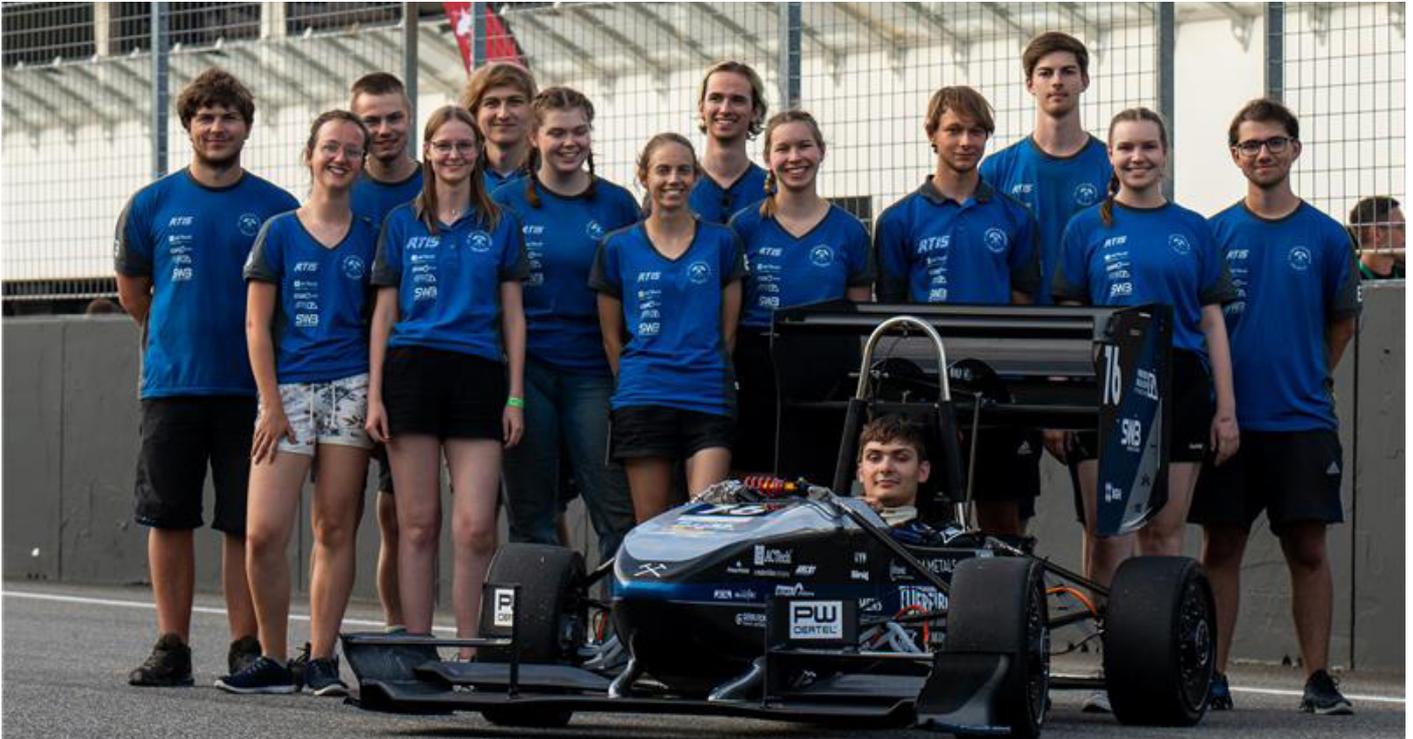


NEWSLETTER



THEMEN:

>01 AKTUELLES

>02 ENTWICKLUNG UND KONSTRUKTION

>03 FERTIGUNG DES RT15

>04 TEAMBUILDING

>05 ROLLOUT DES RT15

>06 EVENTS 2024

NEUES AUS DEM VEREIN

Sehr geehrte Sponsoren, Förderer und Freunde,

für uns hat nun eine neue Saison begonnen und zu unserem Bedauern konnten wir Ihnen seit der Saison RT14PHX keinen Newsletter mehr anbieten. Wir planen jedoch wieder monatliche Newsletter zu verschicken. Außerdem wollen wir unsere weiteren Kanäle aktiver gestalten.

Auf den folgenden Seiten werden wir daher auf die Saison RT15 zurückblicken und einen Ausblick für die Kommende Saison 2025 geben.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen!
Ihr Racetech Racing Team



01

AKTUELLES

SAISON RTS25 UND ABSCHLUSS RT15

Mit diesem Newsletter möchten wir die Saison RT15 Revue passieren lassen und Ihnen einen Einblick in die Entwicklung, Fertigung, das Team und die Events 2024 geben. Im Folgenden möchten wir Ihnen einen Ausblick auf die kommenden Monate sowie die Saison RTS25 geben:

Der wohl größte Einschnitt ist die Benennung. Anstelle der Saison RT16 steht nun die Saison RTS25 an. Die Saison RT16 ist für die Jahre 2025/2026 geplant. In den kommenden Monaten wird der Fokus mehr auf das Team gesetzt.

Nach dem RT15 verlassen jetzt einige der ältesten Mitglieder die aktiven Positionen. Einige dieser Mitglieder haben ihr Studium abgeschlossen, andere absolvieren ein Praktikum oder haben schlichtweg keine Zeit mehr. Wir wünschen Ihnen alles Gute für Ihren weiteren Werdegang und hoffen, Sie weiterhin als Alumni im Racetech Racing Team TU Bergakademie Freiberg e. V. begrüßen zu dürfen.

Wir möchten Sie darüber informieren, dass wir in der Saison 2024/2025 kein neues Auto bauen werden. Als Team haben uns auch gegen die Umsetzung eines RT15evo entschieden. Unsere Priorität liegt auf dem Aufbau eines neuen, frischen Teams. Unser Ziel ist es, die besten Voraussetzungen für den RT16 zu schaffen.

Die Arbeitsaufteilung bei Racetech umfasst die folgenden Module: Rahmen & Aerodynamik, Elektronik, Fahrwerk & Antrieb, Simulation und Management & Marketing. Aufgrund der bereits im vergangenen Jahr erfolgten Verringerung der Teamgröße und der im Sommersemester erfolgten Aufnahme neuer Mitglieder ist es uns leider nicht mehr möglich, für alle Module eine Leitung mit ausreichend Erfahrung einzusetzen. Da zunächst das erforderliche technische Know-how wieder aufgebaut werden muss, wurde entschieden, die Saison für die Wissensvermittlung zu nutzen. Ein neues Auto zu bauen, mit dem Ziel, auf den Events anzutreten, wäre aus unserer Sicht hinderlich gewesen. Auch ein nahezu identisches Auto zu bauen, ist aus unserer Sicht nicht zielführend.

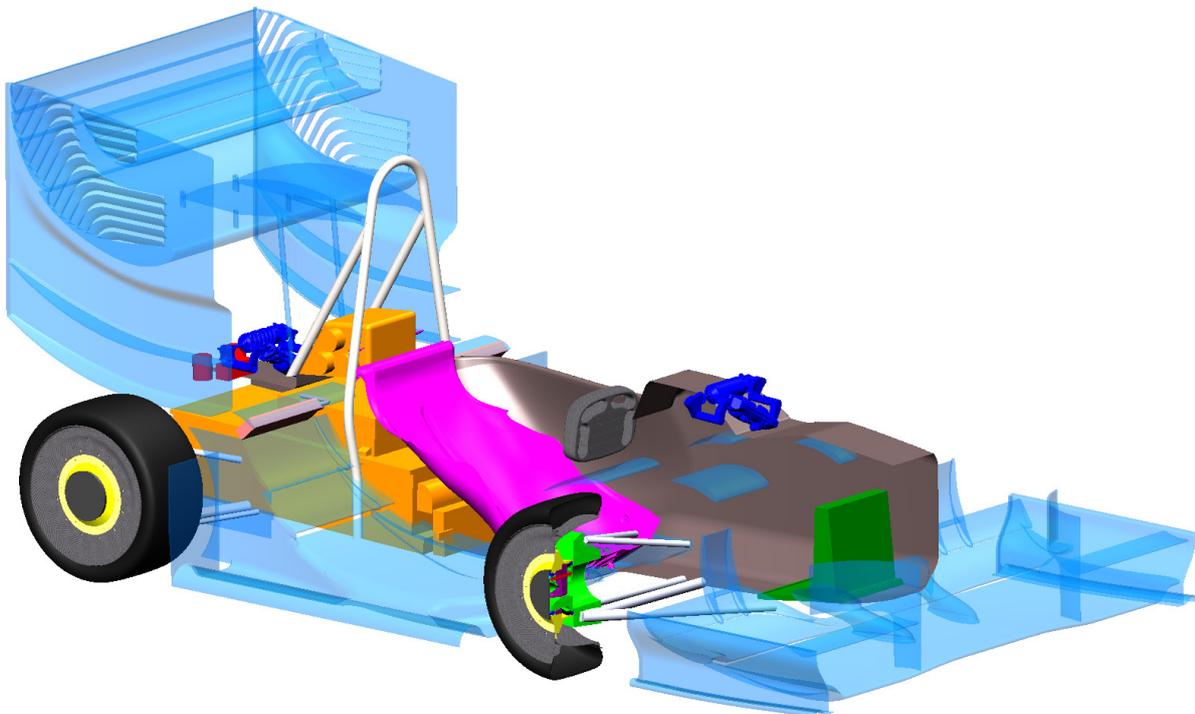
Des Weiteren sind für den RT16 einige technische Änderungen in Diskussion. Wir sind bestrebt, umfangreiche Änderungen am Fahrzeugkonzept zu vermeiden, um wichtige Anpassungen kontrolliert einzuführen. Einige Anpassungen sind trotzdem aus technischen und ökonomischen Gründen unumgänglich.

Wir möchten Sie darüber in Kenntnis setzen, dass das Sponsorenfahren für den RT15 in diesem Jahr nicht mehr stattfinden wird. Stattdessen ist es unser Bestreben, das Fahrzeug im kommenden Jahr in einem neuen Look zu präsentieren. Dazu gehören ein Facelift, Anpassungen an der Software sowie ein umfangreicheres Aeropaket. Außerdem erwarten wir besseres Wetter als 2023.

ENTWICKLUNG

Die Saison RT15 startete wie jedes Jahr mit einer Konzeptphase im September, bei der die grundlegenden Designentscheidungen getroffen werden mussten. So liegt der Fokus hauptsächlich auf Performance entscheidenden Faktoren, aber es muss auch abgeschätzt werden, welche Lösungen für uns umsetzbar sind. Die Besonderheit dieser Saison lag allerdings dabei, dass wir seit 2022 schon an Vorentwicklungen für den RT15 gearbeitet haben. So stand relativ früh fest, dass der RT15 zwar von Außen nur in wenigen Punkten dem RT14 ähneln wird, allerdings bei den anderen Grundlagen wie Fahrerposition, elektrischer Antriebsstrang und Fahrwerksgeometrie auf dem RT14 basieren sollen und nur kleine Verbesserungen entwickelt werden.

Außerdem konnten wir nach weiteren Testfahrten mit dem RT14 aus Messdaten und Fahrerfeedback weitere Ziele für den RT15 gewinnen. So standen Anfang Oktober die Ziele des RT15 fest. Darunter zählten eine verbesserte Fahrersicht, bessere Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten am Fahrwerk, Antrieb und Elektronik, sowie die größte Neuerung: unser erstes Monocoque vollständig aus CFK. Dieses benötigt zwar einen etwas größeren Fertigungszeitraum, bietet jedoch einen deutlichen Gewichtsvorteil sowie genauere Anbindungspunkte für unser Fahrwerk.

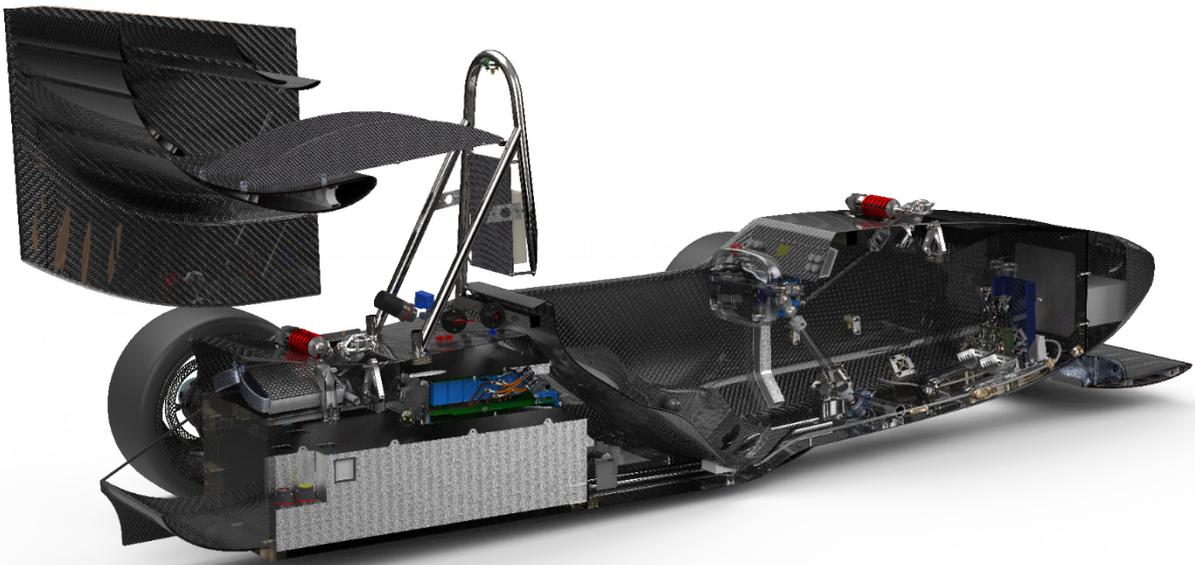


Konzeptmodell RT15

KONSTRUKTION

Nachdem die Ziele und Randbedingungen für den neuen Rennwagen festgelegt wurden, ging es auch direkt an die detaillierte Ausarbeitung unserer Konzepte. Gerade durch unsere Wahl auf ein CFK Mono-coque hatten wir uns wieder einmal einen straffen Zeitplan gesetzt. Doch parallel mussten auch unsere neuen Mitglieder unter anderem an das Arbeiten mit CAD, Simulationssoftware, Programmieren und Platinauslegung herangeführt werden, wobei die Meisten ihre ersten eigenen Bauteile entwickelten oder in Betrieb nehmen durften.

Dem Neujahr immer näher kommend, stand recht schnell der erste große Meilenstein der Saison an. Um die Formen für das Monocoque rechtzeitig fertigen zu können, hatten wir uns einen Mono-Freeze kurz vor Weihnachten gelegt, welchen wir auch einhalten konnten. Nach dieser Deadline konnten keine größeren Änderungen an wichtigen Anbindungspunkten des Monocoques mehr durchgeführt werden. Über die Feiertage wurde noch einmal von den Modulleitern das bestehende CAD-Modell des RT15 kontrolliert und nur noch kleinere Änderungen eingebracht und die Positivform konnte in die Fertigung gehen. In den anschließenden Wochen wurden dann die vom Monocoque unabhängigen Bauteile fertig entwickelt, während langsam die Fertigung der komplexeren Teile anlief.



Zwischenstand CAD Modell RT15

DIE SIEBEN SÄULEN DER FERTIGUNG

Die Fertigung eines Formula-Student-Rennwagens erfordert das Zusammenspiel einer Vielzahl einzelner Teilprozesse. Um am Ende ein schnelles, zuverlässiges und langlebiges Fahrzeug zu erhalten, ist in jedem Teilschritt höchste Fertigungsqualität gefragt. Wie dies bei der Fertigung des RT15 in den einzelnen Bereichen, welche gewissermaßen die Säulen der Fertigung bilden, umgesetzt wurde, erfahren Sie in den folgenden Absätzen.

I. MECHANISCHE KOMPONENTENFERTIGUNG

In der mechanischen Komponentenfertigung werden vorrangig Einzelteile aus Metall, vor allem aus hochfestem Aluminium und Stahl, gefertigt. Dazu zählen beispielsweise Blechteile, welche im Fahrzeug vielfältige Anwendung als Anbindungslaschen oder Abdeckungen finden. Den Großteil dieses Fertigungsbereichs bildet jedoch das Drehen und Fräsen. Hier haben sich die Möglichkeiten der Eigenfertigung in der Saison RT15 gegenüber den vorherigen stark erweitert. Dies liegt zum einen an einer neuen vom Institut für Metallformung zur Verfügung gestellten Drehmaschine, welche präziser als die zuvor genutzte ist und umfangreichere Funktionen bietet. Zum anderen hat uns die Firma Paulimot bereits am Ende der Saison RT14PHX mit zahlreichen neuen Werkzeugen für die Dreh- und Fräsmaschine unterstützt, unter anderem ein Spannzangenfutter und neue Schafffräser, ein Planfräskopf, mehrere Drehmeißel, ein präziser Messschieber, und zahlreiche Wendeschneidplatten. Mit diesen Werkzeugen wurden mittlerweile über 200 Komponenten mit Genauigkeiten von bis zu 0,01 mm gefertigt. Solche Präzisionsteile bilden das Fundament für den weiteren Bau eines hochqualitativen Rennwagens.



> 03

FERTIGUNG DES RT15

II. LV-ELEKTRONIK

Die LV-Elektronik beschäftigt sich mit allen elektrischen Komponenten, die nicht Teil des elektrischen Antriebsstrangs sind, also vor allem solchen, die der elektrischen Signalverarbeitung und damit der Steuerung des Fahrzeugs dienen. Für den RT15 wurden hier wieder zahlreiche Platinen benötigt, welche zunächst bei Sponsoren gefertigt und dann von den Teammitgliedern in mühevoller Feinarbeit mit unzähligen Bauelementen bestückt und verlötet wurden. Bei dieser Arbeit ist größte Sorgfalt gefragt, da bereits ein falsch verlötetes Bauteil zur Fehlfunktion der gesamten Platine führen kann, und Fehler später schwierig zu finden und zu reparieren sind. Teilweise benötigen die Platinen außerdem eine Software, welche ebenfalls von den Elektronikern programmiert, installiert und getestet wird. Nicht minder anspruchsvoll ist die Fertigung des Kabelbaums, welcher alle Komponenten miteinander verbindet, da auch hier durch die große Zahl an Kabeln schnell der Überblick verloren werden kann. Funktionieren alle Platinen und Leitungen wie gewünscht, sind sie bereit zum Einbau in das Fahrzeug.

III. HV-ELEKTRONIK

In der HV-Elektronik sind die Komponenten des elektrischen Antriebsstranges zusammengefasst, also der Akkumulator, der Inverter, die Motoren, und die Verbindungskabel zwischen den Einzelteilen. Aufgrund der Spannung von bis zu 600 Volt sind hier deutlich höhere Sicherheitsmaßnahmen als in der LV-Elektronik nötig. Der Aufbau des HV-Systems des RT15 ähnelt dem des RT14PHX, um eine maximale Kompatibilität zwischen beiden Fahrzeugen zu erreichen. So können bei Störungen die Kernkomponenten durch die des anderen Fahrzeugs für die Dauer der Reparatur ausgetauscht werden, um eine maximale Einsatzfähigkeit des RT15 zu garantieren. Es kommen erneut unsere selbstentwickelten Motoren Racetech M1 zum Einsatz, von denen bei Krebs&Aulich eine neue Charge für den RT15 gefertigt wurde. Der Akku verfügt über einige technische Verbesserungen gegenüber dem Vorgänger, so wurde zum Beispiel die Zellbefestigung verbessert und die Zuverlässigkeit der Zellverbindungsplatinen erhöht.



IV. EXTERNE FERTIGUNG

Obwohl dank der neuen Werkzeuge nun deutlich komplexere Komponenten in Eigenfertigung hergestellt werden können, bleibt die externe Fertigung bei Sponsoren eine der wichtigsten Säulen des gesamten Fertigungsprozesses. Zahlreiche Bauteile, wie Radträger, Radnaben, Bremsattel oder das Invertergehäuse, erfordern Fertigungstechnologien, die die Grenzen unserer Maschinen und verfügbaren Verfahren weit überschreiten. So unterstützten auch den Bau des RT15 wieder viele Sponsoren mit CNC-Bearbeitung, Additiver Fertigung, Feinguss, Funkenerosion und weiteren Verfahren. Ohne diese Unterstützung wäre der Bau eines derartig komplexen Rennwagens unmöglich. Dafür möchten wir allen Sponsoren, die uns während der Saison RT15 zur Seite standen von ganzem Herzen danken!

V. MONOCOQUEFERTIGUNG

Das Monocoque bildet das Herzstück des Rennwagens und ist beim RT15 erstmalig vollständig aus CFK gefertigt, was die wohl größte Neuerung gegenüber dem RT14PHX darstellt. Dabei kam das Prepreg-Verfahren zum Einsatz, bei welchem mit Harz vorimprägnierte Kohlegewebe verwendet werden, welche anschließend in einem Autoklaven bei Überdruck ausgehärtet werden müssen. Die Formfreiheit hat sich im Vergleich zum dreiteiligen Monocoque mit Vorder- und Hinterteil aus Aluminiumblechen und Mittelteil aus CFK weiter erhöht, während das Gewicht stark reduziert werden konnte. Der Anspruch an die Fertigungsqualität ist beim Monocoque noch höher als bei vielen anderen Komponenten, da es im Schadensfall nur schwer zu reparieren und nahezu unmöglich auszutauschen ist. Um die Fertigung trotzdem termingerecht abzuschließen, wurde diese zu einem organisatorischen Großprojekt, das in der Geschichte des Teams seinesgleichen sucht: Im Dreischichtbetrieb arbeiteten rund um die Uhr mindestens zwei Mitglieder gleichzeitig am Monocoque. Trotz dieses Einsatzes nahm das Laminieren jeder Deckschicht und der Kernlage, inklusive des Baus der Vakuumsäcke, jeweils ca. eine Woche in Anspruch. Vergleichbare Arbeiten hatten beim Mittelteil des vorherigen Monocoques lediglich ca. einen Tag gedauert. Allen Widrigkeiten zum Trotz konnte das Monocoque durch den unermüdlchen Einsatz aller Teammitglieder rechtzeitig für den Beginn der Montage fertiggestellt werden.



VI. AERODYNAMIK-FERTIGUNG

Natürlich ist auch der RT15 wieder mit einem Aerodynamikpaket ausgestattet, welches noch einmal eine starke Verbesserung gegenüber des bereits weit ausgereiften Paketes des RT14PHX darstellt. Die Fertigung der Komponenten aus CFK erfolgte im, in den vergangenen Seasons bewährten, Handlaminierverfahren, wobei trockene Gewebe unmittelbar vor der Verarbeitung mit Harz getränkt und dann laminiert werden. Hierdurch lässt sich meist eine bessere Oberflächenqualität erzielen, außerdem ist die Verarbeitung schneller und die Materialien kostengünstiger als im Prepreg-Verfahren. Die wohl größte Neuerung im Aerodynamikpaket des RT15 ist der einteilige Unterboden, welcher die zuvor verwendeten Seitenflügel und einige kleinere Leitelemente ersetzt. So konnten der Fertigungsaufwand und das Gewicht des Paketes bei verbesserter Performance gleichzeitig reduziert werden.

Über die nächsten Monate wird das Aero-Paket des RT15 vervollständigt und überarbeitet werden.

VII. MONTAGE

Abgeschlossen wird der Fertigungsprozess des Rennwagens mit der Endmontage, wobei aus mehreren tausend Einzelteilen das fertige Fahrzeug entsteht. Während einige Komponenten bereits parallel zur Fertigung anderer montiert werden können, ist die Hauptmontage erst nach Fertigstellung des Monoques möglich. So arbeiteten in den Wochen vor dem Rollout im Mai sämtliche Teammitglieder unter Hochdruck an der Fertigstellung des Fahrzeugs, um es für die Präsentation am 24. Mai dieses Jahres bereit zu machen. Während die Montage bereits in vollem Gange war, wurden immer noch im Akkord diejenigen Einzelteile gefertigt, die erst bei späteren Montageschritten benötigt wurden. Aufgrund der außergewöhnlich geringen Teamgröße und einigen, im Laufe der Saison aufgetretenen Verzögerungen wurde die Montage zu einem Wettlauf gegen die Zeit, dessen Ausgang zunächst ungewiss war. Am späten Nachmittag des 24. Mai schließlich wurden unmittelbar vor der Präsentation die letzten Komponenten ans Fahrzeug montiert, womit die Fertigungsphase mit einem gelungenen Rollout abgeschlossen und die Erprobungsphase eingeleitet werden konnte.

Autor: Philipp Geisler



> 04

TEAMBUILDING IN DER SAISON RT15

Wie jedes andere Team die Jahre zuvor, musste das Team RT15 wie neu aufgebaut werden. Beginnend bei den neuen Modulleitern, über die Modulmitglieder die schon mindestens eine Saison dabei waren, bis zu den ganz neuen Mitgliedern, die ihre erste Saison mit dem RT15 erleben sollten, alle mussten sich einander vorstellen und kennenlernen.

Damit alle Mitglieder sich besser kennenlernen und die Grundlage für ein gutes Team entsteht, fanden in der ersten Zeit neben Teamabenden und Teamtreffen, zusätzlich noch Teamwochenenden statt. An diesen Wochenenden, wurde nicht nur das Wissen der letzten Saisons versucht an die neuen Mitglieder zu vermitteln, sondern durch gemeinsame Spiele und Mahlzeiten das Kennenlernen und der Zusammenhalt gefördert. Im Herbst und Winter gab es jede zweite Woche Teamabende. Diese wurden genutzt sich besser kennenzulernen, aber auch damit die neuen Mitglieder außerhalb ihres Moduls Kontakte knüpfen konnten, vor allem auch um Zeit miteinander zu verbringen, ohne dabei zu arbeiten. Highlights unter den Teamabenden waren unter anderem gemeinsame Filmabende, aber auch Winterwanderungen, mit der ein oder anderen Schneeballschlacht, sowie das Färben der Haare von Teammitgliedern.

Auch das alljährliche Teamwochenende fand letzte Saison im Januar statt, bei welchem das Team in die sächsische Schweiz reiste und dort ein Wochenende miteinander verbrachte. Die etwas urige Hütte hatte genügend Platz, um alle zu beherbergen, war aber dennoch klein genug, dass alle im Haus von der traditionellen Eventmusik geweckt werden konnten. Das Wochenende wurde vor allem mit Spaziergängen in der sächsischen Schweiz verbracht, abends gab es dann noch das Rules Quiz Training, um sich für die kommende Qualifikation für die Events vorzubereiten. Nach diesen gab es meist Essen und die Abende wurden durch gemütliches Beisammensein, Karten spielen und Gesellschaftsspielen verbracht.

Auch im weiteren Verlauf der Saison gab es weitere Möglichkeiten, dass das Team Zeit miteinander verbringen konnte, vom gemeinsamen Kochen an den Wochenenden bis zu den Teamtage, die genutzt wurden, um kollektiv anstehende Aufgaben zu schaffen. Diese Tage wurden meist mit einem gemeinsamen Grillen beendet.

Dank all dieser Aktivitäten schafften es die Modulleiter ein Team zu schaffen, welches schlussendlich in der Lage war, den RT15 als solchen zu bauen.

Autorin: Yasmin Hempelt



> 05

ERFOLGREICHES ROLLOUT DES RT15

Am 24.05.2024 konnten wir unser neues Rennwagenmodell, den RT15, im Hörsaal der neuen Universitätsbibliothek der TU Bergakademie Freiberg präsentieren. Anders als in den Vorjahren, in denen das Rollout in der Alten Mensa stattfand, musste dieses Jahr ein neuer Veranstaltungsort gefunden werden. Trotz dieser Änderungen war der Abend ein voller Erfolg.

Am Abend des Rollouts hatten die Gäste die Möglichkeit, neben dem neuen RT15 auch frühere Modelle unserer Rennwagen zu betrachten und sich mit Teammitgliedern auszutauschen. Das Programm wurde durch spannende Erfahrungsberichte und Bewertungen aus dem Team sowie Reden von Herrn Prof. Sobczyk und Max Friedemann bereichert.

Nach der Präsentation konnten sich alle Besucher bei einem kleinen Buffet und Getränken weiter über die kommende Saison austauschen. Wir bedanken uns herzlich bei allen Sponsoren und Unterstützern, die dieses Rollout möglich gemacht haben, insbesondere Hotel Kreller, Edeka Fiedler, Rewe Enrico Kaden und Autohaus Mäke.

Ohne Ihre Hilfe wären viele organisatorische Details, wie das Catering oder der Transport, nicht realisierbar gewesen!



> 06 EVENTS 2024

FORMULA STUDENT NETHERLANDS

13. – 18.07.24 TT CIRCUIT ASSEN

Bei unserer Ankunft auf dem ersten Event des RT15, wurden wir zwar von viel Regen empfangen, aber dafür umso freundlicher von der Formula Student Netherlands.

Ein Teammitglied hatte sich freundlicherweise bereit erklärt, persönlich die Versorgung des Teams zu übernehmen, somit wurde das Team die Woche über mit fabelhaften Speisen vom Campingplatz aus versorgt. Dadurch ging das Arbeiten am RT15 wie von allein voran.

In den ersten zwei Tagen wurde im Anhänger, den uns unser Logistikpartner ECL EuroCourier für dieses Event zur Verfügung stellte und in dem der RT15 transportiert wurde, fleißig gearbeitet. So konnten wir unseren Akku abnehmen lassen. Am dritten Tag haben wir unsere „Business-Plan-Presentation“ halten dürfen, dort werden Ideen für eine mögliche Vermarktung des Rennwagens oder Teilen dieses vorgestellt. Tags drauf stand das „Engineering-Design-Event“ und das „Cost and Manufacturing-Event“ an. Beim Ersteren erklärt man Experten aus der Industrie, wie man bei der Entwicklung seines Rennwagens vorgegangen ist. Zweiteres zielt auf das Wissen ab, wie viel ein Teil des Rennwagens kostet und wie diese Preiskalkulation jeweils zu Stande kommt. Eine Fragerunde wie man wirtschaftlich unter bestimmten Einflüssen vorgehen würde, ist fester Bestandteil. Durch den kompletten Einsatz des Teams, konnten wir danach auch erfolgreich die mechanische Inspektion abhaken. Bei den Teammitgliedern wurde hier auch nochmal die Motivation für die nächsten Events gesteigert.

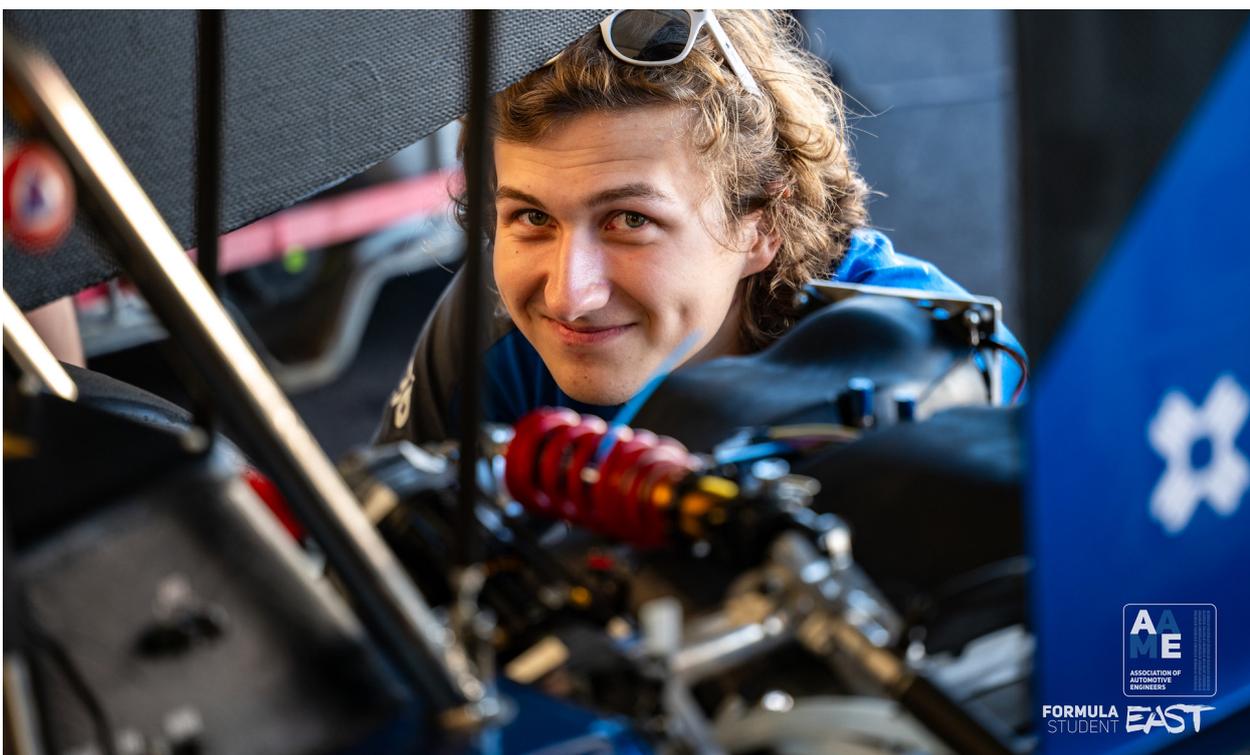


> 06 EVENTS 2024

FORMULA STUDENT EAST

28.07. – 02.08.24 ZALAZONE

Da zu dieser Zeit viele Teammitglieder ihre Klausuren zu schreiben hatten, waren wir zunächst nur in geringer Anzahl auf der Formula Student East vertreten. Dafür haben wir uns mit unseren Alumni, welche ebenfalls mit einem unserer Rennwagen, dem RT04, vor Ort waren und verschiedenste Positionen auf dem Event wahrgenommen haben, abgesprochen und gegenseitig unterstützt. Am zweiten Tag standen nun auch schon die Präsentationen unseres Business Plans und des Cost and Manufacturing-Reports auf der Tagesordnung. Dort war es uns möglich, uns direkt hinter den Finalisten zu platzieren. Im Cost-Report schafften wir es auf Platz 8! Bei Tagesende trafen nun auch die letzten drei Teammitglieder auf dem Event ein. Tags drauf stand dann das „Engineering-Design-Event“ an, dieses wurde von stürmischem Wetter begleitet. Nachfolgend konnten wir nun sowohl die mechanischen Inspektionen problemlos abschließen. Als nächstes konnten wir nun auch den Tilt-Test, bei welchem der RT15 auf einer Platte nacheinander in beide Richtungen um 60° geneigt wurde, erfolgreich abschließen. Bei diesem Test ist, zum einen der trotz des Winkels noch vorhandene Kontakt zum Untergrund, als auch das Fehlen von Lecks, aus denen Flüssigkeit austreten könnte, ausschlaggebend. Bei dieser Gelegenheit wurde der RT15 auch gewogen. Wir können stolz mitteilen, dass er mit 195 Kilogramm Gewicht der leichteste Rennwagen der Vereinsgeschichte. So konnten wir mit guten Erinnerungen, neuen Kontakten zu anderen Teams und guten Startbedingungen für die FSG aus Ungarn zurückkehren.



> 06 EVENTS 2024

FORMULA STUDENT GERMANY

12.08. – 18.08.24 HOCKENHEIMRING

In Hockenheim durften wir wie letztes Jahr ebenfalls, in den ersten Tagen des Events nur sieben unserer Mitglieder das Eventgelände betreten. Dort war es uns möglich, eine Inspektion nach der anderen schnell abzuschließen. Hilfreich hierbei waren die abgeschlossenen Inspektionen und Tests der vorangegangenen Events. Außerdem leisteten die Leute auf dem Campingplatz fabelhafte Arbeit, indem sie sich um das leibliche Wohl der Crew auf dem Eventgelände kümmerten. Als in den ersten Tagen alle Tests bestanden wurden, folgte am Mittwoch, dem dritten Tag des Events die Präsentation unseres Business Plans. Am Donnerstag folgten die Präsentationen des „Engineering and Design-Reports“ und des „Cost-Reports“, welche den Tag ausfüllten. Nach dem wir erfolgreich die Statics hinter uns hatten, haben wir uns mit voller Kraft auf die dynamischen Disziplinen, die vor uns lagen, konzentriert. Nach einigen Runden auf dem Testplatz sind wir beim Skidpad, Autocross und dem Endurance angetreten und konnten erfolgreich Zeiten setzen. Am letzten Tag nach der Preiszeremonie, gab es wie jedes Jahr, eine große Abschlussfeier, bei welcher man einen schönen Abend mit den anderen Teams und den Sponsoren verbracht hat, sowie die neu gewonnen Freundschaften zu anderen Teams und Sponsoren besiegelte.

Autor: Julian Uhlemann



VIelen DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG!

UNSERE FÖRDERER



AM METALS



3DPRINT.LU



SIEMENS



Börsig



VECTOR



Altium



Ansys



ETAS



VIelen DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG!



Layout & Satz: Felix Quill



RACETECH RACING TEAM



1. VORSTAND
PETER FÖRSTER

2. VORSTAND
ADRIAN KÖPPEN



SCHATZMEISTER
FELIX QUILL



>>> KONTAKT:

ADRESSE

Racetech Racing Team
TU Bergakademie Freiberg e.V.
Bernhard-von-Cotta-Straße 4
09599 Freiberg

KONTAKTDATEN

info@racetech.tu-freiberg.de
www.racetech-racingteam.de

BÜROTELEFON

Tel.: 03731 39 3962