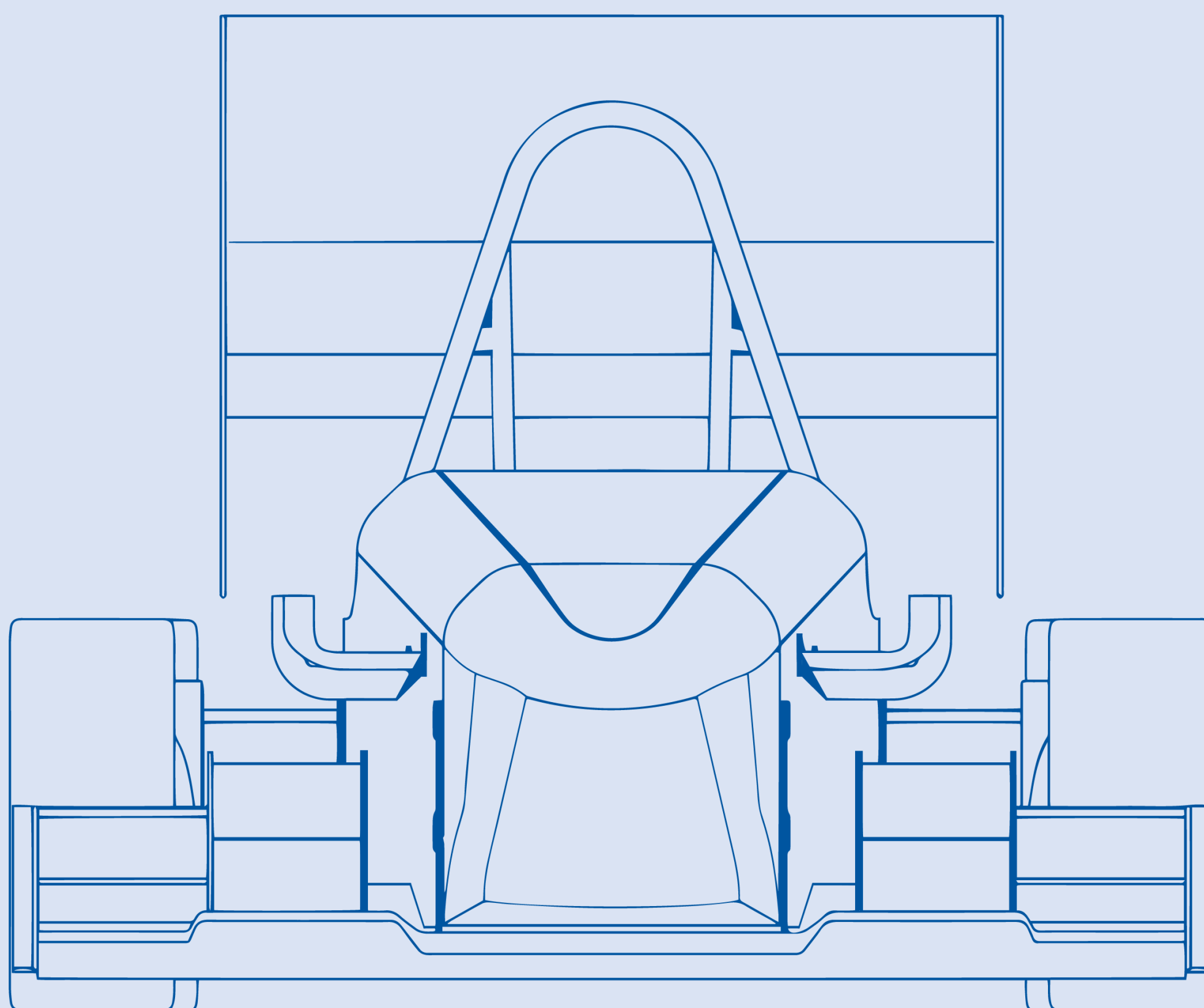


# BALTIC RACING



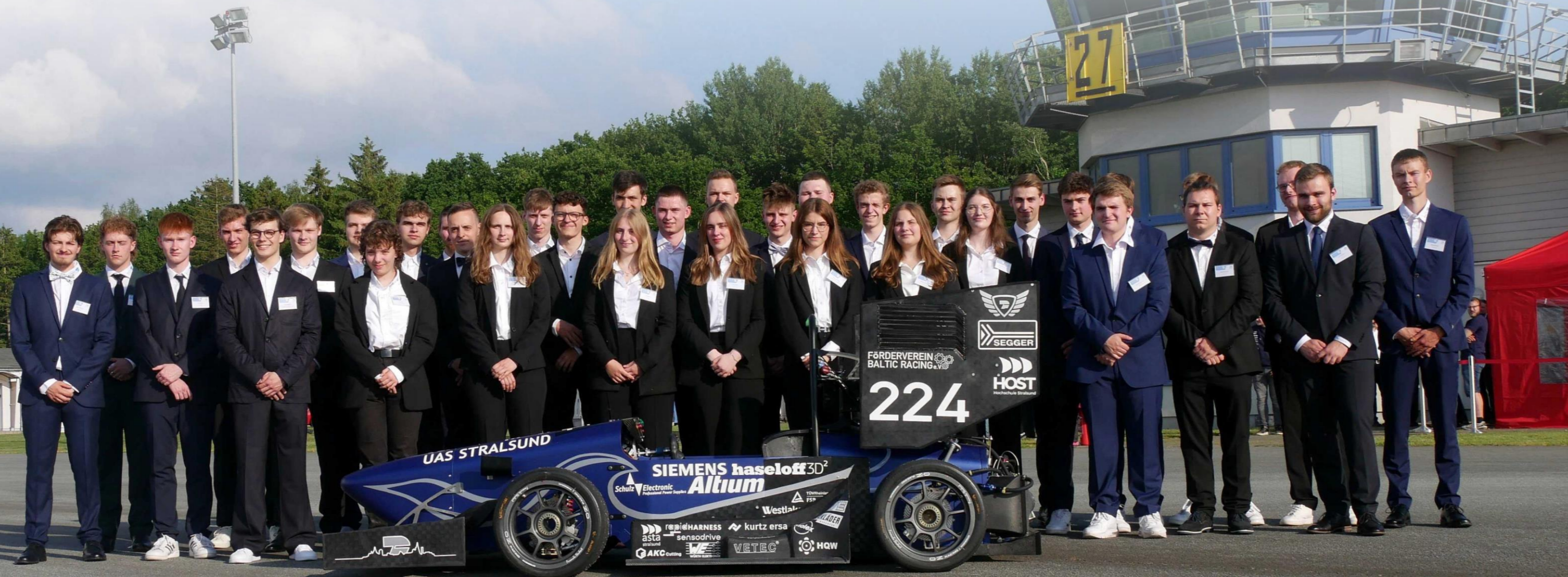
## Sponsorenmappe TY25



Baltic Racing ist das Formula Student Team der Hochschule Stralsund. Gegründet wurde es im Jahr 1999 als erstes deutsches Team, das an der Formula Student teilnahm. Heute zählen 70 Studenten unterschiedlichster Fachrichtungen zum selbstverwalteten Projekt und erfreuen sich ständigem Zuwachs. Praktische Erfahrungen sammeln, Teamzusammenhalt sowie die gemeinsame Passion Rennsport erleben - all das motiviert uns jeden einzelnen Tag auf das Neue, dieses Projekt aufblühen zu lassen.

Wenn aus einer CAD erste Teile gefertigt werden, wenn Teile einzelner Abteilungen zu einem Fahrzeug zusammengeführt werden und der Rennwagen das erste Mal über den Asphalt brettert, können die unzähligen Arbeitsstunden, Teilerfolge und Rückschläge schnell untergehen. Wir wollen in der internationalen Konkurrenz ganz vorne mitfahren und das nicht nur mit einem hochmotivierten Team, sondern gleichermaßen mit einem großen Kreis von Unterstützern und Sponsoren.

Werden auch Sie Teil dieser einzigartigen Community!



# Inhalt

## Grußworte

Editorial  
Prof. Dr.-Ing. Mark Vehse  
Prof. Dr.-Ing. Roy Librentz

## Die Formula Student

Allgemein  
Disziplinen Electric

## Baltic Racing

Historie  
Saisonausblick & Rückblick  
Das Team  
Aerodynamic  
Chassis  
Powertrain  
Electronics  
Suspension  
Business and Organisation

## Zusammenarbeit

Sponsoringpakete  
Sponsoringleistungen  
Unsere Unterstützer



Liebe Leserinnen und Leser,

im Jahr 1999 wurde an der Hochschule Stralsund das Projekt „Baltic Racing“ ins Leben gerufen. Studierende der Fakultäten Maschinenbau, Wirtschaft und Elektrotechnik bilden dabei ein Team, um einen Formelrennwagen zu designen, zu konstruieren und zu fertigen. Das Ziel dieses Projekts ist die Teilnahme am weltweiten Konstruktionswettbewerb der Formula Student, wie bspw. am Hockenheimring in Deutschland, am Red Bull Ring in Österreich und vielen weiteren. Hier treten die Rennwagen verschiedener internationaler Hochschulen und Universitäten in statischen und dynamischen Disziplinen gegeneinander an, um das beste Fahrzeug zu ermitteln.

Neben dem Wettbewerb haben Studierende somit die Möglichkeit, bereits parallel zu ihrem Studium, ihr theoretisch erlangtes Wissen in der Praxis anwenden. Man lernt Verantwortung zu übernehmen, Aufgaben fristgerecht zu erledigen und profitieren von einem breiten Netzwerk, dessen Know-how für alle Beteiligten von großem Nutzen ist. Denn selbst nach einem abgeschlossenen Studium kann man auf die Unterstützung von alten Mitgliedern, die bereits ihr Studium absolviert haben, zählen.

Das Baltic Racing Team hat seine lange Verbrenner-Historie abgeschlossen und widmet sich seit dem Jahr 2021 der elektrischen Mobilität. Der vertraute Verbrennungsmotor wurde durch zwei E-Motoren ersetzt, der Tank durch einen Hochvolt-Akku und unser vertrauter Gitterrohrrahmen durch ein Monocoque aus einer Aluminium-Sandwich-Konstruktion. In diesem Jahr entwickeln wir bereits unser drittes E-Auto.

Das Projekt ist nur Dank unseren Sponsoren, Unterstützenden, Hochschulmitarbeitenden und Fertignern realisierbar. Ohne diese könnte das Projekt nicht existieren! Von gefrästen Achsschenkeln und gebogenen Rohren über Materialtests bis hin zur kleinsten Klebung oder Madenschraube – viele Unterstützende stehen uns mit Material, Rat und Tat zur Seite. Es ist uns daher ein großes Anliegen, die bereits intensive Zusammenarbeit weiter auszubauen, um dem Projekt TY25 als unser drittes E-Auto einen erfolgreichen Start zu ermöglichen und damit die Grundlage für die Zukunft von Baltic Racing zu schaffen.

In dieser Sponsorenmappe möchten wir Ihnen gerne zeigen, wie wir uns neue Ziele setzen, welche Konzepte gefertigt werden und wie wir diese umsetzen.

Unser Ziel ist es, an unserer erfolgreichen Verbrenner-Ära anzuknüpfen und mit Begeisterung eine neue Ära von Baltic Racing zusammen mit unseren langjährigen und neuen Partnern einzuläuten.

Viel Spaß beim Lesen wünschen,

Paul Klawitter



Teamleiter

Simon Schumann



Technischer Leiter



## Prof. Dr.-Ing. Mark Vehse



Unter dem Slogan „Wir sind ein Team“ agiert das Baltic Racing Team der Hochschule Stralsund nun schon seit über 25 Jahren erfolgreich in der Formula Student. Baltic Racing steht dabei für mehr als nur Geschwindigkeit. Das Team vereint technisches Know-how, den Mut zur Innovation und den Willen zur ständigen Verbesserung. Diese Qualitäten sind nicht nur im Rennsport, sondern auch im Leben entscheidend. Die Erfolge, die bislang erzielt wurden, sind ein Beweis für die Stärke der Zusammenarbeit und die Hingabe für das Thema Motorsport. Das Team ist ein Vorbild für zukünftige Generationen von Studierenden und jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren, die sich davon inspirieren lassen werden, was möglich ist, wenn man mit Herzblut und Fleiß seine Ziele verfolgt.

Gerade in der aktuellen Zeit steht der Motorsport - wie viele andere Bereiche - vor einem fundamentalen Wandel. Der Umstieg zur E-Mobilität ist ein bedeutender Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Zukunft und eine große Chance, die Ingenieurskunst auf ein neues Level zu heben. Das Baltic Racing Team hat diese Herausforderung mit offenem Geist angenommen und arbeitet engagiert an innovativen Lösungen im Bereich der elektrischen Antriebstechnologien. Damit zeigt das Team, dass es möglich ist, die Faszination des Motorsports und die Verantwortung für unseren Planeten miteinander zu vereinen.

Im Namen der Fakultät für Maschinenbau und aller Motorsportbegeisterten möchte ich dem Team für die harte Arbeit und das Engagement für alle TY-Rennwagen als auch für die Hochschule und die Fakultät danken. Ich wünsche weiterhin spannende Rennen, wertvolle Erfahrungen und zahlreiche Erfolge!

Mit herzlichen Grüßen und viel Erfolg auf und neben der Rennstrecke!

Prof. Dr.-Ing. Mark Vehse  
Dekan der Fakultät Maschinenbau

## Prof. Dr.-Ing. Roy Librentz



In der abgelaufenen Saison konnte das Baltic Racing Team mit dem auf einem E-Antrieb basierenden Rennwagen TY 2024 an mehreren Events teilnehmen und dort wertvolle Erfahrungen sammeln sowie bereits erste Erfolge verbuchen. Hierzu möchte ich allen Beteiligten an dieser Stelle nochmals meine herzlichen Glückwünsche übermitteln!

Nunmehr gilt es, zunächst weitere umfangreiche Tests durchzuführen, um ausgehend davon, eine valide Datenbasis für den neuen TY 2025 zu schaffen. Die zugehörige Entwicklungsarbeit orientiert sich dabei wie in den Vorjahren am realen Produktentstehungsprozess. Theorie und Praxis werden greifbar verknüpft, was wertvolle Erkenntnisse für die spätere berufliche Tätigkeit liefert.

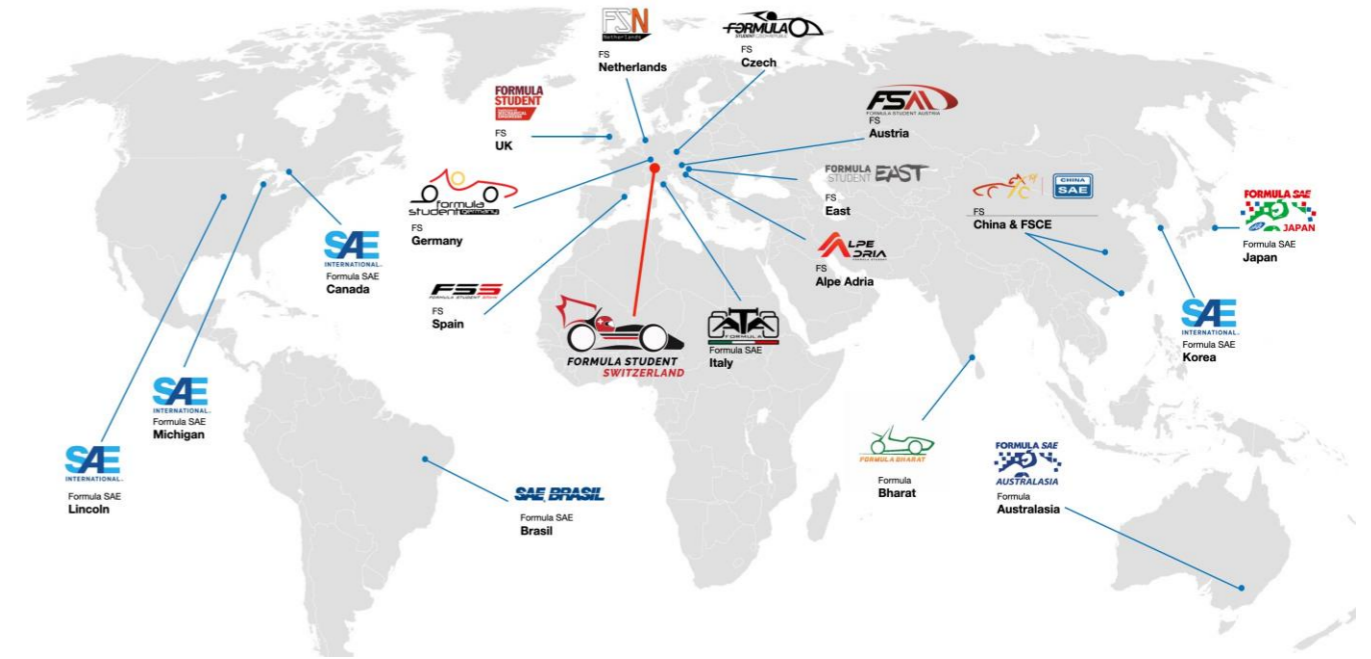
Für die bevorstehenden Herausforderungen bringt das im Laufe der Zeit gewachsene sowie fachübergreifende und aus verschiedenen Fachsemestern bestehende Team hervorragende Voraussetzungen mit. Die technische Basis bilden Studierende der Fakultäten Maschinenbau und Elektrotechnik/Informationstechnik, Antworten auf ebenso wichtige weitere Fragestellungen erarbeiten Teammitglieder der Fakultät für Wirtschaft.

Zudem werden wieder die langjährigen und umfangreichen Kenntnisse bei der Entwicklung von insbesondere mechanischen Komponenten Eingang in das neue Fahrzeug finden. Vorliegende, bewährte Baugruppenlösungen sollen wie gehabt - soweit möglich - unverändert zum Einsatz kommen. Dies wird den notwendigen Raum sowohl für den geforderten regelkonformen Neubau des Rennautos als auch die Optimierung verschiedener Teilaspekte ausgehend von deren aktuellen Status schaffen.

Bleibt mir, dem Team an dieser Stelle die meinerseits mögliche Unterstützung bei der Umsetzung des Projekts „TY2025“ zuzusichern und gleichzeitig viel Erfolg für die Erreichung der selbstgesetzten Ziele zu wünschen!

Prof. Dr.-Ing Roy Librentz  
Konstruktion und Fahrzeugtechnik, Betreuer des "Baltic Racing Team" der HOST

Die Formula Student



Die Formula Student ist ein internationaler Wettbewerb, bei dem studentische Rennteams mit ihren eigen konstruierten Prototyprennwagen in verschiedenen Disziplinen gegeneinander antreten. Seinen Ursprung hat der Wettbewerb in den USA, wo sich der Vorgängerwettbewerb im Jahr 1981 durch die Society of Automotive Engineering (SAE) gründete.

So muss jedes Team ein logisches und funktionierendes Gesamtkonzept vorlegen. Man bereitet sich also nicht nur auf die jeweiligen Events vor, indem man das Auto baut und in Bewegung bringt, sondern genauso kommen Engineering Design, Kostenbericht und Business-Plan dazu.

In Europa fasste der Formula-Student-Wettbewerb das erste Mal in England im Jahr 1998 Fuß. Es verbreitete sich schließlich auf der ganzen Welt. Eins der größten Events dieser Art, die Formula Student Germany (FSG), findet seit 2006 am Hockenheimring in Deutschland statt und begeistert jährlich über 110 Teams.

Alle Teams sind von Grund auf selbstständig, also von der Planung bis über die Fertigung bis zur Dokumentation und Vermarktung des Prototypen. Weitere Herausforderungen des Teams sind das Sponsoring, die Finanzplanung und das Projektmanagement selbst.

Bis auf einige Ausnahmen richten sich alle Events nach einem identischen Regelwerk. So haben alle Studierendenteams die Möglichkeit an mehreren Events an unterschiedlichen Orten innerhalb eines Jahres teilzunehmen und in Konkurrenz zu anderen Teams zu treten. Es geht allerdings nicht darum, nur das Auto zu bewegen und entsprechende Disziplinen zu meistern, sondern es werden auch statische Fähigkeiten der Studierenden gefordert.

Diese außerhochschulische Erfahrung, die nicht nur zeitintensiv, sondern auch praxisnah ist, wird durch Wirtschaft und Industrie honoriert.

Seit 2010 gibt es neben der Verbrenner-Klasse auch die Formula Student Electric. Zuletzt wurde der Wettbewerb um die Formula Student Driverless ergänzt, bei der das autonome Fahren ebenfalls in den Fokus gerückt wird. Die Disziplinen der unterschiedlichen Klassen laufen parallel mit unterschiedlichen Schwerpunkten ab.



## Disziplinen Electric Vehicle class

**Skidpad - 50 Punkte**

Beim Skidpad müssen die einzelnen Kreise, einer Strecke in Form einer Acht, jeweils zwei Mal hintereinander durchfahren werden. Am Ende wird jeweils die zweite Durchgangszeit gewertet.

**Acceleration - 50 Punkte**

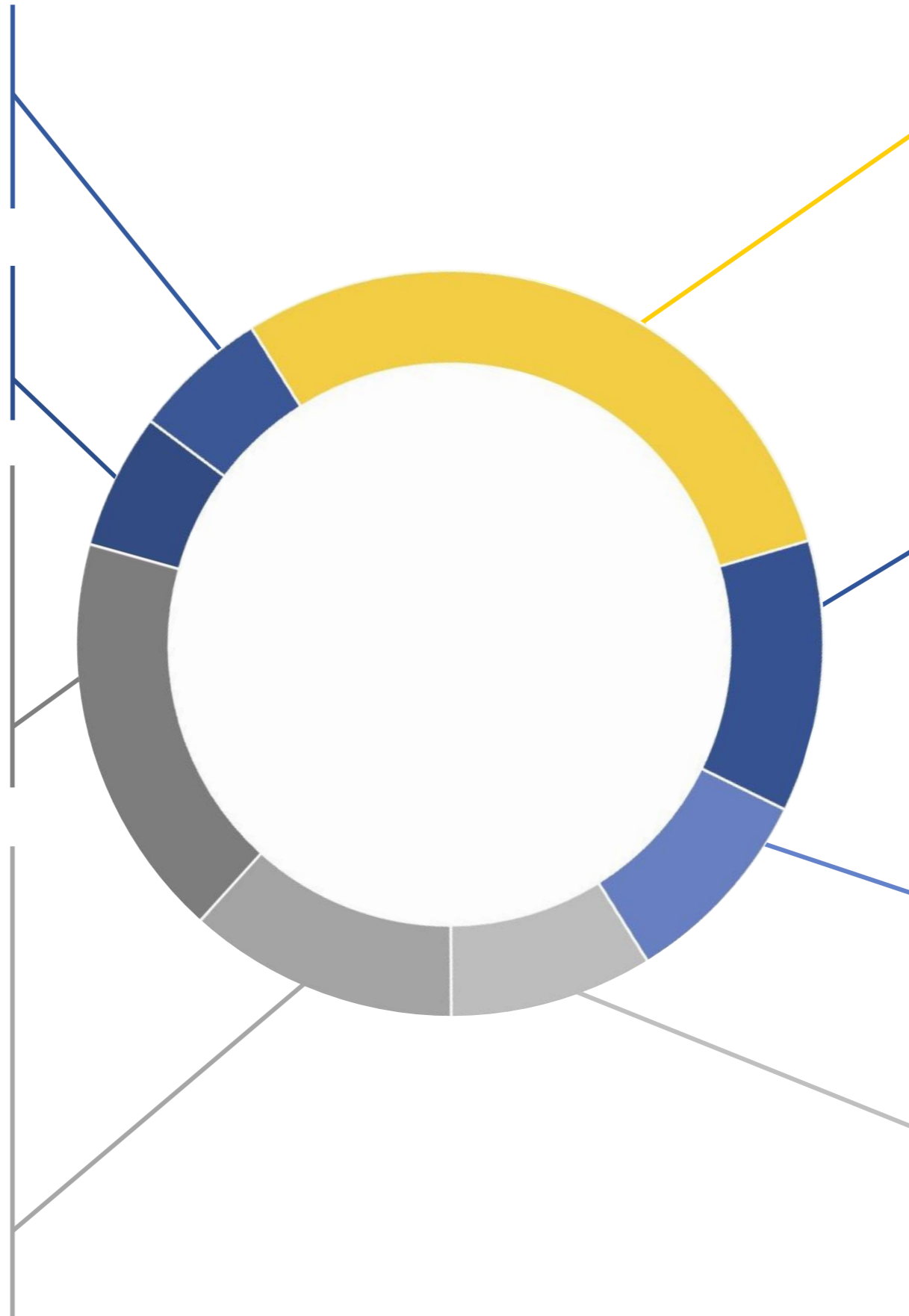
Die Beschleunigung des Prototypen wird hier auf einer 75 Meter langen Strecke unter die Lupe genommen. Dabei startet das Fahrzeug aus dem Stand.

**Engineering Design - 150 Punkte**

Beim Engineering Design wird ein umfassendes Fahrzeugkonzept erstellt, mit dem eine Jury überzeugt werden muss. Ein achtseitiger Bericht wird dafür als Grundlage genutzt und beinhaltet technische Beschreibungen sowie allgemeine Informationen zum Fahrzeug. In der Diskussion mit der Jury muss das Team das Konzept verteidigen, Entscheidungen rechtfertigen und technisches Verständnis beweisen.

**Cost and Manufacturing - 100 Punkte**

Ein bedeutender Faktor eines jeden Designs eines Produkts sind die Kosten. Das Team muss sich in Form eines Cost Reports mit der finanziellen Größe des Projekts beschäftigen. Dafür wird ein Gesamtüberblick über Bauteile erstellt, bei dem die Kosten, Fertigungsschritte und Materialaufwand im Detail aufgeführt und einzeln analysiert werden. Darüber hinaus widmet sich das Team im Teil des Cost Understanding der Auswertung der Kosten des Fahrzeugs und diskutiert das Wissen des Teams über die Fahrzeugentwicklung. Dabei arbeitet das Team auch Kostenoptimierungen und Fertigungsverfahren in Bezug auf aktuelle Aspekte, wie zum Beispiel Nachhaltigkeit bei der Produktion des Rennwagens aus.

**Endurance - 250 Punkte**

Eine Hauptdisziplin des Wettbewerbs ist das Endurance. Auf einer Strecke von 22 Kilometern Länge muss die Dauerbelastung des Fahrzeugs und jedes einzelnen Bauteils unter Beweis gestellt werden. Dabei gibt es nur einen Versuch, bei dem nach der Hälfte der Strecke ein Fahrerwechsel stattfindet.

**Autocross - 100 Punkte**

Die Basis für diese Disziplin stellt ein 1,5 Kilometer langer Kurs dar, der von jedem Team gemeistert werden muss. Dabei rücken Eigenschaften wie die Fahrdynamik, die Beschleunigung sowie eine präzise Reaktionszeit in den Fokus. Das Ergebnis dieser Disziplin ergibt die Startaufstellung für das Endurance.

**Efficiency - 75 Punkte**

Bei dieser Disziplin wird der Energieverbrauch des Fahrzeugs entscheidend. Dieser wird in Bezug zur Rundenzeit gesetzt und bewertet.

**Business-Plan - 75 Punkte**

Beim Business-Plan geht es darum, den Rennwagen profitabel zu vermarkten. Dazu muss das Team ein Gesamtkonzept aus Idee, Finanz- und Produktionsplanung sowie Vermarktung vor Vertretern aus der Wirtschaft vorstellen und verteidigen. Ziel ist es also, ein realistisches, profitables Geschäftsmodell zu entwickeln, welches gleichermaßen auch Personal sowie Kunden berücksichtigt.

## TY2000



Der erste deutsche Formula Student Rennwagen, konstruiert, entwickelt und gefertigt in Stralsund, hatte sein Renndebüt im britischen Birmingham. Dieser von 12 Studierenden in fünf Monaten gebaute Rennwagen steht bis heute im Technischen Landesmuseum Schwerin.

## TY03/04



Alle Kinderkrankheiten wurden beseitigt und durch Optimierung verschiedener Bauteile wurde das Gewicht reduziert. Bei den Wettkämpfen in den USA und Großbritannien gab es deshalb keine Beanstandungen beim Scrutineering, keinen Ausfall bei den dynamischen Events, dafür aber exzellente Fahrleistungen. Von 129 Teams, welche in Detroit bei der Formula SAE an den Start gingen, belegten wir den 20. Platz und erhielten die Auszeichnung "Best European Team". Von den Zweitjahreswagen in Birmingham bei der Formula Student belegten wir den ersten Platz und ernteten den Titel "Best Developed Car".

## TY06



Das Auto des letzten Jahres hat Maßstäbe gesetzt. Wir wollten an diese Erfolge anknüpfen und sie steigern. Daher ist die Neukonstruktion leichter und stärker als alle Vorgänger. Zu den zahlreichen Neuerungen gehören insbesondere ein dreifach steiferer Rahmen, sowie eine verbesserte Fahrwerksgeometrie und eine erneute Steigerung der Motorleistung. Durch sehr gute Vorbereitung wurde beim Cost Report der dritte Platz erreicht. Auch der neunte Platz aus 40 Teilnehmern ließ sich mit Stolz vorzeigen.

## TY12



Unser mittlerweile zwölftes Fahrzeug ist das erste ohne Heckrahmen und weist somit eine kompaktere Bauform des Chassis auf. Weiterhin wurde das Fahrwerk von Grund auf neu entwickelt und in Einklang mit der neuen Rahmengenometrie gebracht. Eine geringfügig aufrechtere Sitzposition des Fahrenden verbessert den Überblick und das Gefühl für das Fahrzeug. Nach dem zweiten Platz im Cost Report wurde auch beim Skidpad der zweite Platz erreicht. Am Ende wurde der 15. Platz mit nach Stralsund genommen.

## TY19



Der TY19, das neue Flaggschiff des Baltic Racing Teams. Leichter, schneller und besser. So wurde er am 04. Mai 2019 der Öffentlichkeit auf dem Flughafen Barth präsentiert. Besonders das in dieser Saison entwickelte Aeropaket wurde von den Zuschauenden anerkennend bestaunt. Zudem erreichte das Team neue Dimensionen. 83 Mitglieder erfreuten sich über einen fahrenden TY19 auf der Enthüllung.

## TY23



Mit dem TY23 hat das Team einen beeindruckenden Abschluss der Verbrenner-Ära in der FSG geschaffen und eine Weiterentwicklung zu seinen Vorgängern vollzogen. Der TY23 war nicht nur ein technologisches Meisterwerk, sondern schnitt auch in der Praxis hervorragend ab. In FS Austria konnten wir einen stolzen 3. Platz in der Kategorie "Acceleration" erringen und somit die Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Beim Saisonabschluss in Alpe Adria gelang es dem Team, einen herausragenden 2. Platz in der Kategorie "Efficiency" zu erreichen.



### TY22Evo

Innerhalb von zwei Jahren intensiver Entwicklung und unermüdlicher Arbeit ist es dem Team gelungen, erstmals im Jahr 2023 mit einem Elektroauto bei der FSG an den Start zu gehen.

Der TY22Evo markiert einen Meilenstein in der Geschichte von Baltic Racing, da man erstmals den Übergang von einem Gitterrohrrahmen zu einem Aluminium-Monocoque vollzogen hat. Diese wegweisende Technologie ermöglicht uns eine noch bessere Performance und Sicherheit auf der Rennstrecke.

Darüber hinaus haben wir uns dem automobilen und Formula Student Trend folgend dazu entschlossen, unseren Antrieb auf Elektro umzustellen. Mit diesem Schritt tragen wir nicht nur zur Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit des Motorsports bei, sondern sind auch Vorreiter in der Entwicklung von zukunftsweisenden Technologien.

Der TY22Evo ist das Resultat von harter Arbeit, unermüdlichem Fleiß und dem Engagement unseres gesamten Teams. Wir sind stolz darauf, dass wir nun in die E-Mobilität eintreten und somit auf den Rennstrecken Europas antreten können und unsere Leidenschaft für den Motorsport mit modernster Technologie verbinden.



©FSG, Kohler

### TY24

Mit unserem neuesten Fahrzeug, dem TY24, hat unser Team seinen zweiten elektrisch betriebenen Rennwagen entwickelt. Dieser Rennwagen wurde auf Basis unseres gesammelten Wissens und zahlreicher Optimierungen entworfen, konstruiert und innerhalb eines Jahres fertiggestellt. Beim Roll-Out beeindruckte der TY24 bereits die Öffentlichkeit mit seiner Fahrleistung und seinem Design.

Auf unserem ersten Event der Formula Student Czech Republic Anfang August konnten wir zum ersten Mal in der Geschichte des Baltic Racing das Akkumulator-Scrutineering bestehen. Damit als Vorbereitung machten wir uns anschließend auf den Weg zum Hockenheimring, um dort an der Formula Student Germany (FSG) teilzunehmen. Dort bestanden wir alle Scrutineerings und konnten erstmals in der Geschichte des Baltic Racing Team mit einem fahrfähigen Elektroauto an den dynamischen Disziplinen teilnehmen.

Wir als Team sind stolz darauf, mit dem TY24 ein bedeutendes Kapitel in der Geschichte von Baltic Racing geschrieben zu haben und unserem Ziel eines erfolgreichen Autos immer näher zu kommen. Um an unsere Verbrenner Historie anzuknüpfen und neue Herausforderungen der elektrischen Mobilität zu meistern, sind wir auf der Suche nach Sponsoren, die unsere Vision teilen und uns auf unserem Weg begleiten möchten.



©FSG, Andrea

## Die vergangene Saison

Mit den gewonnenen Erfahrungen aus der letzten Saison haben wir uns das Ziel gesetzt, unser zweites E-Auto zu entwickeln und an den Formula Student Events teilzunehmen. Beim Kick-Off im Jahr 2023 reflektierten wir die vergangene Saison und beschlossen als Team, den TY24 zu bauen. Dabei lag der Fokus darauf, die bestehenden Konzepte zu optimieren, um die Fertigung der Bauteile zu erleichtern. Unsere Priorität war es, aus den Erfahrungen zu lernen und unser zweites E-Auto zu verbessern, um eine erfolgreiche Zukunft zu sichern.

Durch die Weiterentwicklung konnten wir viel Neues lernen und haben dies in das Konzept des TY24 integriert. Im Januar gelang es uns, unser Team für die Teilnahme an zwei Events zu qualifizieren. Ab diesem Moment hieß es, das Auto fertigzustellen. Die harte Arbeit zahlte sich aus, denn der TY24 trat erfolgreich bei den Formula Student Wettbewerben in Tschechien und am Hockenheimring in Deutschland an.



## Die Events

In diesem Jahr konnten wir unser zweites E-Auto bei zwei Pre-Events und bei zwei Formula Student Events präsentieren.

Das Ziel dieser Pre-Events besteht darin, weitere Erfahrungen zu sammeln, indem eine Event-Simulation durchgeführt wird. Dadurch erlangten wir Einblicke in den Ablauf und erhielten erstes Feedback, um Verbesserungen bis zu den eigentlichen Veranstaltungen vorzunehmen.

Auf den Pre-Events haben wir unsere statischen Disziplinen durchgeführt und wertvolle Tipps für eine verbesserte Vortragsweise erhalten. Bedauerlicherweise konnte unser Rennwagen TY24 nicht an den dynamischen Disziplinen teilnehmen, lernten jedoch was wir verändern müssen um bis zu den FS Events dies möglich zu machen.

Vom 05.09. bis 11.09.2024 fand das erste Event dieses Jahres statt. Unser Team begab sich auf die lange Reise zum Autodrome Most in Tschechien, um an der FS Czech teilzunehmen - und das mit Erfolg: Unser Rennwagen TY24 bestand zum ersten Mal das Akkumulator Scruti in der Baltic Racing Historie.

Am Hockenheimring bei der FSG haben wir mit unserem diesjährigen Rennwagen alle Scrutineerings erfolgreich bestanden und konnten somit an den dynamischen Disziplinen Autocross und Endurance teilnehmen. Damit haben wir einen bedeutenden Meilenstein in der neuen elektrischen Ära des Teams erreicht.

Bei allen Events konnten wir wichtige Einblicke und Erfahrungen sammeln, die in der aktuellen Saison in die Praxis umgesetzt werden, um das Konzept eines fahrenden E-Autos weiter zu verfeinern.

## Unsere Ziele

Mit unserem zweiten E-Auto haben wir Geschichte geschrieben und einen weiteren großen Schritt in die E-Mobilität geschafft. Jetzt richten wir unseren Fokus auf die Verbesserung unseres dritten elektrisch betriebenen Rennwagens. Basierend auf dem neuerlangten Wissen der letzten Saison, haben wir unsere Konzepte überarbeitet und arbeiten nun an einer verfeinerten Version.

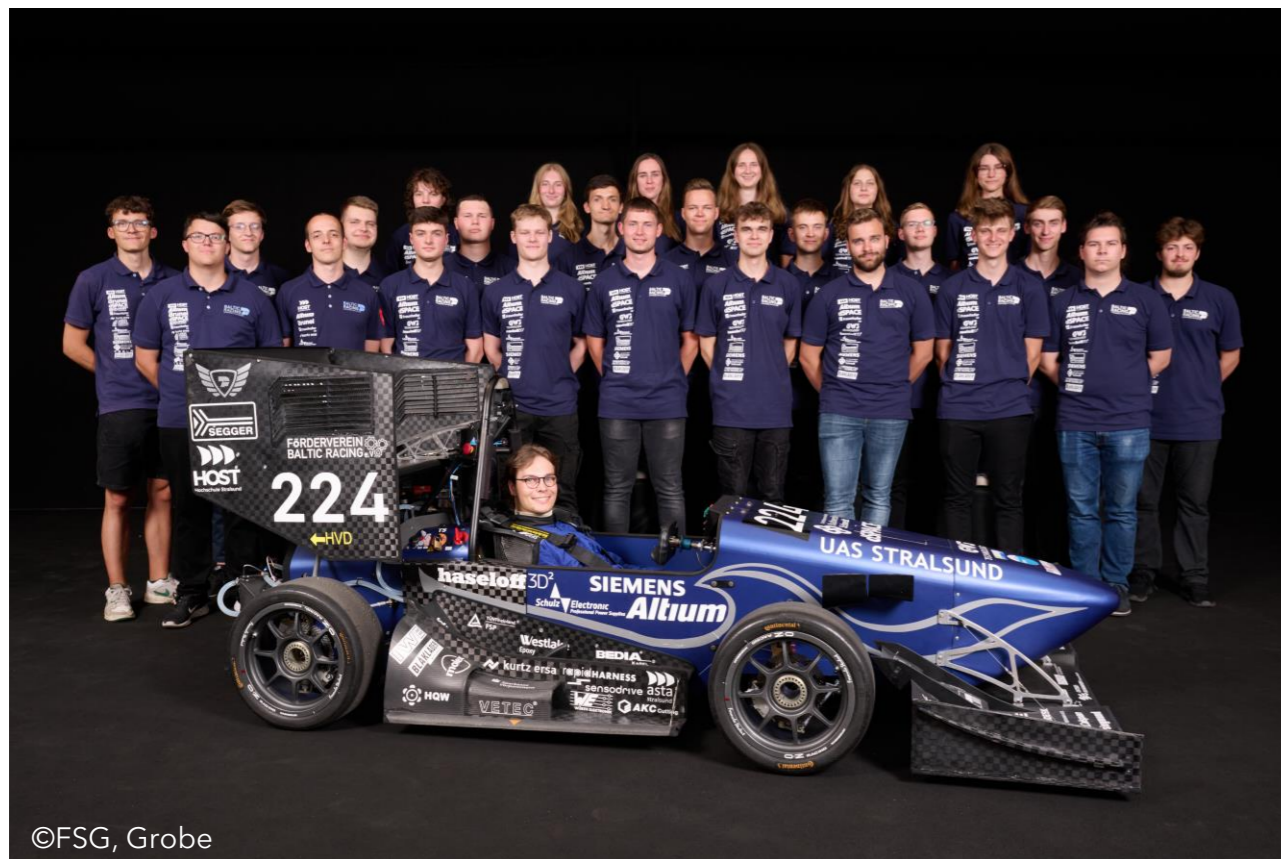
Jede Abteilung entwickelt sich kontinuierlich weiter. Die Powertrain-Electronics-Abteilung arbeitet intensiv daran, unseren Elektroantrieb weiter zu optimieren, um die Performance erneut zu steigern. Dennoch behalten wir stets unsere Erfahrungswerte und unser Können im Blick.



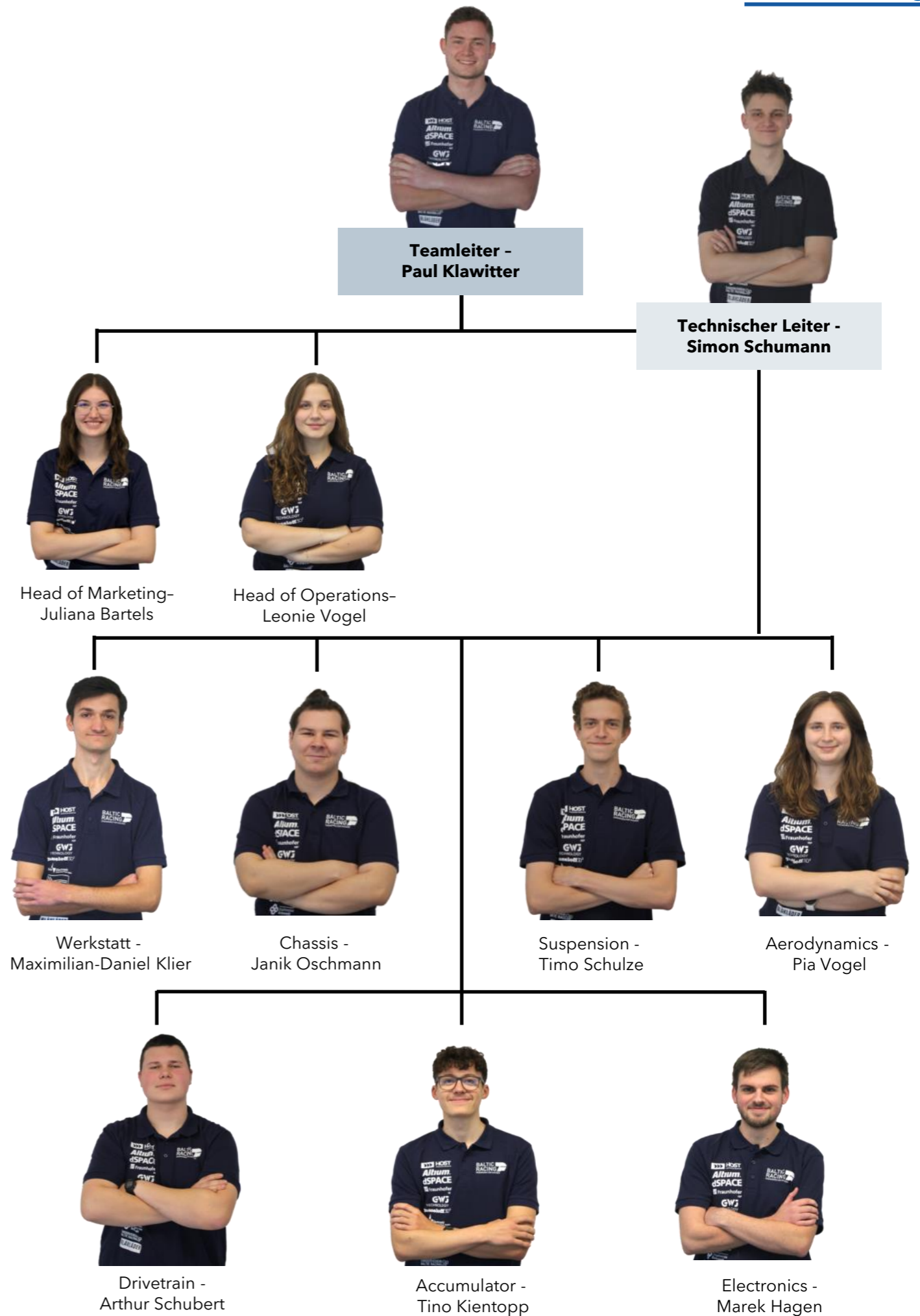
In dieser Saison erwarten uns weitere große Herausforderungen, doch wir sind zuversichtlich, dass wir sie erfolgreich meistern werden. Für das Frühjahr planen wir, unser Auto bei einem Roll-Out vorzuführen. Es würde uns freuen, wenn wir Sie an diesem aufregenden Tag begrüßen dürfen, um die neue Saison gemeinsam mit Ihnen anzutreten.

Unser Team in der Saison 2024/25 besteht aus 70 Studierenden aus drei Fakultäten und verschiedensten Studienfachrichtungen. Durch alle Abteilungen hinweg legen wir großen Wert auf internen Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer. Die Zusammenarbeit erfolgt studienübergreifend in sieben Abteilungen. Wir werden aktiv von unseren ehemaligen Mitgliedern unterstützt und profitieren von deren jahrelangen Erfahrungen und Netzwerken. Unsere Teammitglieder erhalten durch ihr Engagement bei Baltic Racing keine Vorteile in Form von Credit-Punkten im Studium und investieren ihre Zeit freiwillig. Der Mehrwert besteht darin, gemeinsam selbständige Arbeitserfahrung zu sammeln, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Jede neue Herausforderung, welche sich dem Team stellt, lehrt die einzelnen Mitglieder, was es bedeutet, im Team zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig unter die Arme zu greifen. Mit gemeinschaftlichen Aktivitäten stärken wir unseren Zusammenhalt, was immer wieder zu Freundschaften über das Rennteam hinausführt.

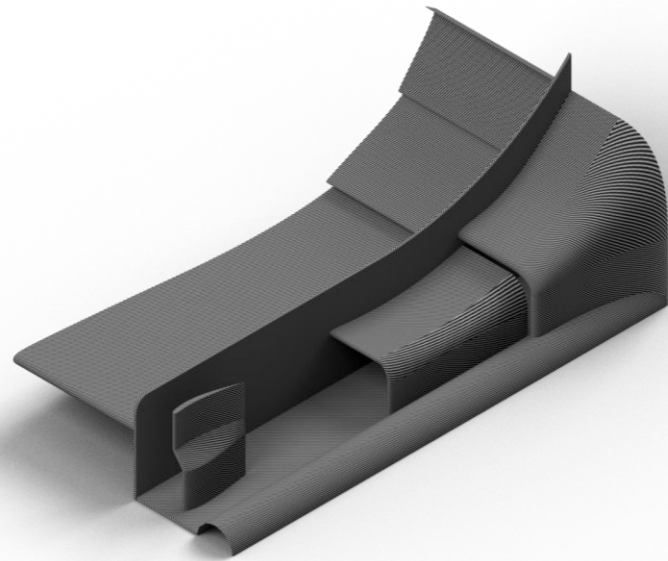


©FSG, Grobe



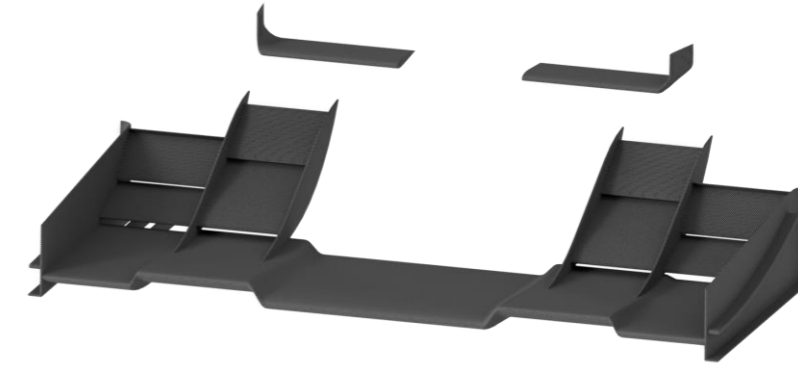
Die **Aerodynamik** des TY25 ist eine Verbesserung gegenüber dem TY24, wobei die meisten Flügelkonzepte gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben sind.

Das Team hat in der vergangenen Saison erhebliche Fortschritte bei der Simulation des Luftstroms um das Auto gemacht. Wir waren in der Lage, den Abtrieb des Autos zu maximieren, wenn es am meisten darauf ankommt - während der Kurvenfahrt -, indem wir die Kurven- und Geradensimulation verbessert haben. Mit Hilfe neuer Simulationen mit neuen Parametern, wie z.B. unterschiedlichen Kurvenradien und Aufhängungsparametern, wird der TY25 mit minimalem Aufwand ein effizienteres Aerodynamikpaket erhalten. Wir erwarten eine weitere Steigerung des Abtriebs, weil das neue Monocoque noch mehr Platz für aerodynamische Komponenten bietet, zum Beispiel eine größere Seitenaero.

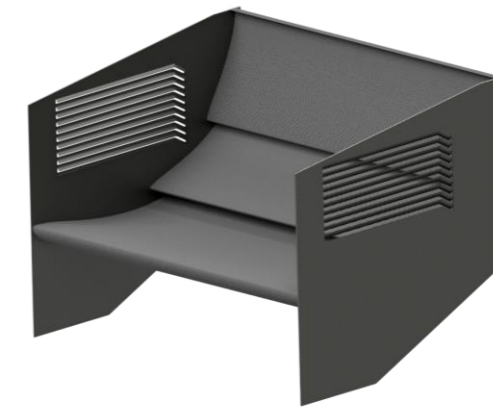


Wie im letzten Jahr besteht der **Unterboden** des TY25 aus mehreren Teilen. Vor dem TY20 haben wir aus aerodynamischen Gründen und als Barriere zwischen Fahrer und Straße stets einen einzigen Unterboden verwendet. Durch die Konstruktion eines Monocoque-Chassis für unser neues Fahrzeug entfällt diese Schutzfunktion, so, dass wir uns ganz auf die Aerodynamik konzentrieren können. Der Diffusor und die Seitenkästen bilden den neuen Unterboden.

Vergleicht man die **Seitenaero** des TY25 mit der seines Vorgängers, so ist die Grundidee immer noch die gleiche. Die drei Flügelprofile der Seitenaero sind entscheidend, um den nötigen Abtrieb zu erzeugen, den unsere Fahrer benötigen, um mit konkurrenzfähigen Geschwindigkeiten zu fahren. Die aerodynamischen Vorteile an der Seite des Autos sind noch größer, da das neue Monocoque schmäler ist. Das Kühlerpaket wurde, so wie beim TY24, an das Heck des Fahrzeugs verlegt. Hier strömt die Abluft über den Diffusor, was den Abtrieb erhöht und gleichzeitig wichtige Komponenten im inneren des Fahrzeugs kühlt.



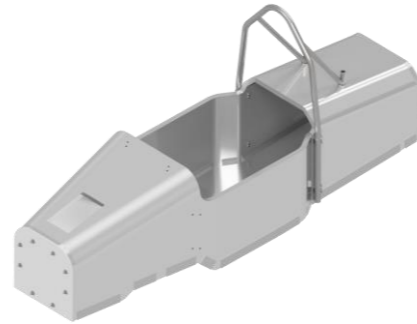
Der **Frontflügel** ist der Teil, der als erstes mit der entgegenströmenden Luft in Berührung kommt. Daher ist es entscheidend, dass sich der Frontflügel im Einklang mit den anderen Elementen entwickelt. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir das dreidimensional geformte Hauptprofil entwickelt. Es garantiert einen besseren Luftstrom zum Boden und zu den Seiten des Autos, auch wenn es allein nicht den größten Abtrieb erzeugt. Eine neue Ergänzung für den Frontflügel sind die Strakes. Diese leiten die Luft besser um die Reifen und die Aufhängung herum und machen das Auto insgesamt dadurch effizienter. Die **Bullhorns** wirken dem entgegen, indem sie den Luftstrom noch einmal nach unten lenken und so die Performance des Heckflügels erheblich steigern.



Der letzte Teil unserer Abteilung, der mit der Luft in Berührung kommt, ist der **Heckflügel**. Daher ist es wichtig, dass die weiter vorne liegenden Teile die Luft optimal nutzen. Das allgemeine Design des Heckflügels bleibt gleich, aber wir erwarten, dass durch die strategische Platzierung der Profile der Abtrieb des Flügels erhöht werden kann. Die Effizienz des Heckflügels wird durch die Entwicklung einer neuen Endplatte weiter erhöht.

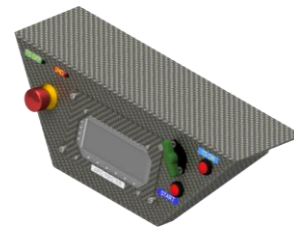
Chassis

Genau wie das Chassis des TY24, wird der TY25 ein **Vollmonocoque** erhalten. Hierbei setzen wir auf eine Sandwichbauweise mit Aluminiumwabe als Kernstruktur, Aluminium als Deckschichten und als Insert-Material für lokale Verstärkungen an Krafteinleitungsstellen. Durch eine veränderte Position des Fronthoops ist es möglich, das Chassis kleiner und somit leichter zu gestalten. Die **Firewall** befindet sich zwischen dem Sitz und der HV-Elektronik im Heck des Fahrzeuges. Sie schützt den Fahrer im Falle eines Brandes vor Verletzungen.



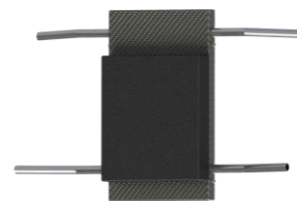
Um den Fahrern einen sicheren Halt im Fahrzeug zu bieten, setzen wir auf einen **Sitz** aus CFK-Sandwichmaterial mit einer Aluminiumwabe. Durch eine niedrige Sitzposition besitzt das Fahrzeug einen niedrigen Schwerpunkt, was zu einer optimalen Performance des Gesamtfahrzeuges führt. Da die Sitzposition einen essenziellen Einfluss auf die Interaktion des Fahrers mit dem Auto hat, wird sie mithilfe eines Mockups ausgewählt. Der Fahrer wird mithilfe eines Sechspunktgurtes angeschnallt, welcher am Monocoque befestigt ist.

Um die Fahrer mit einer Vielzahl von Informationen über den Fahrzeugzustand zu versorgen, besitzt der TY25 ein **Dashboard**, auf dem Informationen, wie die Akkuspannung und Temperaturen des Kühlsystems angezeigt werden. Auf dem Dashboard befinden sich Knöpfe, wodurch der Fahrer das Fahrzeug bedienen kann.



Das **Lenksystem** dient der Aufnahme und Umsetzung der gewünschten Lenkeingaben des Fahrers. Um einen hohen Komfort zu gewährleisten, sind die Griffe optimal auf unsere Fahrer angepasst.

Die **Headrestraint** ist ein Bauteil, welches zur Sicherheit des Fahrenden dient. Sie befindet sich am Mainhoop hinter dem Fahrer und sorgt dafür, dass der Kopf des Fahrers bei starker Beschleunigung nicht nach Hinten knicken kann. Die Headrestraint besteht aus einer CFK-Platte, einem leichten Kissen und Rohren, welche die Platte mit dem Mainhoop verbinden.



Die **Pedale** dienen dazu, die Anforderungen des Fahrers an die Hochvoltelektronik und Bremsanlage zu leiten. Um eine optimale Ergonomie und Kraftübertragung zu gewährleisten, ist der Pedalwinkel entscheidend. Die Baugruppe besteht zu großen Teilen aus Fräs- und Wasserstrahlteilen, sowie aus CFK-Fußschalen, um das Gewicht gering zu halten. Um eine Anpassung an verschiedene Fahrergrößen zu gewährleisten, ist die Pedalposition in verschiedenen Stufen verstellbar.



Chassis full assembly



Ergonomics full assembly

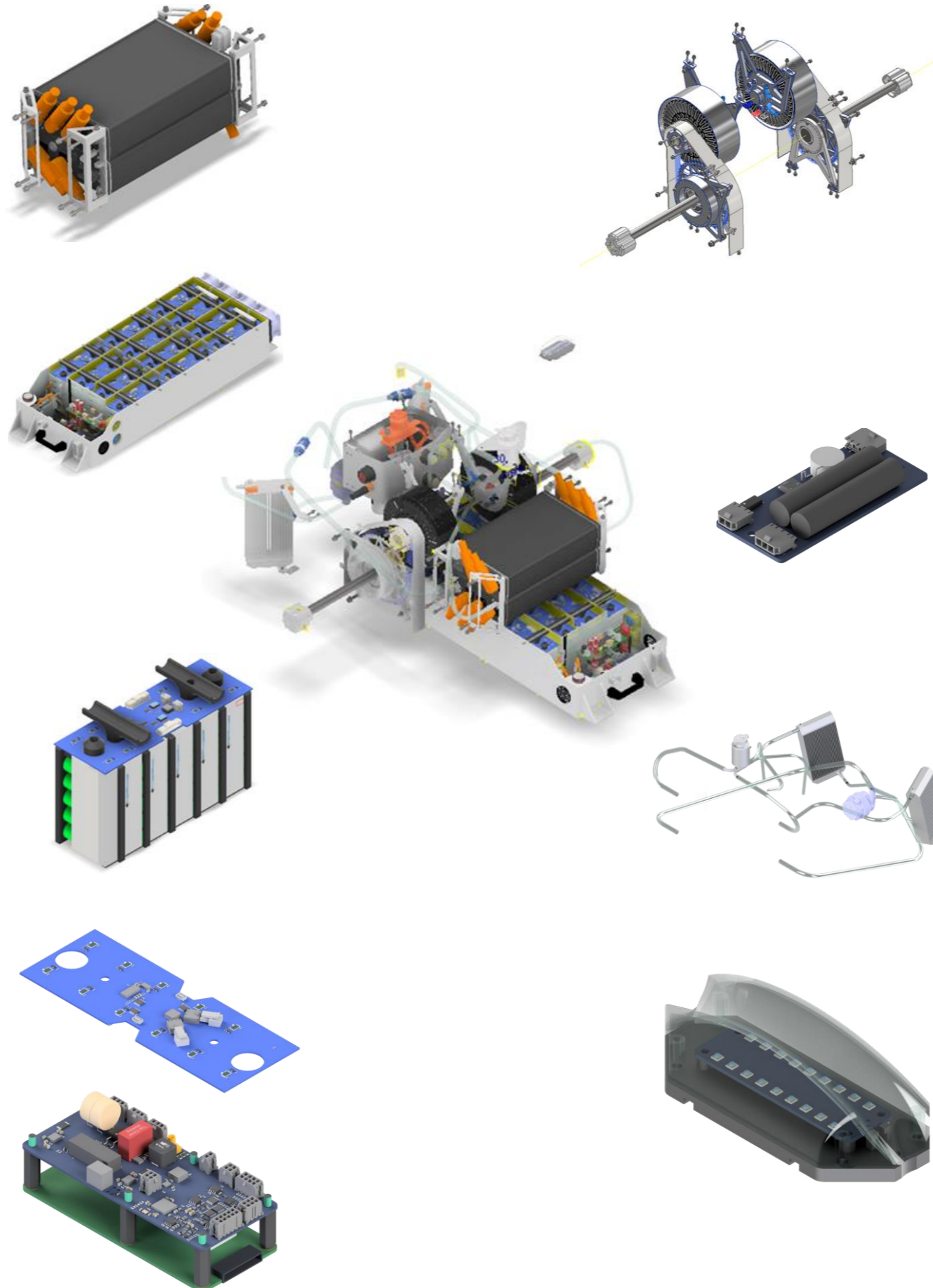
## Powertrain

Für den TY24 und TY25 wurden die **Wechselrichter** auf die neueren Wechselrichter DTI HV 550 LC umgerüstet, sodass die beiden Emrax 208-Elektromotoren getrennt voneinander gesteuert werden können und ihr maximales Drehmoment von bis zu 150 Nm pro Motor erreichen. Der **Kabelbaum** wird intern hergestellt und der Kabeldurchmesser wurden reduziert, um bis zu 3 kg einzusparen.

Der dritte **Akku** in der Geschichte des Baltic Racing Teams hat sich gegenüber seinem Vorgänger leicht verändert. Das schmale Design hat sich als leichter, zugänglich und einfacher aus dem Auto zu entfernen erwiesen. Die neue Version wird etwas kürzer sein als die alte, liefert aber während des Rennens weiterhin die alte Leistung von 80 kW. Aufgrund seines cleveren Designs ist der Aluminiumcontainer in 12 Fächer unterteilt, ohne dass es zu merklichen Schweißverzügen kommt. Mit einem Gewicht von weniger als 50 kg und einer Gesamtenergie von 7,3 kWh übertrifft es das Leistungsgewicht namhafter Elektroautohersteller.

Der **Akku-Stack** zeichnet sich durch seinen äußerst einfachen und kompakten Aufbau aus. Die Zellhalterstruktur besteht aus selbst entwickelten und hergestellten 3D-gedruckten Teilen, die Crashbedingungen von bis zu 40 g Aufprallverzögerung standhalten können. Um Leistungsverluste zu reduzieren, sind die Zellen über Nickelstreifen verbunden. Wir sind sehr stolz darauf, den Großteil des Stacks selbst herstellen zu können und nur die Zellen zu kaufen.

Im Inneren des Akkus befindet sich ein selbst entwickeltes **Batteriemanagementsystem (BMS)**. Es basiert auf isolierter SPI-Kommunikation (Master-Slave). Mit einem Slave auf jedem Stack sind wir in der Lage, Temperaturen und Spannungen an 132 Stellen innerhalb des Akkus zu messen. Darüber hinaus ermöglicht das BMS einen passiven Ausgleich aller Zellen, um ein gleichmäßiges Spannungsniveau zu erreichen. Die Messwerte werden nicht nur an den Fahrer übermittelt, sondern schalten im Notfall auch das Fahrzeug ab.



Zwei Motoren mit zwei Kettentrieben bilden den **Antrieb**, der eine Übersetzung von 4,3 aufweist. Beim Kettentrieb handelt es sich um eine äußerst unkomplizierte Lösungsmöglichkeit, die in der Herstellung sehr zeitsparend und kostengünstig ist. Das Baltic Racing Team verfügt über 20 Jahre Erfahrung im Kettentrieb, was dazu führt, dass sich das Konzept als stabil etabliert hat. Der Antrieb wird durch das Vollmonocoque und dem Akkumulator Design neu positioniert und vereinfacht. Das Saisonziel dieses Jahr ist es nun auch eine Regelung für unsere Hinterachse zu entwickeln, welche das Drehmoment der Motoren variabel auf die Räder verteilt.

Die selbstentwickelte **Discharge-Platine**, die die Zwischenkreiskondensatoren der Wechselrichter von 600 V auf < 60 V entlädt, sobald das tractive System der Autos abgeschaltet wird. Aufgrund der verwendeten PTC-Widerstände dauert dieser Vorgang nur 1,3 Sekunden. Ein ähnlicher Schaltkreis ist auf der BMS-Master-Leiterplatte platziert, um eine kontrollierte Vorladung des HV-Schaltkreises sicherzustellen.

Das **Cooling System** kühlt die Elektromotoren sowie Wechselrichter und besitzt zwei eigenentwickelte Kühler am Heck des Rennwagens. Dabei legen wir in dieser Saison besonderen Wert auf die Wahl elektrisch isolierender Werkstoffe, um Gewicht zu sparen und das Arbeiten am Fahrzeug angenehmer zu gestalten.

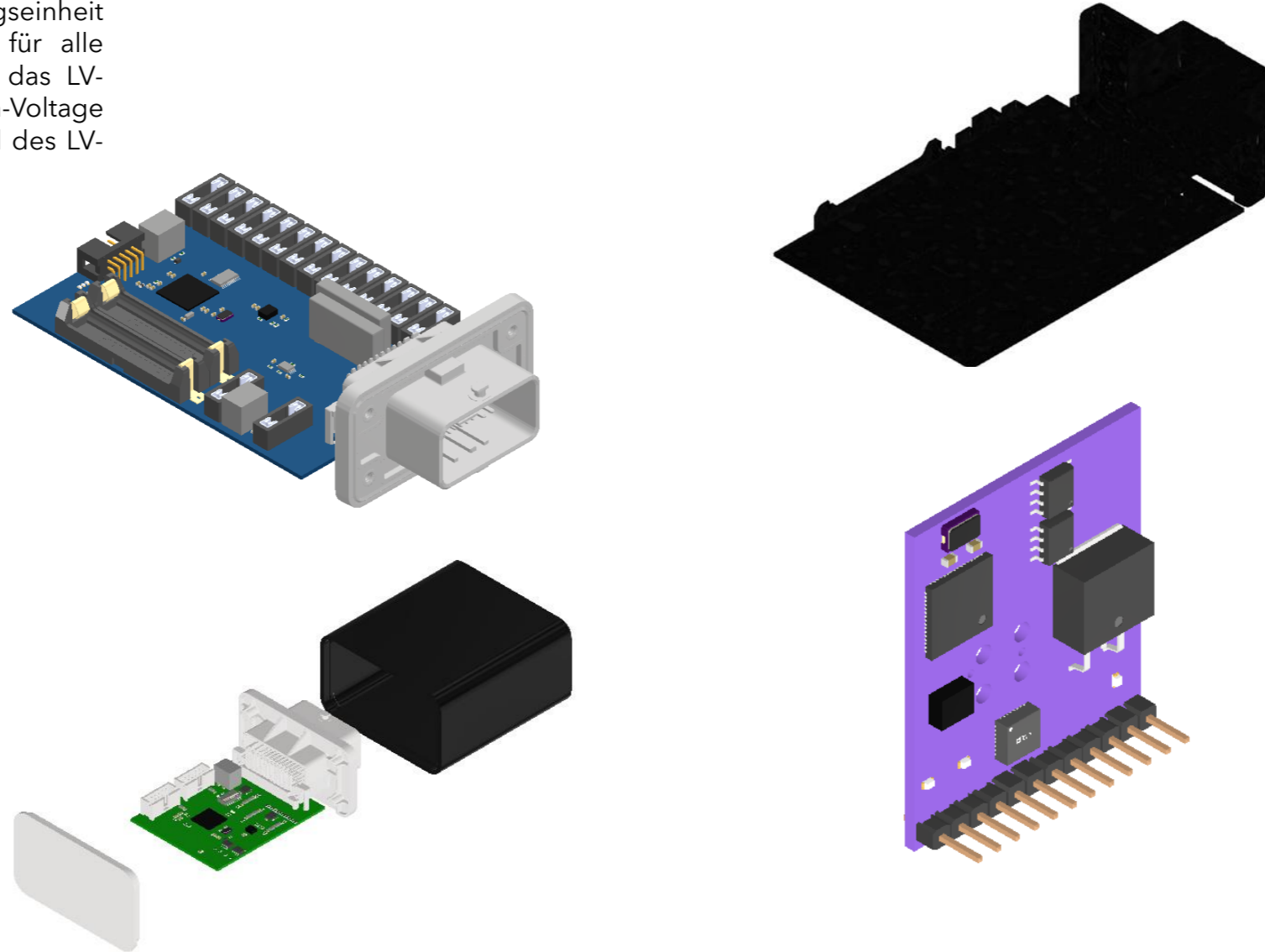
Am Mainhoop ist das **Tractive System Active Light (TSAL)** befestigt, die den Zustand des Fahrzeugs anhand verschiedener Farben und Blinkfrequenzen anzeigt. Es ist daher eines der wichtigsten Sicherheitsmerkmale im Auto. Die Logik ist selbst entwickelt und befindet sich in einem selbst entwickelten und intern hergestellten, harzgedruckten Gehäuse.

Electronics

Die **Fusebox** ist das Herzstück unseres LV-Elektronik-Systems. Sie ist die zentrale Stromversorgungseinheit und enthält die wichtigsten Sicherungen für alle elektrischen Subsysteme. Beim TY25 wird das LV-System zum ersten Mal über einen High-Voltage DCDC-Wandler versorgt, durch den Wegfall des LV-Akkus wird viel Gewicht eingespart.

Um das LV-System beim Starten mit Strom zu versorgen, sind zwei NiMH Zellen auf der Platine verbaut, somit ist das System vollständig autark. Ab diesem Moment stellt der DCDC-Wandler die vom LV-System benötigten 24V.

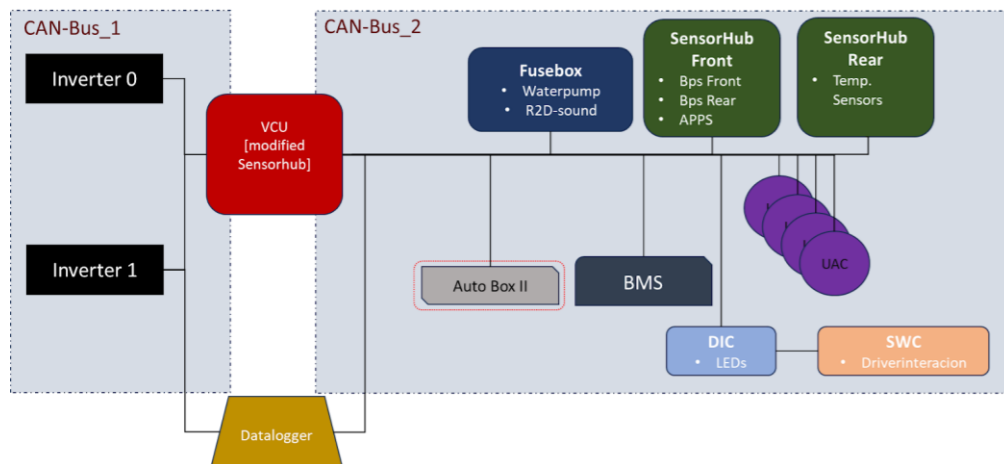
Der **Sensorhub** ist die Sammelstelle unseres TY's für alle Sensorwerte. In der dazu eigens entwickelten Software werden die analog aufgenommenen Messdaten in digitale Werte umgewandelt und über den CAN-Bus an alle nötigen Empfänger übermittelt. Von NTC-Tempersensoren über Wegaufnehmer-Potentiometer bis zu Infrarot-Sensoren, um die Temperaturen der Reifen zu erfassen, treffen alle auf den Sensorhub ein.



Die **VCU** wird in Zukunft alle wichtigen Daten empfangen, verarbeiten und verteilt die daraus resultierenden Aufgaben. Mit der Platine verbauen wir die Möglichkeit ein Mehr-CAN-Bussystem zu nutzen. Auf diese Weise kommunizieren die Inverter auf einem separaten CAN-Bus mit der Platine und das restliche LV-System wird vor möglichen Störungen geschützt.

Unsere **UAC**, in all unseren Achsschenkeln eingebaut, nimmt alle wichtigen Daten über das Rad auf. Sowohl die Achsschenkelbeschleunigung als auch die Bremsscheibentemperatur werden dort ausgewertet. Dadurch erhält die Suspension Abteilung alle benötigten Informationen über die Vehicle Dynamics, um das Fahrwerk präzise anzupassen.

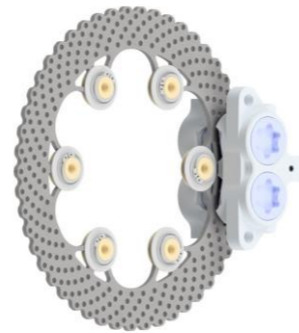
LV-System-Overview



Auf dem **Driver Interface Controller** sind alle wichtigen Fahrzeugzustände auf einen Blick abzulesen. Für den Fahrer wichtige Informationen können auch über die dafür vorgesehenen LEDs signalisiert werden. Während der Fahrt werden alle Daten in Echtzeit aktualisiert. So kann der Fahrer auf eventuell auftretende Probleme reagieren.

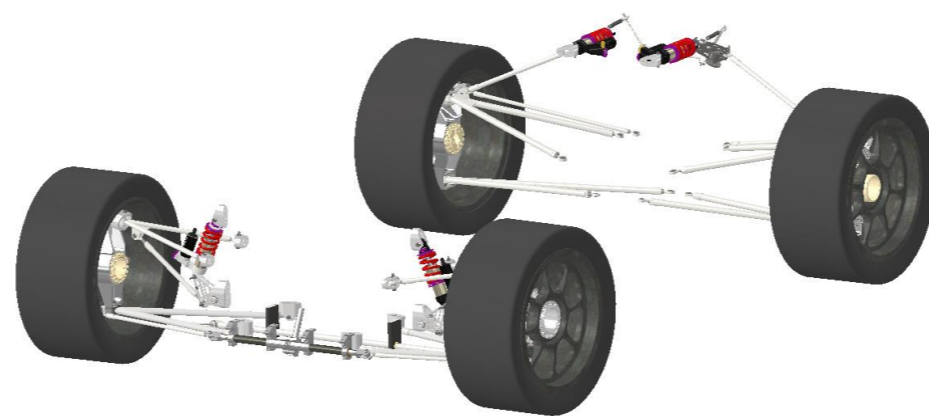
## Suspension

Für die **Bremse** wurden gewichtsoptimierte Bremsscheiben entwickelt. Es werden zudem ein Vierkolben-Bremssattel an der Vorderachse und ein Zweikolben-Bremssattel auf der Hinterachse verwendet. Für eine höhere Sicherheit verfügt der Rennwagen über zwei voneinander unabhängige Bremskreisläufe, einer je Achse. Wichtig ist das Feedback des Fahrers über die Ansprechbarkeit der Bremsen und die Bremskraftverteilung. Diese kann der Fahrer während der Fahrt im Dashboard einstellen. So wird Vertrauen in die Bremsfähigkeit des Fahrzeuges geschaffen und ein optimales Bremsverhalten erreicht.



Die **A-Arms** sind die Verbindung zwischen den Achsschenkeln und dem Monocoque und übertragen die Längs- und Querkräfte, somit übernehmen sie eine der wichtigsten Funktionen. Wichtig bei der Auslegung ist, das Gewicht möglichst gering zu halten, um die ungefederte Masse zu reduzieren. Zudem übernehmen die Pull-Rods die wichtige Aufgabe den Dämpfer anzusteuern. Seit Beginn der Saison testen wir Carbon als Alternative für stark gewichtsreduzierte Querlenker.

Das **Feder-Dämpfer-System** stellt den optimalen Kontakt zwischen Fahrbahn und Reifen bei allen Fahrbedingungen sicher. Für ein verbessertes Fahrverhalten müssen viele Parameter berücksichtigt werden, einschließlich der Aerodynamik. Bei der Auslegung der Fahrzeugparameter wird eine Reifensimulation genutzt, um wichtige Informationen zur Interpretation und Entwicklung der fahrdynamischen Aspekte des Fahrzeuges zu erlangen.



Die **Achsschenkel** sind topologieoptimiert und wiegen circa 430 g das Stück. Durch das geringe Gewicht dieser Bauteile verringert sich die ungefederte Masse und es wird ein agileres Fahrverhalten erreicht. Die Achsschenkel werden aus Aluminium gefräst und hartcoatiert, um sie vor Korrosion zu schützen und eine gute Oberflächenhärte zu erreichen. Die Felgen werden auf der Radnabe mittels einer selbst entworfenen Center Lock Nut befestigt, wie sie aus anderen Rennserien, wie der Formel 1, bekannt sind.

Die **Lenkung** des TY25 wurde für ein verbessertes Lenkverhalten überarbeitet. Die Anbindung an das Chassis wird durch ein simpleres und einfacheres einstellbares System ersetzt. Das Lenksystem wird dabei unter dem Fahrzeug positioniert. Zusätzlich soll die Lenkung mit dem Ziel der Gewichtsreduktion teilweise aus Carbon gefertigt werden. Wichtig bei der Lenkungsauslegung ist, die optimalen fahrdynamischen Werte des Reifens durch das Lenkverhalten zu erreichen.



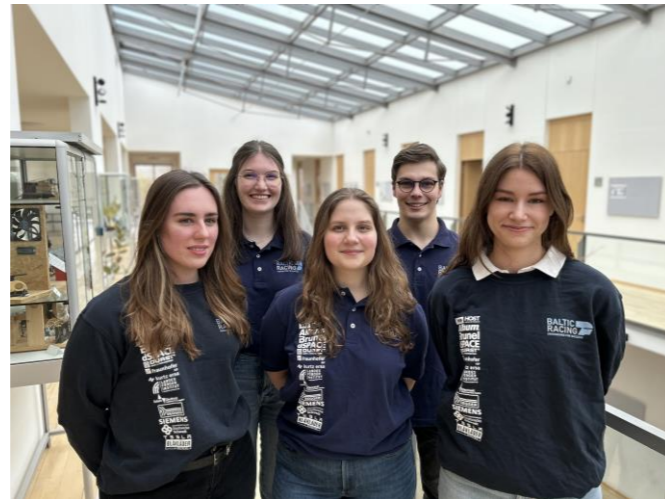
Der **Stabilisator** des TY25 ermöglicht eine bessere Lastverteilung während der Kurvenfahrt. Die auf ein Rad wirkenden Kräfte werden über die Koppelstangen am Umlenkhebel an Blades weitergeleitet, die einer elastischen Verformung unterliegen. Die daraus folgenden Torsionskräfte werden über den Torsionsstab an das andere Rad übertragen. Die neue Verstellbarkeit der Blades ermöglicht eine akkuratere Einstellung der Federrate des Stabilisators. Das Fahrverhalten des TY25 wird nachhaltig beeinflusst durch die freie Lagerung des Stabilisators, weil das Anbrems- und Beschleunigungsverhalten nicht gestört wird. Der Stabilisator wird erst aktiviert, wenn die Räder einer Achse unterschiedlich belastet werden.



# Das Rückgrat des Teams

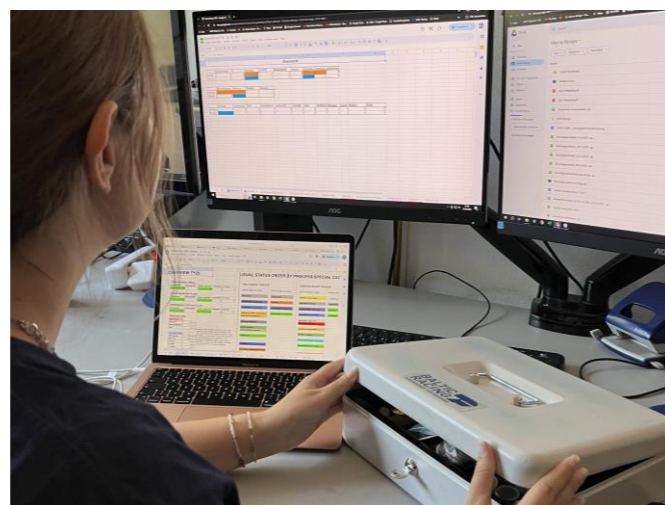
## Business and Organisation

Im Bereich **Human Resources Management** wird sich aktiv um die zukünftigen, aktuellen und ausgetretenen Mitglieder gekümmert. Zu diesem Bereich gehört das Recruiting, das Planen und Durchführen von teambildenden Maßnahmen und die Pflege der Alumni-Kontakte.



Mitglieder, welche im Bereich **Public Relations** tätig sind, sind für das Erstellen des Kalenders sowie der vierteljährlich erscheinende Newsletter zuständig. Sie pflegen und aktualisieren zudem regelmäßig die Social-Media-Kanäle und unsere Website.

Unser Team steuert die **Finanzen** selbst. Da die Hochschule nur die rechtlichen und buchhalterischen Angelegenheiten übernimmt, müssen wir strategisch entscheiden, welche Abteilung welche finanziellen Mittel zur Verfügung hat. Dazu gehört hauptsächlich die Erstellung eines Haushaltplans und die Überprüfung der Einhaltung der Budgets während der laufenden Saison. Am Ende der Saison werden alle Ausgaben zusammengefasst, mit der Soll-Planung verglichen und als Grundlage für die folgende Saison verwendet.



Der Bereich **Sponsoring** ist für die Akquise und Betreuung von neuen und schon bestehenden Sponsoren und Unterstützenden zuständig. Außerdem verwalten wir den internen Prozess für Sponsoring-Gegenleistungen und Spenden.



**Events** werden, aufgrund des Aufwands, meistens von der gesamten Business & Organisation Abteilung geplant. Zu einem der wichtigsten Meilenstein-Events gehört die Teilnahme an den Formula Student Events. Dazu gehören auch das Kick-Off, mit welchem eine neue Saison beginnt und das Roll-Out, auf welchem wir das fertige Auto vorstellen. Aber auch das Sponsorenrennen, die Weihnachtsfeier und Messeauftritte werden im Rahmen der Eventplanung vorbereitet.



Die Hauptaufgaben der **Beschaffung** sind die Bedarfsermittlung bei den Abteilungen sowie die Bestellungen von Waren über die Hochschule, wofür ein Überblick über alle Formalien gewährleistet sein muss. Dazu gehören ebenso das Tracking der Beschaffungen sowie die entscheidende, enge Zusammenarbeit mit der Hochschulverwaltung.

Sponsoringpakete

Bitte wählen Sie zwischen Sponsoring:

Gegenleistungen	Unterstützer	Bronze-Unterstützer	Silber-Unterstützer	Gold-Unterstützer
Erhalt Newsletter	.	.	.	.
Teilnahme an Fahrzeugenthüllung	.	.	.	.
Teilnahme an Sponsorenrennen		.	.	.
Teilnahme an diversen Events		.	VIP- Betreuung	VIP- Betreuung
Nennung auf unserer Homepage	Textliche Nennung	Logo	Logo mit Verlinkung	Logo mit Verlinkung
Nennung in veröffentlichten Dokumenten		Textliche Nennung	Logo	Logo
Logo auf Flyer			.	.
Logo auf Rennwagen		Logo (max. 50 cm <sup>2</sup> )	Logo (max. 80 cm <sup>2</sup> )	Logo (über. 80 cm <sup>2</sup> )
Vermittlung von Studenten			.	.
Logo auf Teamwear und in Brieffußzeile				.
Rennwagen in Ihrem Unternehmen				.
<b>Wert</b>	<b>Unter 500 €</b>	<b>Ab 500 €</b>	<b>Ab 1.000 €</b>	<b>Ab 5.000 €</b>

Oder einer Spende:

Spendenquittung	.	.	.	.
-----------------	---	---	---	---

**Spendenquittung**

Wir können Ihnen über die Höhe der von Ihnen geleisteten Unterstützung eine Spendenbescheinigung ausstellen, die Sie steuerlich geltend machen können.



©Martin Monté

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

## Sponsoringleistung

### Erhalt Newsletter

Exklusiv erhalten unsere Unterstützer quartalsweise Einblicke in die aktuellen Erfolge und die Entwicklung des Teams während der verschiedenen Saisonphasen.

### Teilnahme an Fahrzeugenthüllung

Wir laden Sie herzlich zur feierlichen Präsentation unseres Rennwagens vor der Öffentlichkeit ein. Hierbei bieten wir Ihnen ein attraktives Rahmenprogramm, kostenlose Verpflegung sowie die Möglichkeit, mit Teammitgliedern und weiteren Hochschulangehörigen ins Gespräch zu kommen.

### Teilnahme an Sponsorenrennen

Erleben Sie „Ihren“ Rennwagen in Aktion! Freuen Sie sich auf kostenfreie Verpflegung und die exklusive Möglichkeit, selbst hinter das Steuer eines unserer Rennwagen zu greifen. Die Platzvergabe erfolgt aus organisatorischen Gründen in der Reihenfolge der Unterstützerkategorien, beginnend mit Gold-Unterstützern. Auf Wunsch unterstützen wir Sie gerne bei der Organisation einer passenden Übernachtungsmöglichkeit.

### Teilnahme an diversen Events

#### Formula Student Events,

Begleiten Sie uns zu den spannenden Formula Student/SAE-Wettbewerben (offizielle und inoffizielle) und erleben Sie unsere Arbeitsweise sowie den Einsatz Ihrer Förderung hautnah. Ab dem Silber-Unterstützer-Status gestalten wir vor Ort gemeinsam mit Ihnen einen informativen Tagesablauf, der Ihnen die Events und den Rennflair näherbringt. (Je nach Umfang können Kosten für Unterkunft oder Verpflegung anfallen)

#### Messen

Besuchen Sie uns auf Messen, auf denen wir unser Team und die Hochschule Stralsund vorstellen. Alternativ gestalten wir auch gerne gemeinsam Messeauftritte mit Ihnen. Damit Sie Ihr Engagement als Unterstützer aktiv bewerben können, stellen wir Ihnen auf Wunsch unsere Werbemedien zur Verfügung. Außerdem bieten wir die Möglichkeit, gemeinsam Werbefotos für Print- und digitale Medien zu erstellen.

Um eine erfolgreiche Zusammenarbeit zu gewährleisten, nehmen wir an maximal zwei Veranstaltungen teil. Die Termine stimmen wir rechtzeitig mit Ihnen ab, unter Berücksichtigung unserer terminlichen Verpflichtungen und der Durchführbarkeit der geplanten Events.

### Nennung auf unserer Homepage

Ihr Unternehmen wird auf unserer Homepage ab der Stufe Unterstützer präsentiert. Als Unterstützer erfolgt eine textliche Nennung Ihres Unternehmensnamens. Silber- und Bronze-Unterstützer profitieren von Ihrem Logo auf unserer Website, welches mit einem Link zu ihrer Website versehen ist. Gold-Unterstützer erhalten zusätzlich eine ausführliche Unternehmensbeschreibung mit Logo und Link.

### Nennung in veröffentlichten Dokumenten

#### Ihr Logo/Beitrag im Newsletter

Der Newsletter wird an alle Unterstützer, Interessierte sowie Hochschulangehörige versandt. Für den Status Silber-Unterstützer und Gold-Unterstützer haben Sie die Möglichkeit, das Engagement Ihres Unternehmens für unser Team ausführlich auf einer für Sie gestalteten Seite mit Text und Bildern vorzustellen. In jedem Newsletter gestalten wir eine Seite, auf der wir unsere Unterstützer präsentieren. Die Bronze-Unterstützer werden namentlich genannt, während ab dem Silber-Unterstützer-Status auch das Logo des Unternehmens sichtbar ist.

#### Ihr Logo auf unserem Infomaterial

Ab dem Status Silber-Unterstützer drucken wir Ihr Logo auf unseren Flyer. Zusätzlich gestalten wir eine separate Folie in unserer öffentlichen Präsentation, auf der die Bronze-Unterstützer namentlich genannt werden und ab dem Silber-Unterstützer-Status Ihr Logo sichtbar ist.

#### Ihr Logo auf unserem Rennwagen

Nutzen Sie unseren Formel-Rennwagen als Werbefläche für Ihr Unternehmen!

Wir bieten Ihnen verschiedene Werbeflächen und Positionen, welche in den folgenden Abbildungen gezeigt werden. Gerne berücksichtigen wir Ihre Wünsche bezüglich der Platzierung innerhalb des Fahrzeugs und versuchen, diese bevorzugt umzusetzen.



#### Vermittlung von Studenten

Wir unterstützen Sie gerne dabei, unsere Studierenden für Ihr Unternehmen zu begeistern und mögliche Karrierechancen aufzuzeigen.

#### Logo auf Teamwear und in Brieffußzeile

Wir drucken Ihr Logo auf ausgewählte Kleidungsstücke unserer Teamwear. Dies ist nur möglich, wenn innerhalb des Vertragszeitraums neue Teamwear angefertigt wird. Eine Garantie hierfür können wir nicht geben. Zudem wird das Logo in der Fußzeile offizieller Briefe platziert.

#### Rennwagen in Ihrem Unternehmen

Präsentieren Sie unseren Rennwagen in Ihrem Unternehmen. Sie haben die Möglichkeit, einen unserer älteren Rennwagen bei Ihnen vor Ort auszustellen. Dies ist ausschließlich im Rahmen eines Leihvertrags und nur innerhalb der vereinbarten Vertragslaufzeit möglich.

### GOLD- UNTERSTÜTZER



### SILBER- Unterstützer



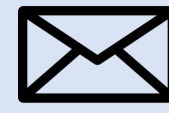
### BRONZE-Unterstützer

3dk.berlin | Aalberts Surface Technologies GmbH | ACS ATEK-Carparts Stralsund GmbH | ADZ Nagano GmbH | ahs service GmbH & Co. KG | AirLiquide Deutschland GmbH | Analog Devices Inc. | ANSYS Inc. | Autodesk GmbH | Autoservice Horst Piehler | Calspan | Coroflex | Coroplast | Display Vision | Drivetrain Innovation Kft. | Durbal Metallwarenfabrik GmbH | EROCONTUR GmbH | Georg Schlegel® GmbH & Co. KG | Goodridge GmbH | H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | IDEC - APEM GmbH | igus GmbH | Ingersoll Werkzeuge GmbH | IPG Automotive GmbH | kurtz ersa | KW Automotive GmbH | Loctite - Henkel AG & Co. KGaA | Matthies GmbH & Co. KG | MBD metallbau | MLP Finanzberatung SE | Modellbau Deubel & Müller GmbH | MBD Metallbau | Mues Werkzeugbau GmbH | Münch Chemie International GmbH | norelem Normelemente GmbH & Co. KG | Novotechnik Messwertaufnehmer OHG | Ostseeflughafen Stralsund - Barth GmbH | Otto Ganter GmbH & Co. KG | R&G Faserverbundwerkstoffe GmbH | Reichelt Chemietechnik GmbH & Co. | Röhm GmbH | Schlegel | Bernd Sigmund GmbH | SLV Rostock | Sound Projekt Veranstaltungstechnik GmbH | SWS Stadtwerke Stralsund GmbH | Sund Xplosion | STMicroelectronics GmbH | TE Connectivity Germany GmbH | Therma Thermofühler GmbH | VDE Region Nord e.V. | VDI Mecklenburg-Vorpommern |

# KONTAKT



Hochschule Stralsund  
Baltic Racing  
Zur Schwedenschanze 15  
18435 Stralsund



[racing@hochschule-stralsund.de](mailto:racing@hochschule-stralsund.de)



+49 3831 / 456949



[www.balticracing.hochschule-stralsund.de](http://www.balticracing.hochschule-stralsund.de)

## FOLGEN SIE UNS AUF:



@balticracing



@BalticRacing



@Baltic Racing -  
Hochschule Stralsund



@baltic.racing

