



NEWSLETTER

Events 2019



FSEAST





FSEAST

Anreise und Scrutineering

Am 16. Juli startete für uns mit der FSEAST die langersehnte Eventzeit. Nachdem der LKW bereits einen Tag zuvor beladen wurde, machte sich das Team um 3:00 Uhr nachts auf den Weg nach Zalaegerszeg. Als alle am späten Vormittag das Ziel erreicht hatten, wurden die Box und der Zeltplatz aufgebaut und am Abend ließen wir den Tag gemeinsam auf dem Zeltplatz ausklingen. Für die technischen Inspektionen in Ungarn galt: „First come first serve“, weswegen wir uns am ersten offiziellen Eventtag bereits um 8:00 Uhr für die Akku-Inspektion anstellten. Da allerdings die Kategorie Driverless für die technischen Abnahmen Vorrang hatte, durften wir mit unserem Akku erst um 16:00 Uhr ins Scrutineering. Zeitgleich konnten wir sowohl das Electric-Vehicle-1-Scrutineering (EV1-Scrutineering) und die mechanische Abnahme abschließen. Im EV1-Scrutineering wurde zum einen das gesamte Low-Voltage-System und



Kurz vor der Abfahrt nach Zalaegerszeg



FSEAST

Scrutineering

zum anderen alle grundlegenden Vorschriften, wie die Positionierung von Aufklebern und Knöpfen, überprüft. Im mechanischen Scrutineering wurden alle mechanischen Bauteile auf Regelkonformität gecheckt. Am Abend nahm ein Teil unseres Teams an der Welcome Ceremony teil, bei der das Event offiziell eröffnet und alle Teams begrüßt wurden. Den zweiten Tag starteten wir mit der Pre-Inspection und dem Driveregress. Dabei wird die Fahrerkleidung auf richtige Zertifizierung überprüft und jeder Fahrer musste zeigen, dass er es im Notfall schaffen würde, innerhalb von fünf Sekunden das Auto zu verlassen. Zeitgleich konnten wir das am Vortag begonnene Akkuscrutineering nach kurzer Zeit erfolgreich beenden und anschließend den Tilttest absolvieren, bei dem das Fahrzeug um 60° geneigt wird. Die Schlange für das EV2-Scrutineering war an diesem Tag sehr lang. Erst gegen Abend waren wir an



Die ESOs im Akkuscrutineering



FSEAST

Statische Disziplinen und Scrutineering

der Reihe, konnten es aber trotzdem noch am selben Tag problemlos abschließen und so zufrieden den Tag beenden. Der dritte Tag der FSEAST war der Statics Tag und startete um 9:00 Uhr mit dem Cost & Manufacturing Event. Dabei musste unsere Cost Crew eine dreiviertel Stunde lang Bauteile, deren Herstellung und Herstellungskosten vor Judges aus verschiedensten Unternehmen verteidigen. Direkt im Anschluss stand für die Modul- und Teamleiter das Design Event an. Dabei muss sowohl das gesamte Fahrzeugkonzept, als auch Bauteilziele und Designentscheidungen verteidigt werden. Hier kommt es vor allem auf ein gutes Grundlagenwissen und Fahrzeugverständnis an. Während es nach dem Mittagessen für unsere zwei Business-Plan-Mädels zum Judging ging, konnten parallel alle technischen Inspektionen mit dem Rain- und Braketest erfolgreich beendet werden. Somit konnte der RT13 am späten Nachmittag noch ein paar Runden auf dem Testtrack drehen und gut vorbereitet in die ersten dynamischen Disziplinen am nächsten Tag starten. Im Cost Event erreichten wir den 8. Platz und im Business und Design Event jeweils den 11. Platz. Am vierten Tag standen die ersten dynamischen Disziplinen an. Dafür wurde der RT13 bereits am Morgen vorbereitet und für jede



Der RT13 wird beim Tilttest auf eine Platte gestellt und gekippt (©FSEAST)



FSEAST

Skid Pad und Autocross

Disziplin ein optimales Setup erstellt. Als erstes starteten wir mit dem Acceleration, bei dem es darum geht, die maximale Längsbeschleunigung zu erreichen. Mit einer Zeit von 3,80 s konnten wir hier eine neue Bestzeit für unsere RTs setzen, uns jedoch nicht gegen die guten Allradteams durchsetzen und erreichten somit einen 8. Platz. Aufgrund von elektronischen Schwierigkeiten war es für uns leider nicht möglich einen zweiten Run zu absolvieren. Diese konnten allerdings schnell behoben werden und somit schafften wir es auch noch rechtzeitig zum ersten Skid-Pad-Lauf. In dieser Disziplin fährt das Fahrzeug auf einen Track der aus zwei Kreisen besteht. Dabei kommt es vor allem auf die Querb beschleunigung des Fahrzeugs an. Kurz bevor wir den zweiten Run starten wollten, bemerkten wir, dass ein Auto vor uns auf der gesamten Strecke Öl verloren hatte. Nach Abstimmung mit den Track-Marshals wurde die Strecke dann kurzerhand gemeinsam mit einem anderen Team abgebaut und verschoben. Anschließend konnten wir doch noch unseren zweiten Run starten und absolvierten den besten Lauf mit einer Zeit von 5,04 s, mit der wir es ebenfalls auf Platz 8. schafften. Während in der Mittagspause der Track für das Autocross Event umgebaut wurde, nutzen wir die Zeit, um unseren Akku im Akkuzelt zu



Auf dem Weg zu den dynamischen Disziplinen (©FSEAST)



FSEAST

Autocross und Endurance

laden. Nachdem die Fahrer die Strecke beim Trackwalk ablaufen konnten, starteten wir auch schon unseren ersten Autocross Run. Hierbei wird je Fahrer eine Runde von einem Kilometer Länge mit Schikanen, Kurven und Geraden bewältigt. Die gefahrene Zeit entscheidet über den Startplatz im Endurance am folgenden Tag. Aufgrund eines elektronischen Fehlers blieb der RT13 jedoch beim zweiten Versuch auf der Strecke stehen. Die erste Zeit von 1:07 min reichte jedoch für einen zufriedenstellenden 6. Platz. Den Abend nutzten alle, um gemeinsam den RT13 für das Endurance gründlich zu checken und gut vorzubereiten. Voller Vorfreude auf das Endurance starteten wir in den letzten Tag der FSEAST. Davor hieß es aber: Auto nochmal gründlich checken, Akku laden und Trackwalk. Die Startreihenfolge für das Endurance ist auf jedem Event ähnlich. Dabei dürfen die Teams absteigend nach ihren Autocross Zeiten starten. Das heißt: langsamstes Team zuerst, schnellstes Team zuletzt. Am Vormittag fahren zunächst die Verbrennerfahrzeuge. Da wir im Autocross eine sehr solide Zeit abliefern konnten, starteten wir erst am späteren Nachmittag. Da es aber vor allem auf den ersten Events zu vielen Ausfällen kommt, kann man die Startzeit nie genau kalkulieren. Deswegen ist es umso wichtiger, dass das



Der RT13 im auf dem Endurance-Track



FSEAST

Endurance

Auto schon zu Beginn der Disziplin fahrbereit ist. Dann war es endlich soweit, die aufregendste Disziplin des gesamten Events startete. Die grüne Flagge gab das Zeichen für den Start und gemeinsam mit Greenteam Stuttgart, BRS Motorsport aus Sankt Augustin und Ecurie Aix aus Aachen bestritt der RT13 Runde für Runde. Mit Liveticker über Telefon wurden die Zuhausegebliebenen auf dem Laufenden gehalten. Das ganze Team tobte als die Hälfte geschafft war und sich der zweite Fahrer bereit machte. Nochmal eine grüne Flagge und der RT13 startete in die zweite Hälfte. Nach mehreren Überholmanövern erschien endlich die Zielflagge und unser Rennwagen beendete seine letzte Runde. Jetzt galt es nur noch das Re-Scrutineering zu bestehen. Dabei werden nochmal die wichtigsten Sicherheitsfeatures gecheckt und speziell bei der FSEAST ein Raintest durchgeführt. Nachdem dieser bestanden war, gingen die Daumen nach oben und das gesamte Team war außer sich vor Freude. Damit schafften wir es auf Platz 4 im Endurance. Das war eine großartige Leistung. Bei der Award Ceremony am Abend waren alle sehr müde. Es rechnete niemand damit an diesem Abend irgendwo unter die Top 3 zu kommen. Nachdem alle Preise für die einzelnen Disziplinen vergeben wurden, fehlten nur noch die Overall-Gewinner.



Erleichterung nach dem bestandenen Endurance



FSEAST

Award Ceremony

Als plötzlich der Name „Racetech Racing Team“ ertönte, schreckten alle auf. Wir stürmten außer uns vor Freude auf die Bühne und konnten es noch gar nicht richtig fassen. Mit mittelmäßigen Platzierungen in allen Disziplinen hat niemand damit gerechnet, den dritten Platz Overall zu gewinnen. Da wir in allen Disziplinen aber gute Punkte sammeln konnten, erreichten wir eine Gesamtpunktzahl von 715 Punkten. Nach der Zeremonie feierten wir gemeinsam mit den anderen Teams das Ende eines super Events.



Das Team nimmt glücklich den Preis für den 3. Platz auf der Bühne entgegen

FSA





FSA

Testen vor dem Event und erster Tag

Nachdem wir eine Woche in Graz, welches in der Nähe der Rennstrecke liegt, bei einem befreundeten Team unterkommen durften, um uns und den RT13 wieder fit zu machen, startete am 28. Juli für uns die Formula Student Austria. Während die anderen noch auf dem Weg nach Spielberg waren, bereitete die Crew, die direkt aus Graz gekommen war, Zeltplatz und Box vor. Mit vier Tagen ist die FS Austria definitiv eines der kürzesten Events. Deswegen ging es auch schon am ersten Tag direkt los. Während der Akku kurz nach der Ankunft ins Scrutineering geschoben wurde, stand für die Fahrer wieder einmal der Egress an. Mit einem ersten Aufkleber für ein bestandenes Akkuscrutineering endete aber dann bereits der erste Tag der FSA.



Mit dem RT13 auf der Teststrecke von Joanneum Graz in der Nähe von Spielberg



FSA

Statics und Scrutineering

Der Zeitplan des zweiten Tages versprach uns etwas weniger Pausen als am Vortag. Neben den noch offenen technischen Inspektionen standen für uns alle Statics an. Am Vormittag konnten wir neben der Business Plan Präsentation sowohl das Mechanische als auch das Elektrische Scrutineering erfolgreich abschließen. Nachdem in der Mittagspause alle kurz etwas Kraft tanken konnten, ging es für uns um 15:00 Uhr auch schon weiter mit dem Design Event und direkt im Anschluss dem Cost Event. In beiden Disziplinen konnten wir sehr gut punkten und erreichten im Design Event mit 130 Punkten den 7. Platz und im Cost Event mit 92 Punkten den 5. Platz. Im Business Plan erreichten wir in Österreich mit 47 Punkten leider nur den 16. Rang. Im Anschluss an die Statischen Disziplinen blieb uns für diesen Tag noch eine Stunde Zeit, um die restlichen technischen Inspektionen abzuschließen. Nachdem wir den Tilttest ohne Probleme abschließen konnten, verlief der Raintest für uns diesmal nicht ganz problemlos. Während der gesamten Zeit, in der das Fahrzeug beregnet wird sowie noch zwei Minuten danach muss die HV-Elektronik an und das Fahrzeug im fahrbereiten Zustand bleiben. Kurz bevor die Zeit abgelaufen war, trat ein Isolationsfehler auf und das Fahrzeug schaltete



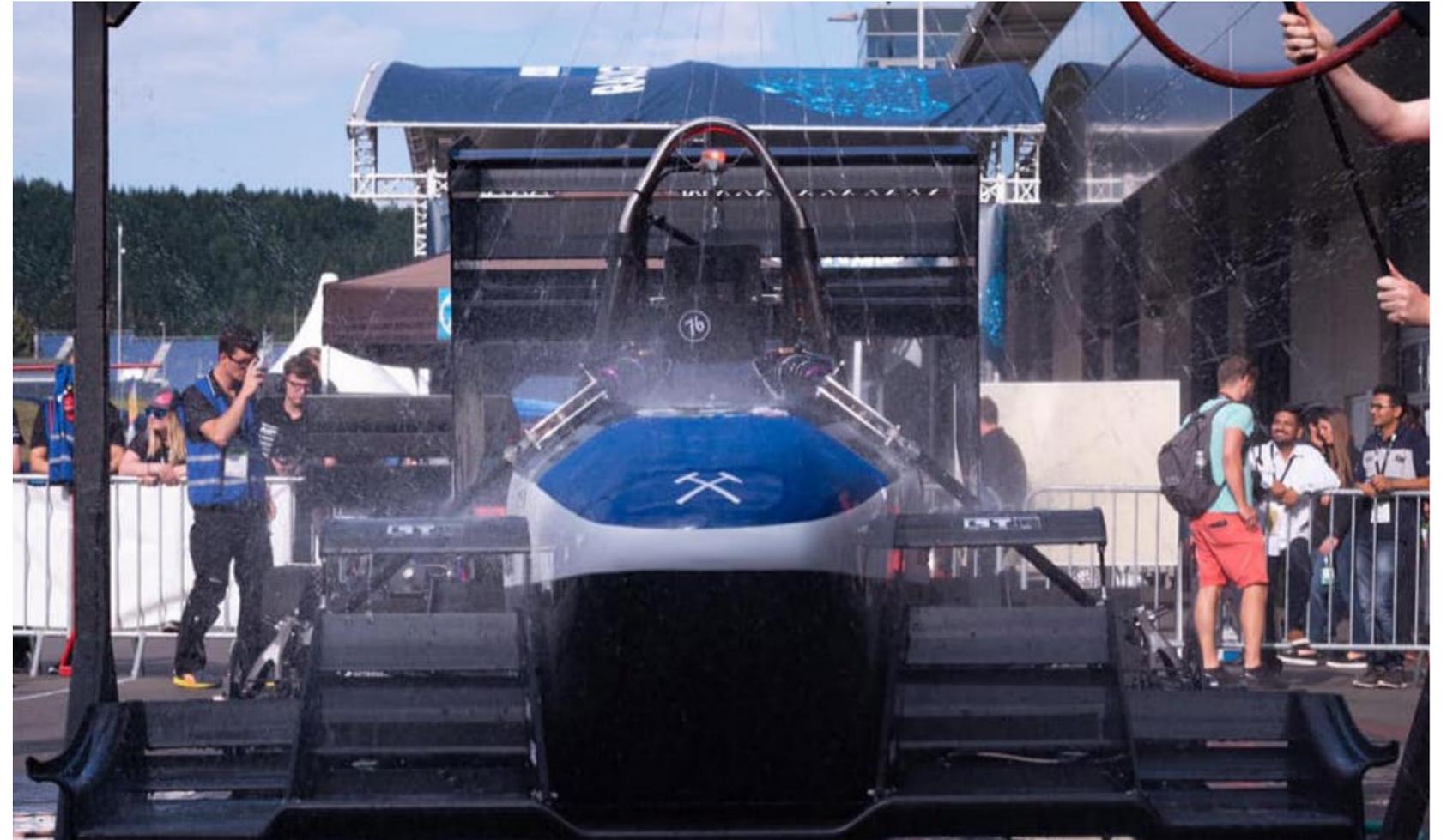
Die ESOs bei der Abnahme des Akkus (©FSA)



FSA

Raintest, Braketest und erste dynamische Disziplinen

das High-Voltage-System aus. Aus diesem Grund mussten wir nach einem gründlichen Check den Raintest wiederholen. Nun konnten wir den Raintest bestehen und uns sogar noch für den Braketest anstellen. Leider war die Zeit zu knapp und wir mussten den Braketest auf den nächsten Tag verschieben. Da wir am nächsten Tag keine Zeit verschwenden wollten, stellten wir uns direkt 7:00 Uhr vor dem Fahrerbriefing beim Braketest an. Die Schlange hinter uns wurde immer länger und wir konnten kurz nach 8:00 Uhr den ersten Versuch starten. Nachdem die grüne Flagge das Signal für den Start gab, fuhr der RT13 mit kräftigem Rucken los und langsam über die Linie. Das wiederholte sich noch zweimal und allen war klar, dass irgendetwas nicht stimmte. Die erste Vermutung war Wasser, durch den Raintest am Vorabend. Nach einiger Zeit und weiteren Versuchen wurde der tatsächliche Fehler dann gefunden. Der Beschleunigungssensor wurde beim Raintest beschädigt, da das Wasser dieses Mal direkt von Hinten in das Fahrzeug gespritzt wurde. Aus Zeitgründen mussten wir den Braketest, sowie Skid Pad und Acceleration ohne Beschleunigungssensor und somit auch ohne funktionierende Fahrdynamikregelung absolvieren. In der Mittagspause fanden wir glücklicherweise ein Team, welches den



Der RT13 wird beim Raintest von oben und hinten beregnet



FSA

Autocross und Endurance

gleichen Sensor vom Vorjahresfahrzeug mit dabei hatte und uns für die FSA und die FSG zur Verfügung stellte. Durch diese großartige Hilfe konnte das Event für uns mit funktionierender Regelung weitergehen. Deswegen konnte der RT13 beim Autocross am Nachmittag wieder besser performen. Im Skid Pad konnten wir den 8. Platz, im Acceleration den 5. Platz und im Autocross den 7. Platz erreichen. Mit diesen Ergebnissen ging für uns ein sehr ereignisreicher und anstrengender dritter Tag zu Ende. Am folgenden Tag stand nur noch eine Disziplin auf dem Plan: das Endurance. In Vorbereitung auf diesen Tag mussten die Fahrer morgens zum Fahrerbriefing, um die Einzelheiten der Disziplin und die Regeln auf der Strecke zu verinnerlichen. Nach einem weiteren mechanischen und elektrischen Check der Fahrzeugsysteme machten wir das Auto für die Königsdisziplin des Events fertig. Durch eine gute Platzierung im Autocross am Vortrag erwarteten wir einen Start gegen Mittag. Leider fielen sehr viele Teams vor uns aus oder traten gar nicht erst an. Deswegen wurden wir bereits 10:30 zum Anstellen aufgerufen. Glücklicherweise war der RT bereits fertig und stand pünktlich an der Startlinie. Die grüne Flagge wurde geschwenkt und der RT13 startete sein zweites Endurance. Nach einem erfolgreichen Fahrerwechsel fuhr



Der RT13 im Autocross (©FSA)



FSA

Endurance und Award Ceremony

der RT in die zweite Hälfte. Nach jeder beendeten Runde war der Jubel des Teams auf der Tribüne grenzenlos. Nach spannenden 16 Runden erschien die Zielflagge und die wichtigste Disziplin war ohne weitere Probleme geschafft. Mit dieser Spitzenleistung konnten wir im Endurance den 4. Platz belegen. Auch das Re-Scrutineering konnte der RT13 problemlos bestehen und somit konnten wir vor dem Abbau der Box noch entspannt das restliche Endurance von der Tribüne aus zu Ende schauen. Am Abend bei der Award Ceremony konnten wir das ganze Event noch einmal Revue passieren lassen. Mit einem 4. Platz Overall durften wir zwar dieses Mal nicht die Bühne stürmen, aber wir waren mehr als stolz auf uns und den RT13. Denn mit der FS Austria konnten wir wieder ein Event hinter uns lassen, bei dem wir in allen Disziplinen Punkte sammeln und somit eine Gesamtpunktzahl von 706 Punkten erreichen konnten. Das ist eine riesige Leistung und somit ging auch die Formula Student Austria erfolgreich für uns zu Ende und wir machten uns nach einem lustigen letzten Abend auf den Weg nach Hockenheim. Herzlichen Dank an Joanneum Graz für die Unterkunft vor dem Event und an Team Weingarten für den Beschleunigungssensor, dank dem der RT13 wieder mit funktionierender Regelung starten konnte.



Der RT13 auf dem Track (©FSA)

FSG





FSG

Ankunft und Scrutineering

Nachdem wir unseren RT13 sicher von Spielberg nach Hockenheim bringen konnten, durften wir am ersten Tag nur die Box aufbauen und die Anmeldung für das Team, die Fahrer und die ESOs durchführen. Nachdem die Box aufgebaut und der RT13 auf dem Gelände war, musste der Akku ausgebaut und, aus Sicherheitsgründen, bis zum bestandenen Akkuscrutineering im Akkuzelt aufbewahrt werden. Danach wurde das Auto nochmal durchgecheckt und inspektionstauglich gemacht. Den Abend konnten wir, nach Ankunft der restlichen Crew aus Freiberg, gemeinsam auf dem Zeltplatz ausklingen lassen. Am zweiten Tag stand zu allererst die Akkuinspektion an, die wir durch einige Kleinigkeiten leider nicht in der vorgesehenen Zeit bestehen konnten. Währenddessen absolvierten wir jedoch erfolgreich den Driveregress und das Mechanische Scrutineering. Am Abend hatten wir nochmal die Möglichkeit, die behobenen Probleme am Akku abnehmen zu lassen und konnten so das Akkuscrutineering erfolgreich bestehen und so alle Aufgaben des Tages abschließen. Den dritten Tag starteten wir mit der elektrischen Abnahme des RT13, die wir innerhalb der vorgesehenen Zeit abschlossen. Zeitgleich zur ersten statischen Disziplin, dem Business Event,



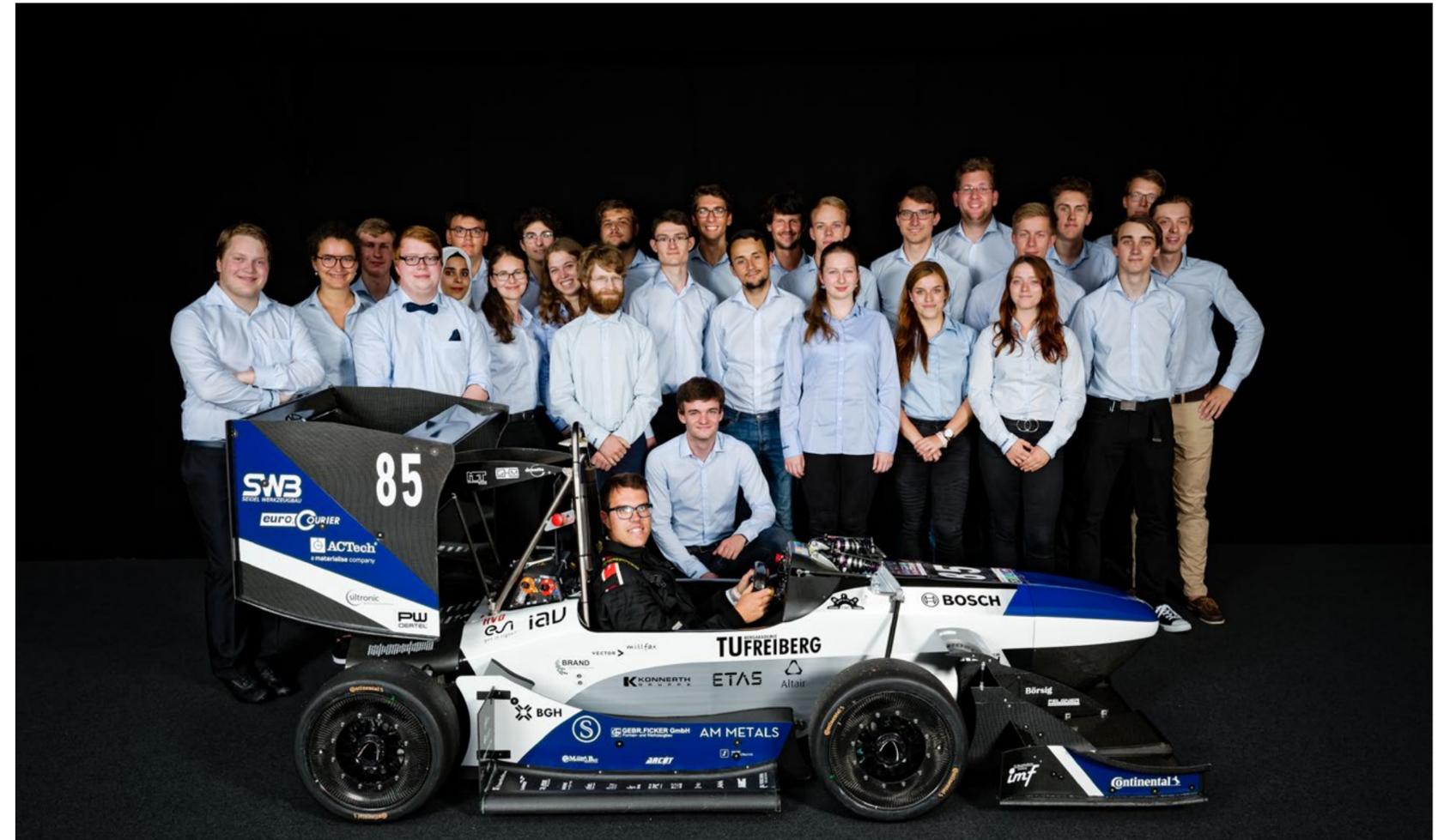
Der Akku nach dem bestandenen Akkuscrutineering



FSG

Scrutineering und statische Disziplinen

konnte der Tilt-, Rain- und Braketest und somit alle technischen Inspektionen abgeschlossen werden. Unter diesen Umständen konnten wir uns voll und ganz auf die restlichen statischen Disziplinen konzentrieren. Für diese mussten wir den RT13 mit einem Lift eine Etage nach oben befördern. Nachdem Design und Cost Event geschafft waren, durften wir noch ein gemeinsames Teamfoto mit dem RT13 schießen lassen. Mit einer Punktzahl von 52 Punkten konnten wir im Business Plan den 21. Platz, im Design Event mit 100 Punkten den 11. Platz und im Cost Event mit 88 Punkten den 14. Platz erreichen. Mit diesen soliden Leistungen in den statischen Disziplinen endete für uns der dritte Tag. Durch das schnelle Bestehen der technischen Abnahme konnten wir den vierten Tag vollständig damit verbringen, das Auto fit zu machen für die dynamischen Disziplinen. Bereits am Vormittag hatten wir die Möglichkeit, viermal auf dem Testtrack zu fahren. Glücklicherweise konnte auf der Teststrecke noch ein mechanisches Problem am Akku festgestellt werden, den unsere Elektroniker im Laufe des restlichen Tages aber beheben konnten. Währenddessen hatte der Rest des Teams Zeit durch die Boxen zu gehen und sich mit anderen Teams zu unterhalten. Das ist vor allem für die neue Modulleitung eine gute



Teamfoto nach den statischen Disziplinen (©FSG)



FSG

Testen und Skid Pad

Möglichkeit, sich Ideen für die kommende Saison zu holen. Die technische Abnahme des Akkus musste durch ein erneutes Öffnen nochmal wiederholt werden, was sich durch das Panoramafoto am Abend auf den nächsten Morgen verschieben sollte. Der fünfte Tag startete das erste Mal mit dem Teambriefing, bei dem alle Fahrer und ESOs anwesend sein mussten, um an diesem Tag an den dynamischen Disziplinen teilnehmen zu können. Nachdem uns im Teambriefing der Ablauf und wichtige Verhaltensregeln nähergebracht wurden, machten sich unsere Elektroniker direkt auf den Weg, um den Akku abnehmen zu lassen und im Anschluss zu laden. Nachdem der Akku wieder im Auto war, musste unser neu angekommener Fahrer noch den Driveregress bestehen, um noch vor Beginn der dynamischen Disziplinen ein paar Runden auf dem Testtrack drehen zu dürfen. Während des Testens mussten wir leider feststellen, dass einer unserer beiden Motoren in unregelmäßigen Abständen ausfiel. In der Hoffnung, das Problem schnell beheben zu können, wurde der RT13 wieder zurück in die Box gebracht. Da die Zeit für die erste Dynamische Disziplin begrenzt war, entschieden wir, Skid Pad ohne das Beheben des Fehlers anzutreten. Auch während der Disziplin fiel der Motor ein paar Mal aus. Mit einer Zeit von 5,11 s erreichten



Kurz vor den ersten dynamischen Disziplinen (©FSG)



FSG

Acceleration und Autocross

wir im Skid Pad den 12. Platz. Bevor wir den RT13 für das Acceleration fertig machten, versuchten wir nochmals mit Hilfe von Alumni den Fehler zu finden. Leider aber ohne Erfolg. Somit konnten wir nur hoffen, dass der Fehler in den restlichen Disziplinen nicht mehr auftritt. Wir hatten Glück und konnten alle Acceleration Runs ohne auftretenden Fehler absolvieren. Mit 4,0 s erreichten wir den 11. Platz. Trotz der Schwierigkeiten durften wir am Ende des Tages aber auf einen erfolgreichen Tag zurückschauen, an dem wir an allen Disziplinen teilnehmen konnten. Für den nächsten Tag stand nur eine Disziplin auf der Agenda: Autocross. Für alle Fahrer und ESOs hieß es wieder früh aufstehen und am Teambriefing teilnehmen. Im Anschluss an das Briefing bereiteten wir den RT13 direkt wieder für den Testtrack vor. Leider fiel der Motor auch dieses Mal einmal aus. Während nach dem Testen der Akku geladen werden musste, machten sich unsere Fahrer beim Trackwalk mit der Autocross-Strecke vertraut. Mit einem vollen Akku ging es dann gegen späten Nachmittag mit dem RT13 auf die Strecke. Aufgrund eines elektronischen Problems blieb unser erster Fahrer leider bei seinem zweiten Run auf der Strecke stehen, konnte das Auto aber selbst wieder starten und die Runde beenden. Um das



Der RT13 startet ins Autocross (©FSG)



FSG

Autocross und Endurance

Problem zu beheben, musste der RT13 nochmal zurück in die Box. Eine halbe Stunde vor Schluss konnte das Problem behoben werden und wir stellten uns mit unserem zweiten Fahrer an. Unser zweiter Fahrer schaffte es noch beide Runs problemlos zu absolvieren. Mit einer Bestzeit von 72,2 s erreichten wir im Autocross einen grandiosen 4. Platz. Am Abend fand auf dem Eventgelände der erste Teil der Award Ceremony statt, bei der die ersten Preise für die Statics und die ersten Dynamischen Disziplinen vergeben wurden. Mit einem super Ergebnis im Autocross endete für uns der vorletzte Tag der FSG. Am letzten Tag stand nur noch das Endurance an. Nach dem Teambriefing wurde nochmal alles am RT13 überprüft. Zeitgleich versuchten die Fahrer, sich beim Trackwalk mit der Strecke vertraut zu machen. Nachdem sowohl Fahrer als auch der RT13 bereit für das Endurance waren, nutzten wir die Zeit um unseren Sponsoren einen Besuch abzustatten. Gemeinsam mit dem RT13 konnten wir den letzten Tag bei der FSG mit gemeinsamen Fotos mit Continental, ETAS, Bosch und IAV festhalten. Nach dem Mittagessen an der Box war es dann auch schon fast so weit. Der RT13 wurde aus der Box geschoben und das ganze Team auf der Tribüne wartete nun nur noch darauf, dass endlich



Der RT13 mit dem ersten Fahrer auf dem Endurance-Track (©FSG)



FSG

Endurance und Award Ceremony

die grüne Flagge erschien. Mit unserer guten Autocross-Zeit starteten wir als fast letztes Team, bevor die besten 6 Teams gemeinsam auf der Strecke fahren. Und dann ging es los. Der RT13 fuhr seine erste Runde und das Team brach in Freudengesänge aus in der Hoffnung, dass unsere Fahrer diese hören können. Runde für Runde fuhr der RT und setzte die neue Bestzeit, die so schnell nicht geschlagen wurde. Nachdem unser Rennwagen nach dem Fahrerwechsel endlich wieder startete, jubelte das ganze Team. Auch die zweite Hälfte fuhr der RT ohne Probleme und beendete schließlich das letzte Endurance. Alle waren außer sich vor Freude. Nun musste der RT13 nur noch das Re-Scrutineering bestehen, um die Saison erfolgreich zu beenden. Nachdem dieses bestanden war, baute das gesamte Team die Box ab und verpeiste als krönenden Abschluss vor der Award Ceremony Pizza in der nun leeren Box. Satt und zufrieden gingen wir gemeinsam mit den anderen Teams zum Abschluss unseres letzten Events. Wir erreichten im Endurance hinter München einen 2. Platz. Damit gelang es uns, hinter München und Karlsruhe einen grandiosen 3. Platz Overall zu erreichen. Trotz einiger Schwierigkeiten konnten wir wieder einmal mit soliden Leistungen in allen Disziplinen glänzen und so zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte



Der RT13 kurz vor Schluss auf dem Endurance-Track (©FSG)



FSG

Award Ceremony

in Hockenheim mit 711,7 Punkten unter die Top 3 kommen. Für uns war das ein mehr als gelungener Abschluss der Eventsaison. All das wäre aber ohne Unterstützung nie möglich gewesen! Wir möchten uns bedanken für die großartige Unterstützung bei all unseren Sponsoren, die uns all das erst ermöglicht haben. Außerdem möchten wir uns bedanken bei allen Freunden und Teams, die uns in schwierigen Situationen geholfen haben und diese Saison zu einer Unvergesslichen gemacht haben.

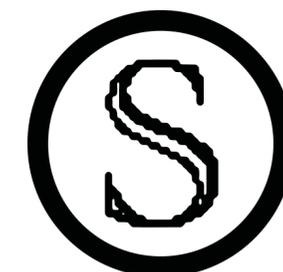
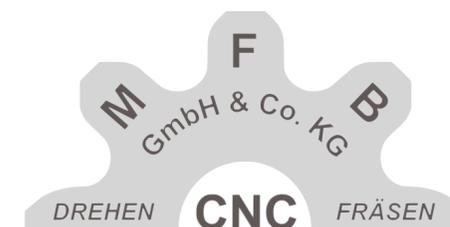


Das Team nimmt jubelnd den Pokal für den 3. Platz entgegen (©FSG)



FÖRDERER DER SAISON RT13

Wir sagen Danke!





FÖRDERER DER SAISON RT13

Wir sagen Danke!





FÖRDERER DER SAISON RT13

Wir sagen Danke!





RACETECH RACING TEAM

Impressum

TU Bergakademie Freiberg e.V.
Bernhard-von-Cotta-Straße 4
09596 Freiberg

info@racetech.tu-freiberg.de
<http://www.racetech-racingteam.de>
Tel.: 03731 39 3962

Technische Projektleitung / CTO



Wieland Porep

Organisatorische Projektleitung / CEO



Diana Weickert

Schatzmeisterin



Martha Uhrlaß