Racetech Racing Team

TU Bergakademie Freiberg e.V.

Sondernewsletter

Formula Student Spain

Termine

Formula Student Spain

Donnerstag 3

Freitag 5

Samstag 6

Sonntag 8

Termine 11

Sponsoren 13

Impressum 17

Donnerstag

Die Formula Student Spain als unser 3. und letztes Event sollte endlich zeigen, welches Potenzial im RT10 schlummert. Nachdem wir in Spielberg und Hockenheim jeweils aufgrund technischer Probleme nicht an den Dynamics teilnehmen konnten, gab es für Barcelona nur ein Ziel – an jeder Disziplin teilzunehmen. Die 2 Wochen zwischen FSG und FSS wurden zum intensiven Testen genutzt, um dem Fahrzeug endlich die nötige Zuverlässigkeit zu bringen.

Für die über 1700 Kilometer lange Strecke von Freiberg bis Barcelona konnten wir wie immer auf die Unterstützung des Eurocouriers zählen, der Werkstattausrüstung, Gepäck und Auto zuverlässig zur Rennstrecke brachte.

Nach dem Aufbau der Box und des Zeltplatzes wurde dann der RT10 auf das Scrutineering vorbereitet.

Donnerstag

Durch unsere gute Platzierung beim Quiz durften wir am nächsten Morgen bereits als 5. E-Fahrzeug die Scrutineering Area betreten. Bis zum Mittag absolvierten wir den Großteil des elektrischen Scrutineerings und auch die Systeme, die bei den früheren Events für Probleme gesorgt hatten, funktionierten reibungslos. Lediglich eine kleine Verbesserung musste durchgeführt werden und so hatten wir gegen 15.00 Uhr das elektrische Scrutineering erfolgreich bestanden.

Gegen 17:30 durften wir dann mit der mechanischen Abnahme fortfahren und konnten diese gegen 20.00 Uhr ebenfalls erfolgreich abschließen. Im Anschluss konnten wir das Cultural Sharing Dinner genießen, bei dem jedes Team ein Essen aus der Heimat zubereitet und zur Verkostung anbietet.

Freitag

Am zweiten Tag in Spanien hatten wir nach wie vor bestes Wetter: Die Sonne scheint, blauer Himmel und Schattenplätze sind äußerst beliebt. Da der Business Plan bereits am ersten Event-Tag präsentiert wurde, standen neben der Beendigung des Scrutineerings auch die statischen Disziplinen Cost Report und Design Report auf dem Programm. Nach dem Frühstück und Teambriefing ging es für uns daher sofort zum Tilt-Test, den wir im ersten Anlauf ohne Problem bestanden haben. Anschließend bereiteten wir uns auf den Cost Report vor, der leider trotz sehr gutem Feedback nur eine durchschnittliche Bewertung erhielt. Ähnliche Überraschungen gab es auch bei anderen Teams, die sich über die unorthodoxen Bewertungskriterien der FSS wunderten. Der Design Report wurde anschließend ebenfalls erfolgreich bewältigt, mit 104 Punkten hatten wir uns im Mittelfeld eingereiht. Nach Beendigung der Statics hatten wir nur noch wenige Stunden Zeit, den Rain- und Brake-Test zu absolvieren. Die Bewässerung sorgte allerdings für Probleme, so dass wir erst nach dem 3. Anlauf den RT10 Richtung Brake Test schieben konnten. Diesen absolvierten wir dann glücklicherweise im ersten Versuch.

Das erleichterte Team ließ den Abend entspannt ausklingen und freute sich auf den folgenden Tag.

Samstag

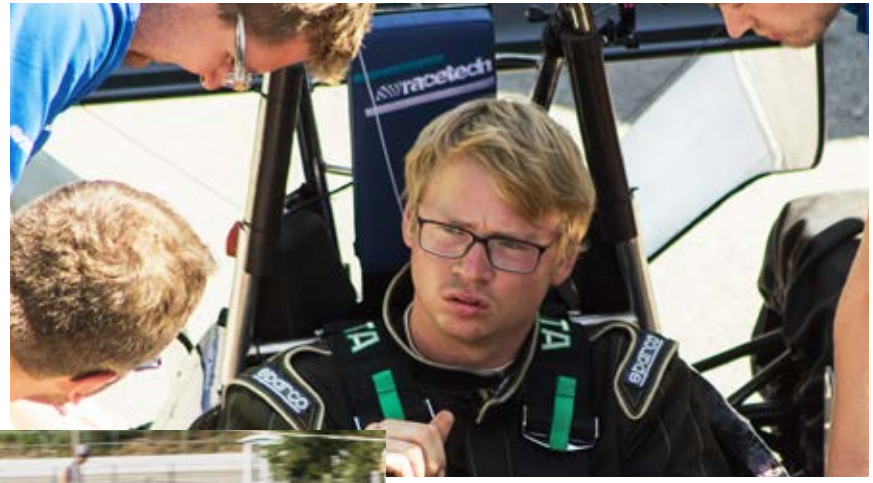
Am dritten Tag standen nun die dynamischen Disziplinen an. Den Start bildete das Acceleration-Event um 10 Uhr morgens. Unsere Fahrer konnten beide Läufe erfolgreich absolvieren und so auf der noch relativ kalten Strecke eine Zeit von 4,19 Sekunden auf der 75m Geraden erreichen. Anschließend wurden Reifendruck und Sturzwerte angepasst und wir stellten uns zum Skid Pad an. Wie die letzten Jahre herrschte hier schon früh voller Betrieb, so dass sich unsere Entscheidung, das Acceleration schon sehr früh zu fahren, auszahlte. Im ersten Run erzielten wir eine Rundenzeit von 5,3 Sekunden, so dass unser 2. Fahrer mit einer beruhigenden Rundenzeit im Rücken mehr Risiko fahren durfte. 5,188 Sekunden standen schließlich zu Buche, was dem 9. Rang entsprach.

Samstag

Nach dem Course Walk ging der Autocross um 14 Uhr los. Wir schoben den RT in der Nachmittagshitze an den Start und konnten mit dem ersten Fahrer eine Bestzeit von 64,58 Sekunden erreichen. Angespornt davon sollte unser 2. Fahrer dann „volle Attacke“ fahren. Leider wurde er in der 2. AutoX Runde von der Akkutemperatur leicht ausgebremst, so dass Leistung und Moment für gut 30 Sekunden deutlich heruntergeregelt wurden. Dennoch konnten wir mit 62,57 Sekunden einen hervorragenden 7. Platz erreichen.

Anschließend wurde der Akku geladen, wobei allerdings ein Fehler auftrat in dessen Folge wir einige Bauteile auf einer Platine im Akku tauschen mussten.

.



Sonntag

Am nächsten Morgen schien der Fehler behoben und wir bereiteten das Auto auf die Königsdisziplin, das Endurance, vor. Gespannt wartete das Team auf der Tribüne auf die ersten Runden des RT10, doch vergebens: das Auto ließ sich nicht anschalten. Nach kurzer Rücksprache mit den Officials schoben wir das Auto in die Box, suchten den Fehler und konnten ihn bis zum späten Nachmittag auch beheben. Unseren Startplatz hatten wir in dieser Zeit natürlich verpasst, doch die Organisatoren zeigten sich freundlich und erlaubten uns, nach allen Fahrzeugen gegen 18:15 an den Start zu gehen, doch dazu kam es nicht. Wieder standen wir an der Startlinie, und wieder ließ sich das Auto nicht anschalten. Ein neuer Fehler, den wir wenige Stunden später bereits lokalisiert hatten, machte uns einen Strich durch die Rechnung und ließ das Team mit enttäuschten Gesichtern zurück.

Anschließend wurde die Box abgebaut, Abendbrot gegessen und den Siegern bei der Award-Zeremonie applaudiert. In der Elektroklasse hatte sich zum ersten Mal die TU Delft nur knapp vor dem Vorjahressieger aus Zürich durchgesetzt, komplettiert wurde das Podium durch TUFast, das Team der TU München. Mit Platz 15 und 354 Punkten konnten wir uns im Mittelfeld der FSS 2016 positionieren.

Für uns bleibt festzuhalten, dass wir leider nicht an die Erfolge der Vorjahre anknüpfen konnten.

Zu technischen Problemen hat sich leider allzu oft noch Pech dazu gesellt und gezeigt, wie dicht Sieg und Niederlage in der Formula Student beieinander liegen können.

Die letzten Wochen und Monate waren ein hartes Stück Arbeit voller Höhen und Tiefen, die nicht spurlos am Team vorbeigegangen sind. Auch wenn die Enttäuschung über die Misserfolge groß ist, hat sich gezeigt, dass wir performance-technisch nicht so weit weg von der Spitze sind, wie es der Punkteabstand vermuten lässt. Wir sind daher zuversichtlich, im kommenden Jahr häufiger zeigen zu können, was unser Auto wirklich kann und nehmen die Ergebnisse als Ansporn, es kommende Saison besser zu machen!

E76
DAIMLER
ETAS
BOSCH
ACTech
SWB
Continental
Altair
KONNERTH
PCB-POOL
millfax
KDS
Fraunhofer
iav
imf

Termine

Oktober		Oktober	
14	–	15	Sponsorenfahren

November		November	
24	–	25	ESI SimulationX Forum Dresden

Sponsoren RT10

ACTech
BOSCH
TU Bergakademie Freiberg
euro.Courier
SWB Seidel Werkzeugbau
DAIMLER

WÖLLNER + FRANZ
Gustoc Titanbau GmbH
ETAS
iti Supporting your vision
thyssenkrupp
BGH
Altair
Continental
KONNERTH GRUPPE
Freiberger Präzisionsmechanik
PCB-POOL Beta LAYOUT
Fraunhofer IWU
MAGNA
C.H. SCHÄFER GETRIEBE GmbH
TU Bergakademie Freiberg imf
LTP
FERCHAU ENGINEERING
HYDRO
Altium
LOGIC a atollic
Bergakademie Freiberg Technische Universität VFF
CAM VON DER IDEE ZUM PRODUKT
ePLAN
GEBR. FICKER GmbH Formen- und Werkzeugbau seit 1911
MFB GmbH & Co. KG DREHEN CNC FRÄSEN
POLIER- & FRÄSTECHNIK JÖHRER
www.dieMeisterTischler.de
AHC OBERFLÄCHENTECHNIK
pls Development Tools
iav
MST MASCHINENBAUTEILE SCHOLZE
droette
Autolackiererei Eberlein Freiberg-Niedersaida
LCP LASER CUT PROCESSING
WÜRTH
ISABELLENHÜTTE

Hotel Kreller
INNOVENT
caemax imc group
ECOVIS®
resonic inertia measurements
KDS
igus
melasta
BENDER The Power in Electrical Safety®
CD-adapco™
3D DRUCK MANUFAKTUR
dresden elektronik
Börsig GmbH
BMF GmbH Grünau
TEILE THÖMER TEILE MEHR ALS DIE NORM
IPG AUTOMOTIVE
Carbon-Werke Weißgerber GmbH & Co. KG
ARCUT WASSERSTRAHLSCHNEIDEN
CeWOTec
WZW
Tempel
LASERVORM
LPT®
item
PW OERTEL®
ELECTRONIC ASSEMBLY
G&M VACUTHERM HÄRTEREI- und Oberflächentechnik GmbH
binder
WR CONTROLS GROUP
MIRKA
SAXEED
FZF Fügetechnik GmbH
AKG®
SCHRAUBENHANDEL LISTNER
Coroplast
Henkel
Kunz Engineering
BENTELER
GHM GEORG HERRMANN METALLGIESSEREI GmbH Aluminiumguss Serie & Prototypen in allen Legierungen www.ghm-aluguss.de - Wir lieben Guss
infineon
Diotec Semiconductor
HVC Technologies
Kerb Konus ... Technologien für sicheren Halt
HELICOIL® plus made by BÖLLHOFF
WE WÜRTH ELEKTRONIK
kurtz ersa
SCHÖN AUTOHAUS SCHÖN GmbH
NAGANO Sensortechnik
HellermannTyton
ebmpapst
LM pv LeichtMetall Produktion & Verarbeitung
GLYN High-Tech Distribution
gfs GERMANY
Planungsgesellschaft Dr. Kalanke mbH
Multi-Contact MC STÄUBLI GROUP
THELE TEXTILWERBUNG

OBI
Allegro MicroSystems, Inc.
LINEAR TECHNOLOGY
Lange
IWP
EUROMASTER Die Experten für Reifen und Autoservice
The Capacitance Company KEMET CHARGED
H&R Das Fahrwerk!
ESSENTRA
stahlbus
Sensata Technologies
VISHAY
VEM
elektro RINK fachgroßhandel
sander kunststofftechnik
PFLITSCH
WEISENSEE WARMPRESSTEILE
INTERSPORT NOACK
TAKATA
eao
ADDINOL
SEM
fritz motorsport
VERKEHRSLANDEPLATZ
Tyco Electronics
2D 2d-datarecording.com
KVT
dbl steyer Mietextilien
NILOS-RING
SCHLEGEL ELEKTROKONTAKT
GHH Gerd Hacker Handels
MÄDLER
Wittig ELECTRONIC GmbH VERTRIEB ELEKTRONISCHER BAUELEMENTE
ANALOG DEVICES
copaltec
EBV Elektronik
FTDI Chip
INELTEK
GORE Creative Technologies Worldwide
GOODRIDGE
intersil
IXYS
KOA Your Passive Solution
KOSTAL
LATTICE SEMICONDUCTOR
LED1.DE®
MAXIM INNOVATION DELIVERED
KBK
MEDER electronic
MIC Microtherm International Corporation
molex one company > a world of innovation
NATIONAL INSTRUMENTS
WEINGUT SCHLOSS PROSCHWITZ PRINZ ZUR LIPPE
RECOM
reichelt.de elektronik
RED ELEKTRONIK
SIBA Sicherungen | Fuses
VICOR
RAZTEC SENSORS
Febrotec Federn
3M

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
info@racetech.tu-freiberg.de

Technischer Projektleiter:

Lasse Berling

Wirtschaftliche Projektleiterin:

Katrin Lehmann