Hockenheim zu schaffen. Und auch wir ließen uns in alter Racetech-Tradition nicht entmutigen und setzten alle Hebel in Bewegung. Wieder einmal erwiesen sich unser regional geprägtes Sponsornetzwerk und die persönliche Beziehung

zu unseren Sponsoren als Gold wert. Jeder Fertigungspartner, den wir um Hilfe baten, erkannte sofort die Dringlichkeit der Lage und sicherte uns trotz Urlaubszeit umgehend seine Hilfe zu. So schafften wir es die 6 bzw. 5 einzelnen Fertigungsschritte bei Kegel- und Stirnradstufe in weniger als 4 Wochen abzuarbeiten und unseren RT07 einsatzbereit zur Formula Student Germany zu transportieren.

Umso bitterer für uns ist natürlich, dass obwohl uns der 3. Platz in den statischen Disziplinen bestätigte welches große Potential im RT07 steckt, das Getriebe aufgrund unglücklicher Elektronikprobleme in Hockenheim keine Chance hatte sich zu beweisen. Mehr über das Auf- und Ab während des Events erfahren Sie auf den nächsten Seiten.

**Wir möchten uns insbesondere bei allen Sponsoren der „Getrieberettung“ als auch bei allen weiteren Freunden und Unterstützern für die grandiose Hilfe in den vergangenen 11 Monaten bedanken und hoffen, dass Sie uns auch weiterhin zur Seite stehen und uns für die kommenden zwei Events die Daumen drücken.**

*Felix Berner*

Ihr Racetech Racing Team





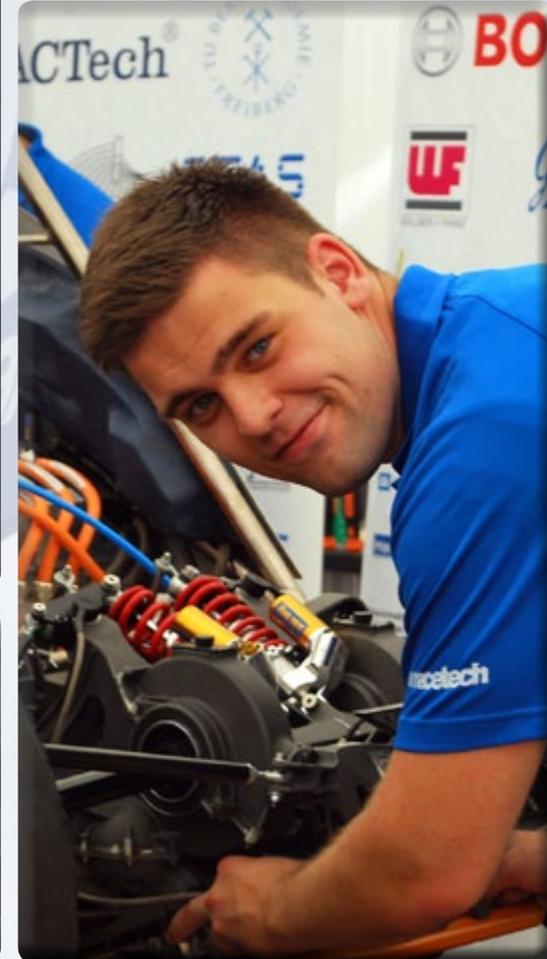
## Startschuss für Hockenheim

Die Formula Student Germany, auf die wir so lange gewartet haben, ist gestartet und unser Team aus Freiberg ist mit dabei. Der Saisonhöhepunkt begann für uns dieses Jahr ein wenig verzögert. Unsere beiden Teammitglieder Paul und Joachim reservierten uns bereits am Montag eine super Ecke auf dem „Nicht-Party-Zeltplatz“. Diese ist nahe am Übergang zum Eventgelände und macht es uns einfacher benötigte Sachen zu den jeweiligen Areas zu transportieren. Am Dienstag folgten anschließend 3 weitere Autos aus Freiberg, die gegen 12:30 Uhr unseren LKW ausräumten und das Racetechnik-Lager errichteten. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an unsere treuen Helfer vom EuroCourier, die uns den Transport ermöglichten und auch die stressigen Ausräumphasen immer mit Humor nehmen.

Um 16 Uhr holte Felix den großen Stapel an Teammember-Cards und gelber Armbänder ab. Nachdem sich die ersten zwei unserer RT-Fahrer erfolgreich registriert hatten, starteten wir gegen 21 Uhr mit dem Aufbauen unserer Box (Pit 18).

Unser RT07 befand sich zu der Zeit noch in Freital auf der Teststrecke. Einige Wochen zuvor warfen uns auftretende Probleme des Antriebsstrangs im Zeitplan zurück. Mit Hilfe unserer erfahrenen Sponsoren konnten diese jedoch zeitnah behoben werden und wir können mit einem fahrfähigen Rennwagen antreten. Das frühe Auftreten des Problems hatte auch sein Gutes, sodass wir nun mit einem sicheren Antriebsstrang in das Event starten.

Trotz der Tatsache, dass sich unser Flitzer noch nicht mit auf dem Event-Gelände befand, war die Stimmung gut und wir konnten eine optisch hübsche Boxengestaltung einrichten. Weit nach Mitternacht war dann der erste offizielle Tag vorbei und wir fielen auf unsere Isomatten.



## Tag 2 - Scrutineering Vorbereitung

Da wir am Dienstag unser Team ohne den RT07 vertreten mussten, freuten wir uns am Mittwoch morgen um 7 Uhr früh umso mehr, als wir auf das Eventgelände gingen und sich die Türen des ACTech Transporters öffneten. Tom, Felix, Eric und Peter halfen dabei, den RT sicher in die Box zu geleiten. Ein großes Dankeschön gilt hier der ACTech, die uns den Transporter zur Verfügung gestellt haben, um den RT07 sicher nach Hockenheim und auch wieder nach Hause zu bringen.

Einige Teammitglieder fuhren die Nacht durch und kamen nicht um 7 Uhr, sondern bereits um 5 Uhr morgens an. Somit hatten sie sich ihre zwei Stunden Schlaf verdient. Zur Entspannung nach der langen Fahrt gab es erst einmal Frühstück mit den restlichen Mitstreitern. Da nicht

alle gleichzeitig am Fahrzeug die letzten Feinheiten erledigen konnten, verteilten wir uns auf das gesamte Gelände. Auf dem Zeltplatz wurde an den Statics gefeilt, die alle für Donnerstag angesetzt sind. In der Box wurden die letzten mechanischen und elektronischen Probleme bearbeitet und in der Charging Area noch am Akku getüftelt. Eine willkommene Pause hatten wir bei dem Panoramic Picture um 13 Uhr. Alle Teams versammelten sich mit ihren Autos auf der Rennstrecke für ein gemeinsames Foto. Einige der Teams eröffneten zur Belustigung aller das erste inoffizielle Rennen im „Auto über den Platz schieben“.

Ab 12 Uhr begann auch offiziell das Scrutineering, zu dem man bis Samstag Mittag antreten kann. Bis in die späten Abendstunden wurde weitergearbeitet.

Motivation erhielten wir dabei durch die Bekanntgabe, dass wir unter die letzten acht Kandidaten für den Bosch Best Powertrain Award gekommen sind.

Am Freitag um 13:15 Uhr werden wir unser Konzept noch einmal vorstellen und wir hoffen natürlich den Award nach Hause holen zu können. Nach dem Abendessen fand noch das tägliche Teambriefing statt. Wir sind sehr gespannt auf den Donnerstag, denn es stehen für uns die Statics und das Scrutineering an.

### Design Report

Team	Punkte	Platz
AMZ Racing Team, Zürich	150,00	1
KA-Racelng, Karlsruhe	140,00	2
Greenteam, Stuttgart	135,00	3
<b>Racetech Racing Team</b>	<b>130</b>	<b>5</b>



### Business Plan Presentation

Team	Punkte	Platz
WHZ Racing Team, Zwickau	75,00	1
DUT Racing Team, Delft	74,00	2
AMZ Racing Team, Zürich	73,00	3
<b>Racetech Racing Team</b>	<b>65,59</b>	<b>5</b>

### Cost Report

Team	Punkte	Platz
ETSEIB E-Motorsport, Barcelona	84,06	1
SDU-Vikings Racing Team, Odense	83,45	2
AMZ Racing Team, Zürich	82,46	3
<b>Racetech Racing Team</b>	<b>82,07</b>	<b>4</b>



## Tag 3 - Statische Disziplinen - Check!

Der Donnerstag begann für uns ganz im Zeichen der Statics. Jeder, der nicht am Auto benötigt wurde, bereitete sich auf den Design Report vor. Für den Cost Report und den Business Plan wurde der letzte Feinschliff vorgenommen und die Texte noch einmal durchgegangen. Um 12:15 Uhr ging es dann schon Richtung Eventgelände, damit wir mit dem Wagen rechtzeitig vor der Judging Area erscheinen konnten.

Los ging es mit dem Design Report um 13:15 Uhr, bei dem unsere Modulleiter und die Teamleitung den Judges unser Fahrzeug in seiner ganzen Schönheit präsentierten. Nach etwa einer Dreiviertelstunde war alles schon wieder vorbei. Die Ergebnisse und Finals werden am Freitag bekannt gegeben, genau wie die des Cost Reports. Diesen hatten wir im Anschluss, bei dem

Svenja und Nick die Kostenaufstellung unseres RTs und wirtschaftliche Optimierungsideen vorstellten. Um rechtzeitig beim Teamfoto anwesend zu sein, wurden die Ausstellungsstücke und Utensilien schnell zusammen gepackt und in der Box verstaut. Als letzte statische Disziplin stand der Business Plan an. Da zu dieser Disziplin das Auto nicht benötigt wurde, konnte weiter daran gearbeitet werden. Das Ziel für Donnerstag war es mit dem E-Scrutineering zu starten. Der Business Plan fand um 16:45 Uhr statt und um 18:45 Uhr wurden die Ergebnisse und die Teams bekanntgegeben, die sich für die Finals qualifiziert hatten. Delft, Zwickau und Zürich durften ihren Business Plan der Öffentlichkeit vorstellen. Der Gewinner wird ebenfalls erst am Freitag veröffentlicht. Etwas überrascht, aber dafür umso glücklicher waren wir über die Nachricht,

dass wir den 5ten Platz von 40 Elektroautos erreicht haben. Wir sind sehr stolz darauf in den Top 5 zu sein. Um 19:45 Uhr war es dann soweit, wir konnten unseren RTo7 zum E-Scrutineering schieben. Dort wartete ein Großteil des Teams, um die vier Teammitglieder in der Box zu unterstützen. Wir kamen zwar ohne Aufkleber wieder aus dem Scrutineering gerollt, wussten aber dafür welche Aufgaben wir die Nacht über noch erledigen müssen, um morgen früh das heiß begehrte gelbe Abzeichen zu ergattern. Das Abendessen wurde durch das Scrutineering auf 23 Uhr verlegt und nach dem Teamtreffen ging ein weiterer Tag in Hockenheim zu Ende. Morgen stehen für uns die technische Abnahme und Skid Pad an. Wir sind auch schon gespannt auf die Ergebnisse der restlichen Statics und des Bosch Awards.



## Tag 4 - Auf der Jagd nach den Aufklebern

Am frühen Vormittag erhielten wir die vorläufigen Ergebnisse des Cost Reports. Der erreichte 5. Platz brachte uns nun schon den zweiten Erfolg in den Top 10 der Statics. Durch ein weiteres positives Feedback eines Judges zum Design Report erhoffen wir uns, im oberen Drittel mitmischen zu können. Leider konnten wir aufgrund von Elektronikproblemen das E-Scrutineering nicht erfolgreich beenden. Dies verwehrte uns das Antreten zu unserem ersten dynamischen Event, dem Wet Pad/Skid Pad. Unsere Elektroniker geben weiterhin ihr Bestes und das ganze Team steht hinter ihnen. In einer weiteren Nachtschicht werden alle elekt-

ronischen Bauteile noch einmal auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft, damit wir morgen früh um 8:30 Uhr den letztmöglichen Termin für das E-Scrutineering wahrnehmen können. In den dynamischen Disziplinen können wir dann hoffentlich am morgigen Tag unseren Silberpfeil über die Rennstrecke fliegen sehen.

Skid Pad

Team	Best Time	Punkte	Platz
TU Darmstadt Racing Team	5,742 s	75,00	1
Elbflorace, Dresden	5,767 s	73,28	2
DHBW Engineering Stuttgart	5,848 s	67,90	3





## Tag 5 - Manchmal verliert man und manchmal gewinnen die Anderen

Am gestrigen Freitag mussten wir leider auf den Start beim Skid Pad verzichten, da wir es noch nicht durch das Scrutineering geschafft hatten. Um das Elektro-Scrutineering gleich am Samstagmorgen zu bestehen und somit eine Chance auf die Teilnahme am Acceleration zu wahren, arbeiteten die Elektroniker die ganze Nacht und verzichteten wieder einmal auf den inzwischen in Vergessenheit geratenen Zustand des Schlafens. Wir bekamen Freitagnacht alle Systeme zum Laufen. Beim abschließenden Testen aller Systeme die Ernüchterung: Ein erneutes Problem, diesmal mit der bis dahin funktionierenden Kontrollplatine.

Von nun an entwickelte sich der Samstag zu einem Wettlauf gegen die Zeit und

nicht wie erhofft gegen die anderen Teams auf der Strecke. Die Hoffnung das Scrutineering zu bestehen hielt sich lange Zeit, da unsere Frist zum letztmöglichen Teilnehmen an der technischen Abnahme mehrfach verlängert wurde.

Leider mussten wir uns 17.30 Uhr doch eingestehen, dass trotz aller Motivation noch irgendwie die dynamischen Disziplinen zu erreichen, unser Zeitfenster längst abgelaufen war und es somit keinen Sinn mehr machte fieberhaft am Beheben des Problems zu arbeiten. Leicht war es nicht die Elektroniker vom Akku zu lösen, da sie bis zum Schluss überzeugt davon waren, das Auto zum Fahren zu bringen. Eine Einstellung, die die letzten Tage im gesamten Team stark verankert war.

Nun war es uns endgültig klar, dass wir das Event Formula Student Germany aktiv beendet hatten und den nächsten Tag nur noch als Zuschauer verbringen würden. Eine Einsicht, die natürlich für das gesamte Team eine schwere Niederlage bedeutete.

Getreu unserem Motto: „Where there’s a team there’s a way“, verlieren wir zusammen, genauso wie wir zusammen gewinnen. Letzteres nehmen wir uns für die nächsten Events wieder zum Ziel. Da eine Niederlage im Team geteiltes Leid ist, waren wir am Abend schon wieder besseren Mutes. Außerdem lud uns das Dresdner Team als Aufmunterung in gemütlicher Runde zum Biertrinken ein.

## Tag 6 - Manchmal verliert man und manchmal gewinnen die Anderen

Den kommenden Sonntag werden wir nun das Eventfeeling erleben und stolz unseren RT07 den vielen interessierten Blicken in der Box zeigen, die schon die letzten Tage unzählige Male auf unseren RT geworfen wurden.

Wie jedes Jahr wird nach der feierlichen Awards-Zeremonie die Mahle-Party das FSG-Event beenden und uns den nötigen Schub an positiver Stimmung für weitere Herausforderungen verschaffen. Hierfür helfen uns auch die zahlreichen Unterstützer und gedrückten Daumen der vergangenen Tage, die uns sicher auch in Zukunft den Rücken stärken. Wir möchten uns dafür ganz herzlich bedanken.

### Acceleration

Team	Best Time	Punkte	Platz
DUT Racing Team, Delft	3,506 s	75,00	1
AMZ Racing Team, Zürich	3,511 s	74,69	2
KA-RaceIng, Karlsruhe	3,675 s	65,14	3

### Autocross

Team	Best Time	Punkte	Platz
KA-RaceIng, Karlsruhe	77,664 s	100,00	1
DUT Racing Team, Delft	79,041 s	91,68	2
TUfast e-Technology, München	79,813 s	87,14	3

### Endurance

Team	Punkte	Platz
DUT Racing Team, Delft	325,00	1
AMZ Racing Team, Zürich	307,56	2
HorsePower Hannover	207,98	3

### Efficiency

Team	Punkte	Platz
WHZ Racing Team, Zwickau	100,00	1
eMotorsports Cologne, Köln	94,64	2
DUT Racing Team, Delft	93,66	3

### Overall (40 Elektro-Teams)

Team	Punkte	Platz
DUT Racing Team, Delft	843,84	1
AMZ Racing Team, Zürich	834,21	2
KA-RaceIng, Karlsruhe	759,32	3
<b>Racetech Racing Team</b>	<b>277,66</b>	<b>23</b>

Hockenheimring: 115 Teams messen sich bei der Formula Student Germany / 3000 junge Leute aus aller Welt zeigen ihre selbst gebauten Rennwagen

# Innovation und Teamgeist im Ingenieurscamp

Von unserem Redaktionsmitglied  
**Hans Schuppel**

„Das ist hier schon wie eine kleine Weltmeisterschaft für Nachwuchsengeure.“ Dr. Ludwig Vollrath beobachtet die Szene in Box 3 des Hockenheimrings, wo die Studenten aus Shiyon an ihren Boliden werken. Die Chinesen gewannen die Formula Student in ihrem Heimatland und messen sich seit gestern auf dem Hockenheimring mit 114 anderen Teams aus gut zwei Dutzend Ländern. „Wir haben viele Sieger aus anderen Ländern da. Nach Hockenheim kommen nur die Guten“, freut sich der 62 Jahre alte promovierte Maschinenbauer aus Mülheim an der Ruhr, der zusammen mit ein paar Gleichgesinnten im Jahre 2006 die erste Formula Student Deutschland auf dem Hockenheimring organisierte.

## Zwei Wettbewerbe parallel

Die Formula Student Germany besteht aus zwei parallel stattfindenden Wettbewerben: Formula Student Combustion (mit Verbrennungsmotoren) mit 75 Fahrzeugen und Formula Student Electric (mit Elektromotoren) mit 40 Teams. Bei beiden Wettbewerben bauen Studenten in Teamarbeit einen einsitzigen Formelrennwagen, mit dem sie gegen Teams aus der ganzen Welt antreten. Hierbei gewinnt nicht unbedingt das schnellste Auto, sondern das Team mit dem besten Gesamtpaket aus Konstruktion, Rennperformance, Finanzplanung und Verkaufsargumentation. Hierfür sind insbesondere Teamarbeit und eine effiziente Teamstruktur von

großer Bedeutung. Die Formula Student ergänzt das Studium um intensive praktische Erfahrungen mit Konstruktion und Fertigung sowie wirtschaftlichen Aspekten des Automobilbaus.

## Topspeed ist kein Thema

Die in der Regel von einem Motordradmotor mit rund 100 PS angetriebenen, etwa 180 Kilogramm schweren Fahrzeuge beschleunigen in drei bis vier Sekunden von null auf 100. „Höchstgeschwindigkeit ist bei uns allerdings kein Thema“, betonte Ludwig Vollrath, auch wenn die Veranstaltung auf einer Formel-1-Rennstrecke das vielleicht vermuten lässt. In diesem Zusammenhang lobt der langjährige Geschäftsführer der VDI-Gesellschaft Fahrzeug und Verkehrstechnik die hervorragende Zusammenarbeit mit dem Ring, insbesondere mit dessen Leiter Technik und Betrieb, Klaus Schwenninger. Vollrath: „Der Hockenheimring ist eine tolle Plattform für unsere Veranstaltung.“

Das wird bei einem kleinen Rundgang deutlich. Alles ist strukturiert, namhafte Firmen sind präsent und die etwa 3000 Studenten aus aller Welt haben optimale Arbeits- und Präsentationsbedingungen. 400 ehrenamtliche Mitarbeiter sorgen hinter den Kulissen dafür, dass alles klappt. Mit von der Partie sind auch Ingenieure von der DEKRA. Diese sind bei der technischen Abnahme der Fahrzeuge aktiv. „Ohne die vorher notwendigen Sticker kommt niemand zum Fahren“, erklärt Ludwig Vollrath. Das heißt, dass die Autos erst einmal die vom Veranstalter vorgegebenen Kriterien erfüllen

## Formula Student Germany

■ Die **Formula Student Germany (FSG)** ist ein internationaler Konstruktionswettbewerb für Studenten, der seit 2006 jährlich vom Formula Student Germany e. V. unter der Schirmherrschaft des **Vereins Deutscher Ingenieure (VDI)** auf dem Hockenheimring ausgetragen wird.

■ Bis zum Sonntag messen sich rund **3000 Studenten in 115 Teams** aus aller Welt in **zwei Kategorien**: Prototypen mit Verbrennungsmotor und mit Elektromotor.

■ Vertreten sind Universitäten oder

Technische Hochschulen aus **25 Ländern**, neben Deutschland unter anderem aus China, Südafrika, den USA, Ägypten, Indien, Russland und vielen weiteren europäischen Staaten.

■ Die **Studenten sollen den Prototypen eines Rennwagens** bauen, der ebenfalls darauf bewertet wird, ob er in Kleinserie produziert werden kann. Zielgruppe ist der **nichtprofessionelle Wochenendrennfahrer**, für den der Rennwagen unter anderem **sehr gute Fahreigenschaften** hinsichtlich Beschleunigung, Bremskraft und

Handling aufweisen muss. Außerdem soll das Fahrzeug wenig kosten sowie zuverlässig und einfach zu unterhalten sein.

■ Die ersten Wettbewerbe dieser Art gibt es seit **1981 in den USA**. 1988 wurde Formula Student England als Vorreiter in Europa begründet. Die Wettbewerbe werden bis auf wenige Modifikationen nach **denselben Regeln** ausgetragen, so dass Teams mit ihren Rennwagen an mehreren Veranstaltungen weltweit teilnehmen können. *hs*

müssen, bevor sie auf die Strecke dürfen.

Was gefordert wird, erfahren die Studenten im Herbst vor der Veranstaltung bei der Ausschreibung des Wettbewerbs. Dann gilt es, ein Quiz zu lösen, um überhaupt registriert zu werden. Wer dies geschafft hat, wartet auf den Januar. Zu einem bestimmten Zeitpunkt wird die Anmeldung freigeschaltet. „Wir waren in 20 Minuten ausgebucht“, blickt Vollrath auf den Januar dieses Jahres zurück. Die Nachfrage ist groß, aber man will den Wettbewerb nicht weiter ausdehnen, sondern Effektivität und Tiefe der Ausbildung wahren.

Formula Student lebt vom Erfindungsreichtum der Studenten, aber auch vom Teamgeist. „Hier hilft man sich gegenseitig“, betonte Vollrath und deutet auf eine demolierte Holzkiste. Diese gehört dem Studententeam aus Alexandria, war offenbar nicht richtig zusammengebaut

und ging beim Transport entzwei, wobei das Auto beschädigt wurde. Jetzt helfen Teilnehmer aus anderen Universitäten, dass die Ägypter ihren Boliden wieder hinkommen. Die Truppe aus dem holländischen Delft hat eigens einen Werkstatt-Truck mitgebracht, der auch anderen Teams zur Verfügung steht. Der Teamspirit wird also großgeschrieben. Und dies nicht nur im Motodrom, sondern auch auf dem Campingplatz, wo die meisten Studenten ihr Lager aufgeschlagen haben.

## Leistungsfähigkeit zeigen

Ludwig Vollrath bezeichnet die Formula Student als „Ingenieurscamp“ und hat dabei nicht den Campingplatz im Sinn: „Die jungen Leute sollen zeigen, was sie können. Wir bilden hier die ganze Wertschöpfungskette ab – nicht nur im Hinblick auf die Automobilhersteller, sondern vor allem auch auf die Zulieferer.“

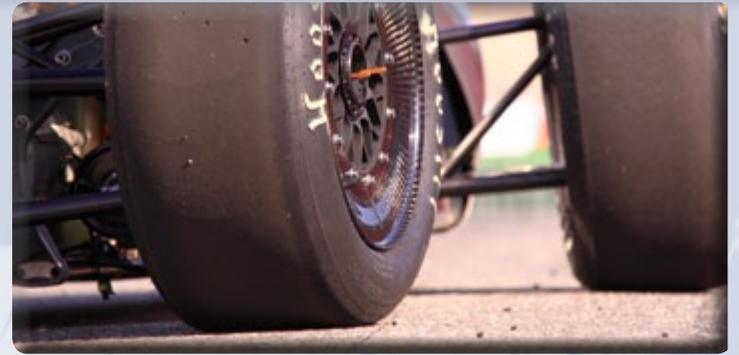
Am Wochenende werden Vorstandsmitglieder namhafter Firmen im Motodrom erwartet – und eine ganze Reihe von Ingenieuren, die sich genau anschauen, wie die Teilnehmer das eine oder andere Problem lösen. Dann kann die Formula Student wieder zur Jobbörse werden. Vollrath: „Wer hier mit dabei ist, der erhöht sicherlich seine beruflichen Einstiegschancen.“ Ein Erfolg bei der Formula Student stärkt das Image, schlägt sich aber nicht auf dem Konto nieder. Geldpreise sind keine ausgelobt. Die von einer internationalen Jury ermittelten Gewinner bekommen einen Wanderpokal, den sie Ende des Jahres wieder abgeben müssen. Bei dem Wettbewerb geht es auch um etwas ganz anderes: Die Teams sollen ihre selbstkonstruierten Rennwagen miteinander messen und dabei Fachleuten aus Industrie und Wirtschaft ihre Leistungsfähigkeit demonstrieren.

## 01.August 2013 Hockenheimer Tageszeitung



Wie bei den Profis: Die Teams der Formula Student bringen ihre Boliden in einheitlicher Kleidung an den Start. Dr. Ludwig Vollrath, Mitbegründer des Wettbewerbs in Deutschland, lässt sich von Eric Moritz den Rennwagen mit Elektromotor der TU Freiberg (Sachsen) erklären. Derweil wird das Fahrzeug der UAS Coburg zur technischen Abnahme geschoben.

BILDER: HOFFMANN



# Das Racetech Racing Team sagt Danke!



## Sponsoren



# Das Racetech Racing Team sagt Danke!



# Das Racetech Racing Team sagt Danke!





# 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