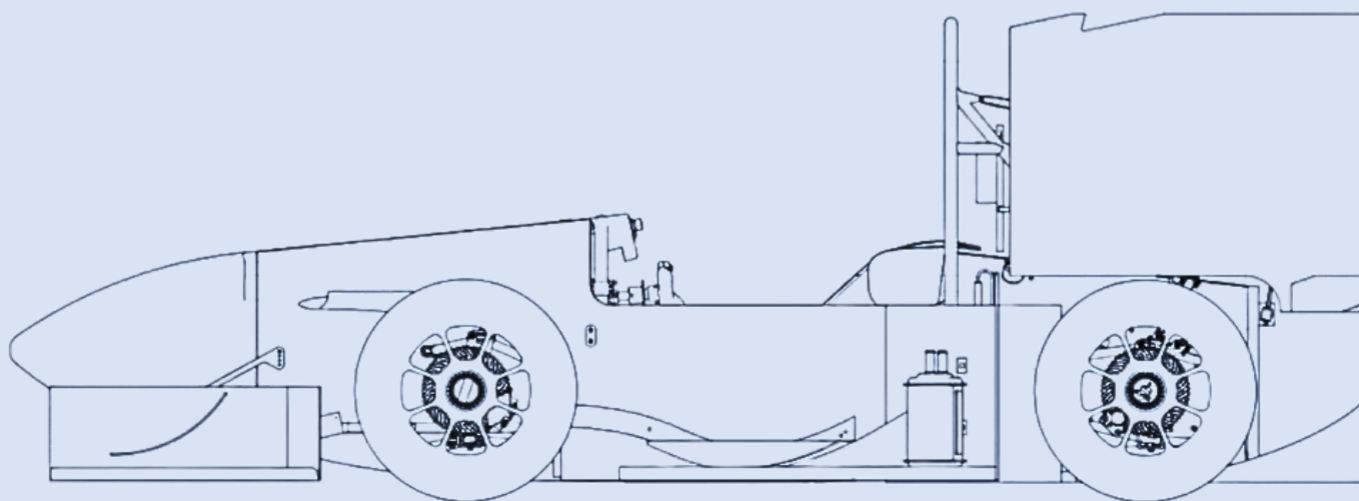


BALTIC RACING



Sponsorenmappe TY26



Wenn Visionen Fahrt aufnehmen

Vorwort

Baltic Racing ist das Formula Student Team der Hochschule Stralsund – und war 1999 das erste deutsche Team Formula Student Team überhaupt. Heute formen rund 70 engagierte Studierende aus verschiedensten Fachrichtungen ein eingespieltes, interdisziplinäres Team mit einem gemeinsamen

Ziel:

Rennsport auf höchstem Niveau - made in Stralsund.

Was treibt uns Jahr zu Jahr an, dazu das zu erreichen?

Die Faszination für Technik, Geschwindigkeit und Teamgeist.

Wenn aus ersten CAD-Modellen echte Bauteile entstehen,

wenn Abteilungen ihre Arbeit zu einem Ganzen vereinen und unser Rennwagen schließlich zum ersten Mal auf der Rennstrecke steht – dann werden unzählige Stunden voller Tüftelei, Leidenschaft und Rückschläge zu einem einzigen, unvergesslichen Moment.

Unser Anspruch ist klar: **Wir wollen in der internationalen Formula Student ganz vorne mitfahren.**

Dafür braucht es nicht nur Motivation, Know-how und Kreativität, sondern auch starke Partner, die unsere Vision teilen und mit uns gemeinsam Erfolgsgeschichte schreiben möchten.

Werden Sie Teil von Baltic Racing – und begleiten Sie uns auf der Pole Position der Innovation.



Inhalt

Gruß- worte

Editorial
Prof. Dr.-Ing.
Normen Fuchs

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

Zusammen- arbeit

Sponsoringpakete
Sponsoringleistungen
Unsere Unterstützer



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Seit 1999 schreibt Baltic Racing an der Hochschule Stralsund eine Geschichte von Innovation, Leidenschaft und technischer Exzellenz. Als erstes Formula Student Team auf dem europäischen Festland und damit auch das erste deutsche Team seiner Art, vereint Baltic Racing Studierende der Fakultäten Maschinenbau, Wirtschaft und Elektrotechnik mit einem gemeinsamen Ziel: die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung eines leistungsstarken Formula Student Rennwagens, der auf internationalen Wettbewerben überzeugt.

Unsere Teams treten auf renommierten Rennstrecken wie dem Hockenheimring oder dem Red Bull Ring an, um sich mit Hochschulen aus aller Welt zu messen. Dabei geht es nicht nur um Geschwindigkeit, sondern um Präzision, Ingenieurskunst und Teamgeist. Baltic Racing steht für die Verbindung von Theorie und Praxis – Studierende übernehmen Verantwortung, arbeiten unter Zeitdruck und entwickeln kreative Lösungen, die Grenzen verschieben. Unterstützt werden sie von einem starken Netzwerk aus Alumni, Partnern und Förderern, das über Generationen hinweg Wissen und Erfahrung weitergibt.

Seit 2021 gestalten wir die Zukunft des Rennsports aktiv mit: **Baltic Racing goes electric.** Mit dem Wechsel von Verbrennungsmotoren zu leistungsstarken Elektromotoren und einem leichten Monocoque aus Aluminium-Sandwich-Struktur setzen wir neue Maßstäbe in Effizienz, Performance und Nachhaltigkeit. Unser aktuelles Projekt, der **TY26**, ist bereits das vierte Elektrofahrzeug unseres Teams – und Ausdruck unseres Anspruchs, technische Innovation mit Umweltbewusstsein zu verbinden.

Dieses Projekt wäre ohne die Unterstützung unserer Sponsoren, Partner, Hochschulmitarbeitenden und Fertigungspartner nicht möglich. Jedes Bauteil und jede technische Lösung tragen ihre Handschrift und ihren Enthusiasmus. Gemeinsam möchten wir die erfolgreiche Zusammenarbeit weiter vertiefen und mit dem TY26 eine neue Ära von Baltic Racing beginnen. In dieser Sponsorenmappe möchten wir Ihnen zeigen, welche Ziele wir uns gesetzt haben, welche innovativen Konzepte wir entwickeln und wie wir diese in die Realität umsetzen. Unser Ziel ist es, an unserer erfolgreichen Verbrenner-Ära und unseren Erfolgen aus der letzten Saison anzuknüpfen und mit Begeisterung eine neue Ära von Baltic Racing zusammen mit unseren langjährigen und neuen Partnern einzuläuten.

Willkommen in der Zukunft. Willkommen bei Baltic Racing.

Viel Spaß beim Lesen wünschen,

Emma Jung

Teamleitung

Anton Melzig

Technischer Leiter



©Jan Ivo Henze



©FS Czech Republic



©Sven Stark

Prof. Dr.-Ing. Normen Fuchs



Das Baltic Racing Team ist seit vielen Jahren durch seine erfolgreiche Teilnahme an der Formula Student eines der zentralen Aushängeschilder der Hochschule Stralsund. Student:innen nutzen mit außerordentlichem Einsatz die Möglichkeit, die theoretischen und praktischen Kenntnisse aus dem Studiengang Motorsport Engineering sowie weiteren Studiengängen der Hochschule interdisziplinär in die Entwicklung, Produktion und den Wettbewerbsbetrieb des Rennwagens einschließlich der Vermarktung einzubringen. Dadurch entsteht für die Student:innen ein direkter Mehrwert in der studentischen Ausbildung durch unmittelbare Anwendung des erworbenen Wissens und gleichzeitig die frühzeitige Übernahme von Verantwortung in einem innovativen aber auch anspruchsvollen Entwicklungsumfeld als optimalen Ausgangspunkt für einen erfolgreichen Start in das Berufsleben.

Dieser praxisorientierte Ansatz sichert eine bestmögliche Ausbildung der künftigen Ingenieur:innen.

Aus technischer Sicht war und ist in den letzten Jahren der Umstieg von einem Antriebssystem auf Basis von Verbrennungsmotoren hin zu einem vollelektrischen Antriebssystem die zentrale Aufgabenstellung. Die Ergebnisse in diesem Wettbewerbsjahr zeigen, dass das Baltic Racing Team diese komplexe Aufgabenstellung angenommen und mit Bravour ein Gesamtfahrzeugkonzept mit hohem Potenzial abgeleitet hat.

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!

Prof. Dr. - Ing. Normen Fuchs
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 2025 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 2026 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.

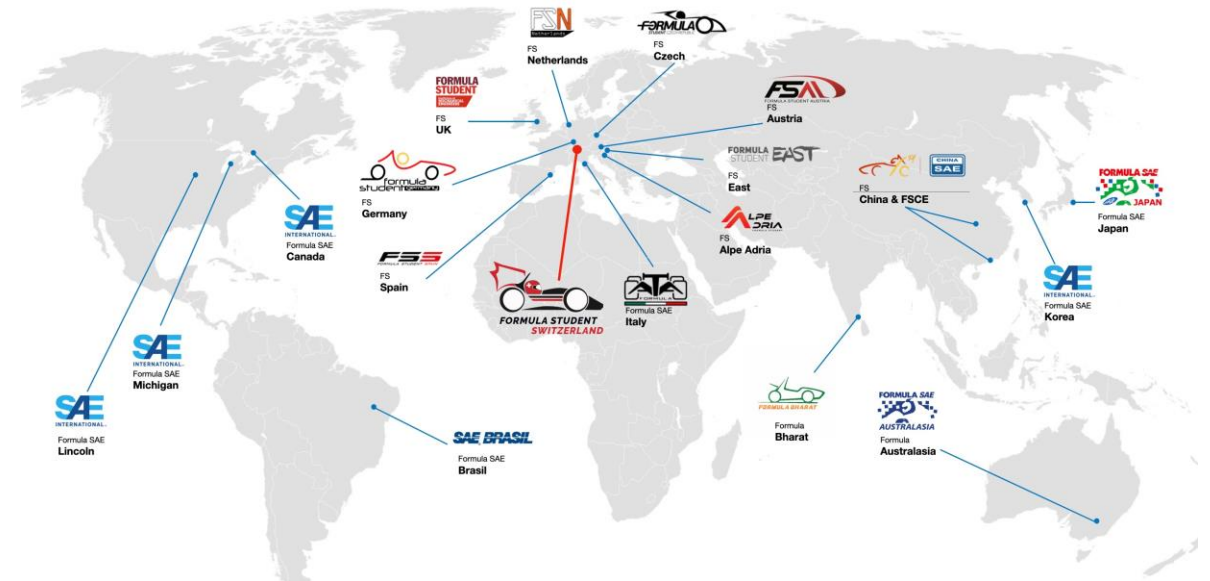
Zudem werden wieder die langjährigen und umfangreichen Kenntnisse bei der Entwicklung von insbesondere mechanischen Komponenten Eingang in das neue Fahrzeug finden. Vorliegende, bewährte Baugruppenlösungen sollen wie gehabt - soweit möglich - unverändert zum Einsatz kommen. Dies wird den notwendigen 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 „TY2026“ 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

600 Teams - 20 Competitions weltweit

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.

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.

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.

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.

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.

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.



8 Challenges - 850 Punkte

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

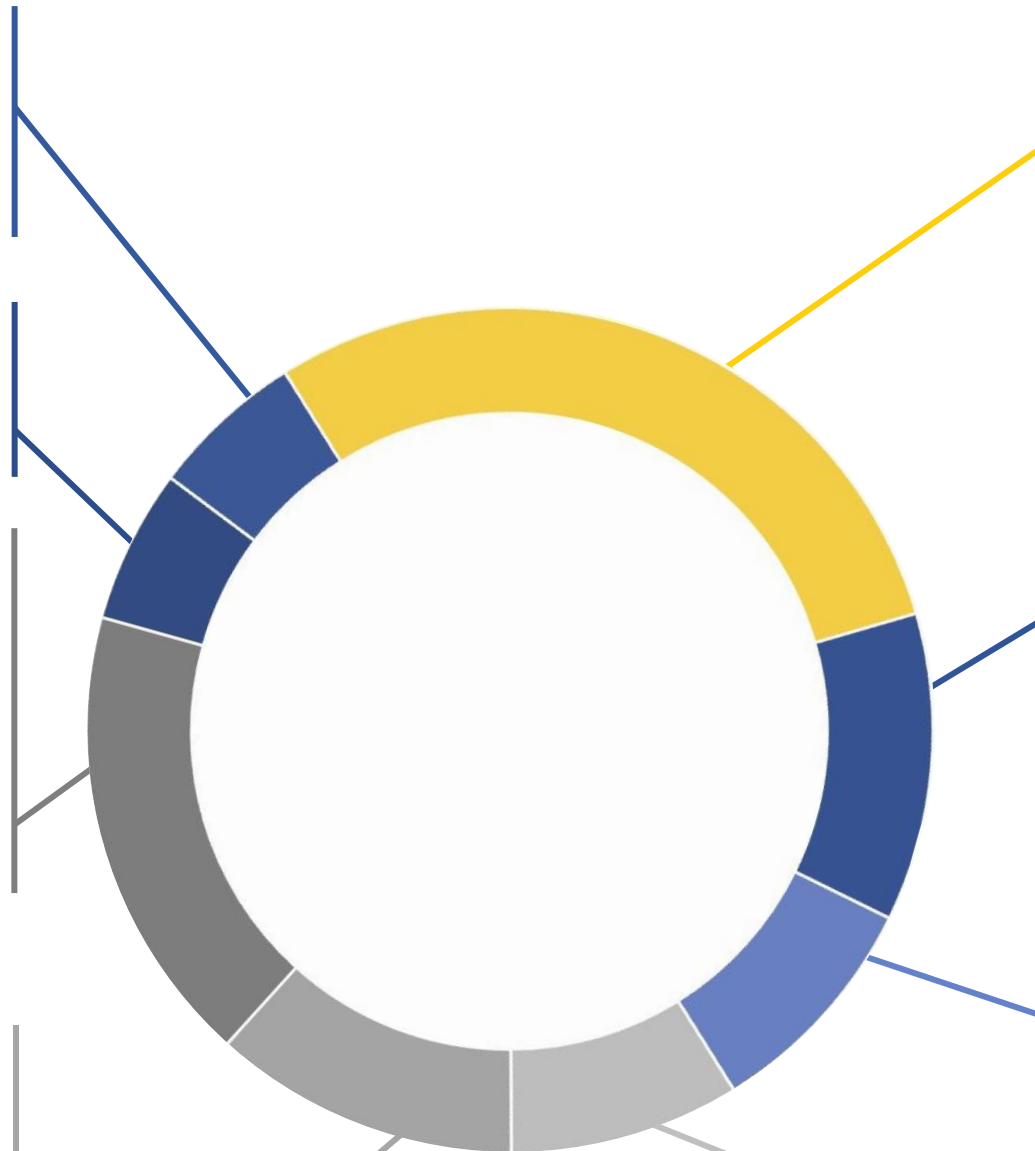
Die Beschleunigung des Prototypen wird hier auf einer 75 Meter langen Strecke unter die Lupe genommen. Dabei startet das Fahrzeug aus dem Stand.

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 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 Rahmengeometrie 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.

Unsere ersten E-Autos

Historie

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 wir uns erstmalig dazu entschlossen haben, 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.

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.

TY25

Basierend auf dem Wissen und den Erfahrungen der vergangenen Jahre wurde der TY25 innerhalb eines Jahres konzipiert, konstruiert und gefertigt. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug, das zahlreiche technische Optimierungen vereint und die konsequente Weiterentwicklung unseres Know-hows im Bereich der Elektromobilität widerspiegelt.

Der Aufwand hat sich gelohnt: Mit dem eindrucksvollen Rollout des TY25 im Mai erreichten wir eines unserer großen Saisonziele, ein vollständig rennbereites Fahrzeug früh im Jahr präsentieren zu können. Bereits im Juni feierten wir den nächsten Erfolg: Beim VDE E-Race, einem Pre-Event, sicherte sich das Team mit Bravour den Gesamtsieg. Im Sommer folgten unsere beiden Hauptevents. Bei der Formula Student Czech Republic Anfang August traten wir erstmals mit einem Elektrofahrzeug in allen dynamischen Disziplinen an.

Umso erfolgreicher verlief anschließend die Formula Student France, bei der wir den vierten Gesamtrang erreichten. Besonders stolz sind wir auf Platz 3 in der Disziplin Efficiency und Platz 4 in Cost & Manufacturing. Diese Ergebnisse markieren die erfolgreichste Saison in der Geschichte der E-Autos von Baltic Racing.



©Jan Ivo Henze

Gemeinsam an der Spitze

Saisonrückblick und Events

Die vergangene Saison

Der TY24 als erstes fahrendes E-Auto des Baltic Racing Teams hatte uns eine solide Grundlage gegeben, um nun darauf aufzubauen und Zuverlässigkeit genauso wie Performance zu steigern. Wir beschlossen somit auf dem Kickoff, das Grundkonzept beizubehalten und uns auf die Schwachstellen unseres letzten Fahrzeuges zu konzentrieren. Wir erleichterten nahezu jedes Bauteil, passten Fertigungsprozesse an und verfeinerten die Drehmomentsteuerung.

Dadurch sparten wir uns etwas Zeit, die wir anschließend in Testkilometer mit dem Auto stecken konnten. Diese haben uns bereits vor Antritt bei den Events viel über den TY25 lernen lassen und wir konnten noch weitere Anpassungen treffen, sowie die Setups für die verschiedenen Disziplinen verfeinern. Mit dem TY25 gelang uns somit ein riesiger Performance-Schritt.

Die Events

Nach einer langen Entwicklungs- und Fertigungsphase nähert sich die Saison schnell dem krönenden Abschluss an: die Events. Hier muss alles funktionieren, um sich in den technischen Abnahmen und natürlich auf der Rennstrecke zu beweisen. Ein letzter Endspurt also.

Wir bereiteten fleißig vor, reparierten und stimmten ab. Dies spiegelte sich auch in unseren Leistungen wider und wir konnten mit unserem Rennwagen einige historische Ergebnisse erzielen, wie z.B. das erste elektrisch gefahrene Endurance, einen 3. Platz Overall beim ND-Connect, einen 4. Platz Overall in Frankreich sowie den 3. Platz in der Efficiency Wertung und einen 1. Platz Overall beim VDE E-Race.

Insgesamt fuhr unser Team auf 2 Pre-Events (VDI-Camp und VDE E-Race), 2 Main Events (Tschechien und Frankreich) und 1 Post-Season-Event (ND-Connect). Nach diesen Wettbewerben hat sich unser TY25 seinen Ruhestand wahrlich verdient und geht als eines der wichtigsten Autos in die Teamgeschichte ein.



Unsere Ziele

Mit unseren drei E-Autos haben wir Geschichte geschrieben und einen weiteren großen Schritt in die E-Mobilität geschafft. Jetzt richten wir unseren Fokus auf die Verbesserung unseres vierten 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.



©Jan Ivo Henze

Nach einer Saison der Verfeinerungen sind wir nun bereit, auch konzeptionelle Schritte in die Wege zu leiten und größere konstruktive Änderungen vorzunehmen. Dennoch behalten wir die Erfahrungen der letzten Jahre im Kopf und versuchen aus ihnen zu lernen. Der TY26 soll das schnellste und erfolgreichste E-Auto werden, das das Baltic Racing Team je entworfen, gefertigt und eingesetzt hat. Ein ambitioniertes Ziel, das dem Team und seinen Fähigkeiten viel abverlangen wird. Wir können jedoch sowohl auf hochmotivierte Mitarbeiter im aktiven Team, als auch auf Berater in Form von Alumni setzen, welche uns stets mit Rat und Tat zur Seite stehen. Aus diesen Gründen sind wir zuversichtlich, unsere Ziele auch diese Saison erreichen zu können und einen weiteren wichtigen Schritt in der Teamhistorie zu gehen. Es gibt keine Zeit zu verlieren und deshalb heißt es ab jetzt: Volle Kraft voraus!

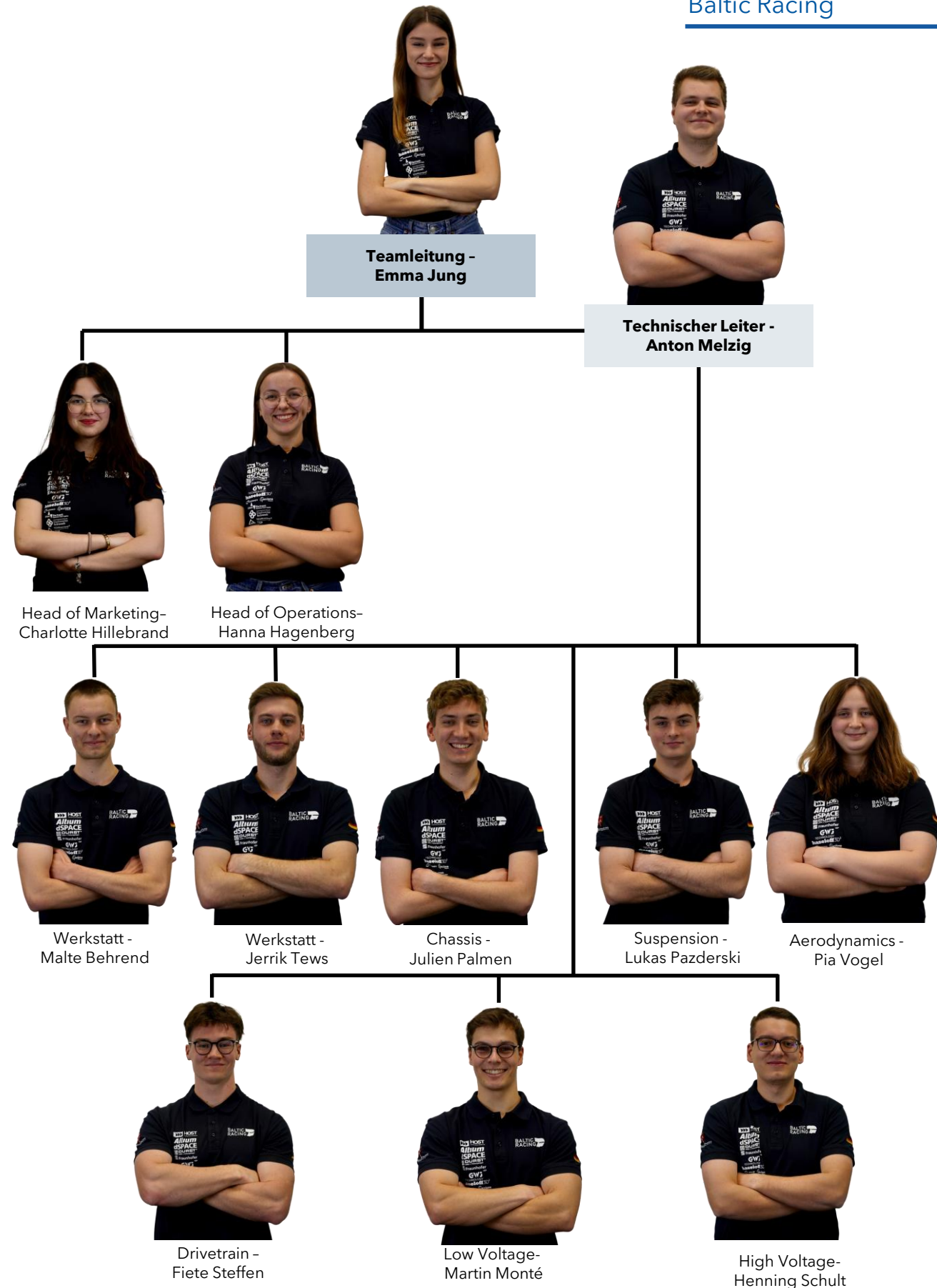
Neues Team und neuer Plan

Das Team TY26

In der Saison 2025/26 besteht Baltic Racing aus **75 hochmotivierten Studierenden** aus drei Fakultäten und unterschiedlichsten Studienrichtungen. In sieben spezialisierten Abteilungen arbeiten wir eng zusammen, um jedes Jahr einen innovativen Formula Student Rennwagen zu entwickeln. Durch **studienübergreifenden Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer** stellen wir sicher, dass jede Entscheidung auf fundiertem Know-how basiert.

Unterstützt von unseren ehemaligen Mitgliedern profitieren wir von deren jahrelanger Erfahrung und wertvollen Netzwerken - ein Vorteil, der uns hilft, Projekte effizient umzusetzen und kontinuierlich besser zu werden. Unser Engagement erfolgt **freiwillig**, ohne akademische Anreize. Der Mehrwert liegt in der praxisnahen Erfahrung. Teammitglieder lernen, Verantwortung zu übernehmen, Projekte selbstständig zu realisieren und im Team komplexe Aufgaben zu meistern.

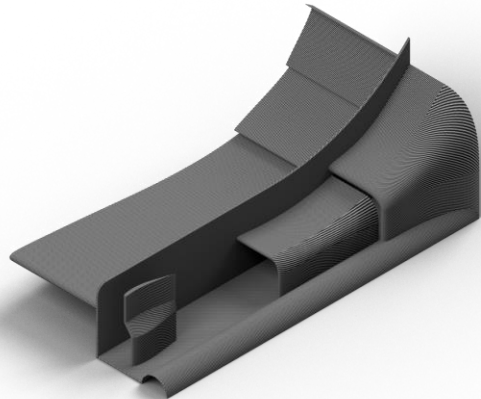
Jede Herausforderung stärkt den Zusammenhalt und vermittelt, was echte Teamarbeit bedeutet. Gemeinsame Aktivitäten fördern den Teamgeist und führen zu Freundschaften, die weit über die Rennsaison hinaus bestehen. Für unsere Partner bedeutet das: ein erfahrenes, motiviertes Team, das Innovation, Präzision und Leidenschaft lebt - eine ideale Plattform, um gemeinsam in die Zukunft des Motorsports zu investieren.



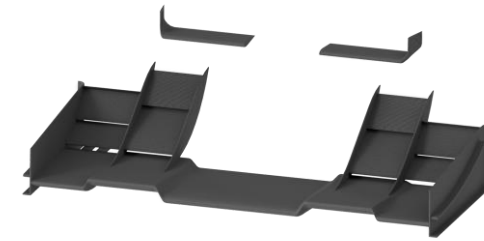
Beflügelt, aber trotzdem bodenständig

Aerodynamics

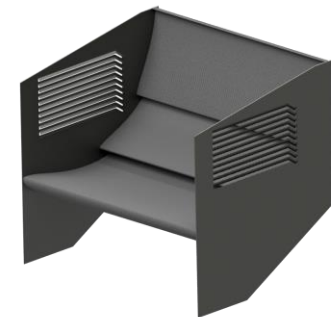
Die Aerodynamik des **TY26** stellt eine **vollständige Neuentwicklung** gegenüber dem Vorgängermodell TY25 dar und basiert auf grundlegend neuen Konzepten. Aufbauend auf den Erfahrungen der vergangenen Saisons, in der das Team große Fortschritte bei der Strömungssimulation rund um das Fahrzeug erzielt hat, wurde das Aeropaket des TY26 von Grund auf neu konzipiert. Dank verbesserter Simulationsmethoden, die nun unter anderem auch Parameterstudien beinhalten, konnte die Strömungsführung gezielt optimiert werden. Besonders in der Kurvenfahrt, wo der Abtrieb von entscheidender Bedeutung ist, wurde der Luftstrom effizienter genutzt, um die aerodynamische Performance weiter zu steigern. Das neue Monocoque bietet zudem deutlich mehr Freiraum für aerodynamische Komponenten, etwa für breitere Seitenelemente oder längere Heckflügel und Diffusor. Dadurch erwarten wir eine signifikante Steigerung des Abtriebs bei gleichzeitig höherer Effizienz des gesamten Aerodynamikpakets.



Der Unterboden des TY26 besteht, wie bereits beim Vorgängermodell, aus mehreren aerodynamisch wirksamen Baugruppen, insbesondere dem Diffusor und der Seitenaerodynamik. Im Gegensatz zum TY25 wurde das Konzept der **Seitenaero** jedoch grundlegend überarbeitet und folgt nun einem völlig neuen Ansatz basierend auf dem Venturi-Effekt. Durch gezielte Strömungsbeschleunigung in den Unterbodenkanälen entsteht ein lokal erhöhter Unterdruck, der den Abtrieb signifikant steigert und gleichzeitig die Strömung entlang des Fahrzeugbodens stabilisiert. Ein weiterer wesentlicher Fortschritt ist die Integration des Kühlsystems in die Seitenaero. Diese Konfiguration erlaubt eine effizientere Führung der Kühlluft und reduziert den aerodynamischen Widerstand, da separate Kühleinlässe entfallen. Die ausströmende Warmluft wird gezielt in den Diffusorbereich geleitet, wo sie durch ihre Energieeinbringung die Strömung am Unterboden unterstützt und somit zur weiteren Steigerung des Gesamtabtriebs beiträgt. Zudem bietet das neue, verkürzte Monocoque zusätzlichen Bauraum für einen vergrößerten Diffusor. Dadurch konnte die Expansionsrate des Unterbodens erhöht und die Effizienz des gesamten Aerodynamikpakets weiter verbessert werden.



Der **Frontflügel** stellt die erste aerodynamische Komponente dar, die mit der anströmenden Luft in Kontakt kommt. Entsprechend ist eine abgestimmte Entwicklung im Zusammenspiel mit den nachfolgenden aerodynamischen Bauteilen von entscheidender Bedeutung. Zur Erreichung einer optimalen Strömungsführung wurde ein dreidimensional ausgeformtes Hauptprofil entwickelt. Dieses ermöglicht eine effizientere Anströmung des Fahrzeugbodens sowie der seitlichen Aerodynamikelemente. Obwohl das Hauptprofil allein keinen maximalen Beitrag zum Gesamtabtrieb leistet, bildet es die Grundlage für eine kontrollierte und stabile Strömungsverteilung entlang des Fahrzeugs. Wesentliche Neuerung am Frontflügel sind dabei bei diesem Hauptflügelprofil erfolgt, welches sich an die Kontur des neuen Monocoque angepasst hat. Gebogenen Endplates sollen zudem für die Umströmung der Vorderräder und die Aufhängungskomponenten führen. Dadurch werden unerwünschte Turbulenzen reduziert und die aerodynamische Effizienz des Gesamtfahrzeugs gesteigert. Die sogenannten Bullhorns wirken diesem Effekt komplementär entgegen, indem sie den Luftstrom gezielt nach unten umlenken und somit die Anströmung von z.B. der Seitenaero verbessern. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der aerodynamischen Gesamtperformance, insbesondere im Bereich des hinteren Fahrzeugabschnitts.



Der **Heckflügel** bildet die letzte aerodynamische Komponente, die mit der anströmenden Luft in Kontakt kommt. Daher ist es entscheidend, dass die vorgelagerten Aerodynamikelemente den Luftstrom optimal vorbereiten, um die Effizienz des Heckflügels zu maximieren. Aufgrund der aktualisierten Regularien, die eine kleinere Flügelfläche vorschreiben, musste das Konzept des Heckflügels grundlegend angepasst werden. Trotz der reduzierten Abmessungen liegt der Fokus darauf, durch eine optimierte Anordnung der Flügelprofile den Abtrieb beizubehalten oder sogar zu steigern. Dabei werden derzeit auch gebogene Flügelprofile erprobt, um den Luftstrom gezielter zu lenken und Strömungsverluste zu minimieren. Die Effizienz des gesamten Systems wird zudem durch die Entwicklung einer neuen Endplattengeometrie weiter verbessert, welche die Randwirbel reduziert und so die aerodynamische Gesamtleistung des Heckflügels erhöht.

Aus vielen wird eins

Chassis

Wie schon seine Vorgänger erhält der TY26 wieder ein **Aluminium Vollmonocoque** aus **Sandwichbauweise** mit Aluminiumwabe als Kernmaterial. Doch in diesem Jahr gehen wir noch einen Schritt weiter:

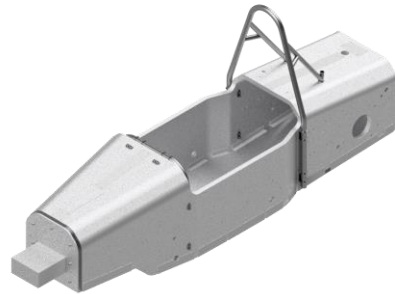
Die Geometrie des Monocoques wird vollständig neu gedacht, um das Fahrzeug so kompakt und leicht wie möglich zu gestalten. Durch gezielte Verstärkungen und die optimierte Position der Hoops erreichen wir maximale Performance bei minimalem Gewicht.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die **Firewall** - sie trennt Sitz und Hochvoltelektronik im Heck und schützt den Fahrer im Ernstfall zuverlässig vor Flammen oder Hitzeeinwirkung.

Zur **optimalen Kontrolle** aller Fahrzeugfunktionen ist im Cockpit ein **Dashboard** integriert, das sämtliche relevanten Daten wie Akkuspannung und Kühltemperaturen anzeigt. Über die Bedienelemente kann der **Fahrer** während der Fahrt **direkt eingreifen** - intuitiv und präzise.



Die **Headrestraint** sorgt schließlich für Sicherheit bei hohen Beschleunigungen. Es ist aus CFK gefertigt und mit leichten Polstern versehen, um den **Kopf des Fahrers** optimal abzustützen und Belastungen zu minimieren.



Um dem Fahrer ein **sicheres** und **ergonomisches** Fahrgefühl zu bieten, setzen wir beim TY26 erneut auf einen **CFK-Sitz**, der sich perfekt in die Struktur des Monocoques integriert. Die Form wurde auf Basis eines **neuen Mock-ups** entwickelt, das eine individuelle Anpassung an jeden Fahrer erlaubt. In Kombination mit einem 6-Punkt-Gurt sorgt das System für maximale Kontrolle und Sicherheit in jeder Fahrsituation.



Das **Lenksystem** wurde für den TY26 komplett überarbeitet: Erstmals kommt ein **Kegelradgetriebe** zum Einsatz, das eine noch präzisere Umsetzung der Lenkbewegungen ermöglicht. Die **kompakte Bauweise** spart Gewicht, schafft mehr Platz im Cockpit und trägt zur neuen, kleineren Monocoque-Geometrie bei.

Auch die **Pedalerie** wurde neu konzipiert, um den Anforderungen unserer Fahrer gerecht zu werden. Sie überträgt die Kraft optimal an Bremse und Hochvoltelektronik und ist vollständig in **mehreren Stufen verstellbar** - so findet jeder Fahrer seine perfekte Sitzposition. Leichtbau spielt auch hier eine zentrale Rolle: Die Pedale bestehen aus CFK-Schalen und gefrästen Aluminiumkomponenten.



Wie der Blitz unterwegs

Powertrain

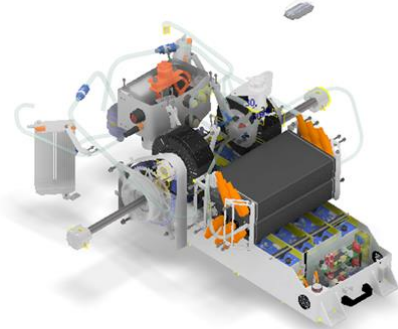
Für den TY 26 setzen wir auf die **DTI HV 550 LC-Wechselrichter**, diese ermöglichen eine präzise, getrennte Steuerung der beiden **Emrax 208 Elektromotoren**. Dadurch kann jeder Motor sein maximales Drehmoment von **bis zu 150 Nm** erreichen.

Darüber hinaus haben wir durch die **optimierte Platzierung der Wechselrichter** und den **intern entwickelten Kabelbaum** die Kabellängen deutlich reduziert. Dies spart Gewicht und somit die Gesamtperformance des TY 26.

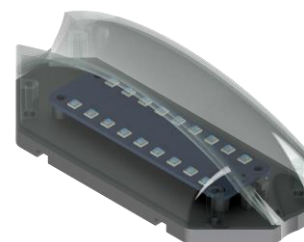
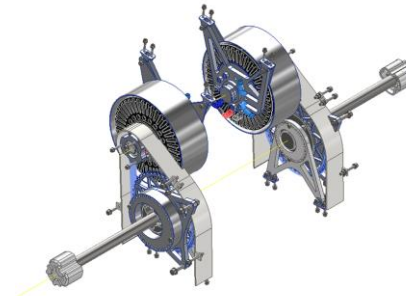
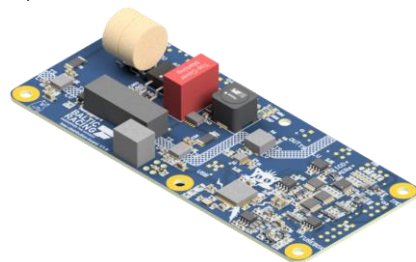
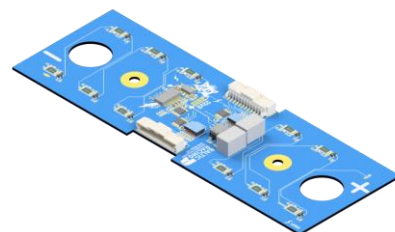
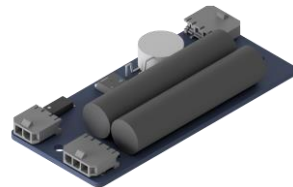
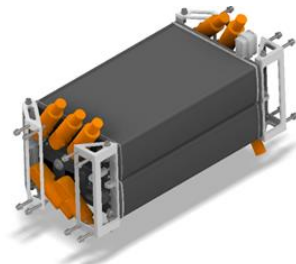
Die selbstentwickelte **Discharge-Platine**, die die Zwischenkreiskondensatoren der Wechselrichter von 600 V auf < 60 V entlädt, sobald das tractive System der Autos abgeschaltet wird. Aufgrund der verwendeten PTC-Widerstände dauert dieser Vorgang nur 1,3 Sekunden. Ein ähnlicher Schaltkreis ist auf der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

Das **Cooling System** kühlt sowie 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.

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.



Powertrain full assembly



Zwei Motoren mit zwei Kettentrieben bilden den **Antrieb**, der eine Übersetzung von 4,3 aufweist. 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.

Der **vierte Akku** in der Geschichte des Baltic Racing Teams hat sich gegenüber seinem Vorgänger leicht verändert. Die neue Version wird etwas kürzer sein als die bisherige und einen neuen Verschlussmechanismus, 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 Schweißverzug 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.

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

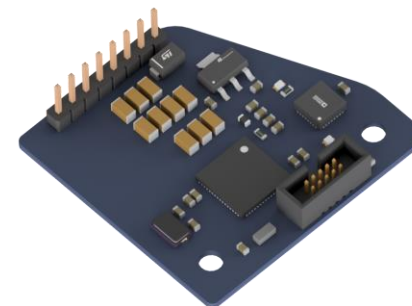
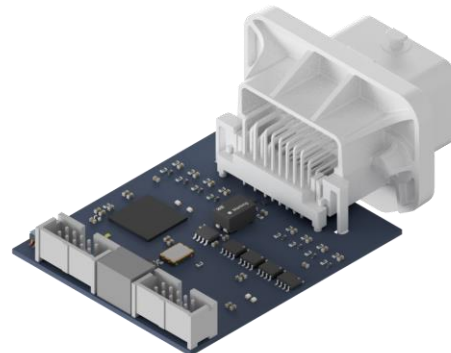
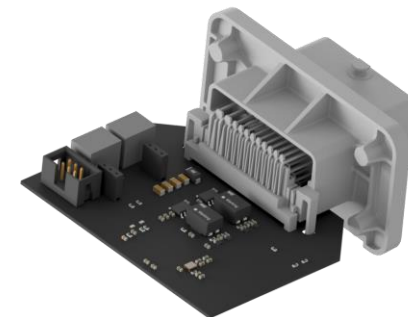
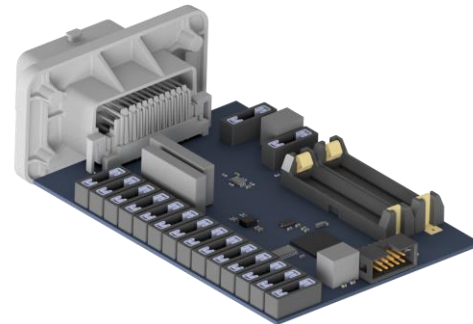
Yes, we CAN 2

Electronics

Die **Fusebox** ist für unser System nicht nur der Sicherungskasten, sondern regelt zudem auch zentral die Versorgung unserer Platinen und damit unseres Low-Voltage Systems. Für den TY26 möchten wir diese Platine mit kleinen Updates versorgen und so für eine mögliche Driverless-Zukunft vorbereiten.

Unser System wird weiterhin von einem **DC/DC-Wandler** versorgt, welcher die benötigten 24V Systemspannung aus unserem HV-Akku speist. Das System hat sich bereits im letzten Fahrzeug bewährt und wird daher beibehalten.

Mit unseren **Sensorhub-Platinen** haben wir zwei Knotenpunkte für die Sensordatenauswertung in unserem Fahrzeug. Hier werden fast alle Sensordaten in Form von analog aufgenommenen Messdaten aufgenommen und in einer eigens entwickelten Software in digitale Werte umgerechnet. Die nun zur Verfügung stehenden Daten werden mittels **CAN-Bus Kommunikation** allen anderen LV-System Teilnehmern zur Verfügung gestellt.

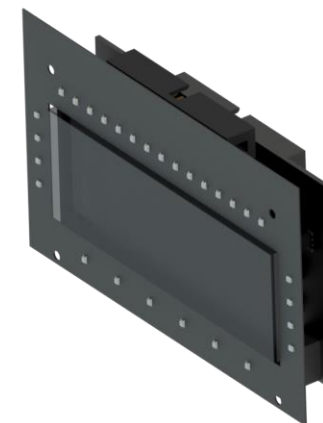


Unser Rennwagen ist mit zahlreichen Sensoren ausgestattet um unsere Systeme zu überwachen oder Schlüsse aus dem Verhalten zu ziehen und das Fahrzeug noch besser abstimmen zu können. Zum Einsatz kommen u.a. NTC-Temperatursensoren, Hall-Winkelsensoren, Infrarot-Sensoren, Drucksensoren und Wegaufnehmer-Potentiometer. Um all unsere Platinen zur versorgen und mit einander zu verbinden, planen und fertigen wir zudem den kompletten Kabelbaum unseres TY's.

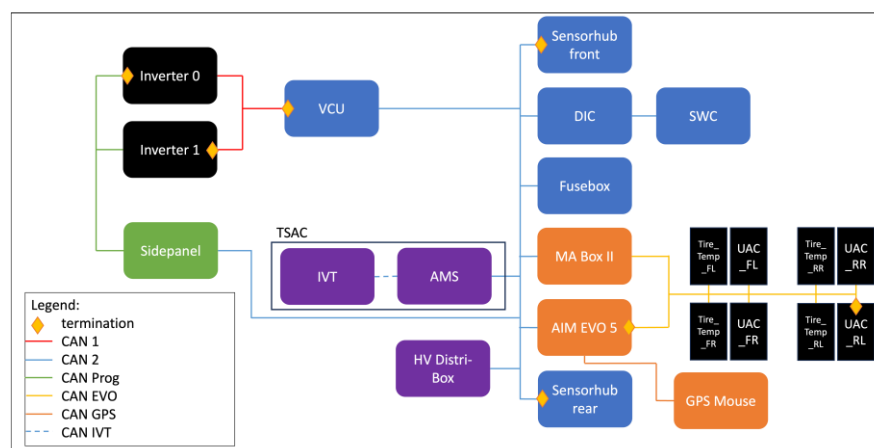
Unsere **Vehicle Control Unit (VCU)** ist das zentrale Steuergerät in unserem System. Sie ist die Schnittstelle zwischen unserem „Inverter-Bus“ und unserem „Daten-CAN-Bus“. So erhält sie nicht nur wichtige Daten von den CAN-Bussen sondern erteilt über sie auch Aufgaben. Durch die Teilung unseres Bus-Systems schützen wir es vor möglichen Störungen.

In unseren Achsschenkeln haben wir jeweils einen **Upright Acceleration Controller**, kurz UAC, verbaut. Mit diesen winzigen Platinen können wir neben der Bremscheiben- und Bremsflüssigkeitstemperatur vor allem auch die Beschleunigung des Achsschenkels in der Z-Achse aufnehmen. All diese Informationen sind vor allem für unsere Abteilungen wichtig, welche sich mit dem Thema Vehicle Dynamics beschäftigen.

Auf dem **Driver Interface Controller (DIC)** kann der Fahrer alle wichtigen Fahrzeugparameter in Echtzeit ablesen. Auch erhält er über mehrere LEDs neben unserem Display Informationen über z.B. eingeschaltete Nebenaggregate wie unsere Akkulüfter. Für schnelle Wartungsarbeiten ist es zudem möglich weitere Informationen, die für das Team von Bedeutung sind, auszulesen ohne ein Diagnosegerät an das Fahrzeug anzuschließen.



LV-System-Overview



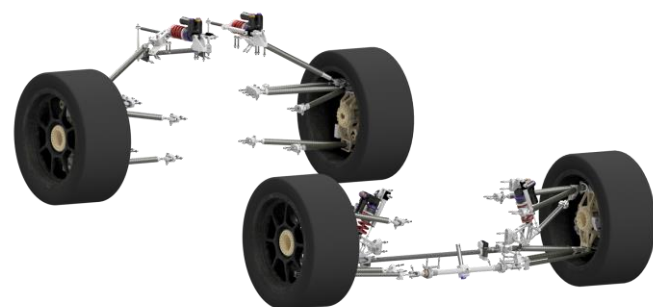
Wir bringen die Leistung auf die Straße

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.

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 **Lenkung** des TY26 wurde für die neuen Reifen angepasst um in jedem Lenkwinkel die meiste Leistung aus den Reifen zu holen. Die Anbindung an das Chassis ist seit letztem Jahr eine Topologie optimierter Linkage, welcher mittels Selektivem Laserschmelzen (SLM) 3D gedruckt wurde. Das Lenksystem wird dabei unter dem Fahrzeug positioniert. Wichtig bei der Lenkungsauslegung ist, die optimalen fahrdynamischen Werte des Reifens durch das Lenkverhalten zu erreichen.



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/Push Rods die wichtige Aufgabe den Dämpfer anzusteuern. Seit dem letzten Jahr sind alle Rohre aus Carbon, dadurch konnten wir das Gewicht der A-Arms um mehr als 60% senken.

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.

Der **Stabilisator** des TY26 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. Der Torsionsstab ist seit letztem Jahr aus Carbon. Die neue Verstellbarkeit der Blades ermöglicht eine akkuratere Einstellung der Federrate des Stabilisators. Das Fahrverhalten des TY26 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.



©Baltic Racing

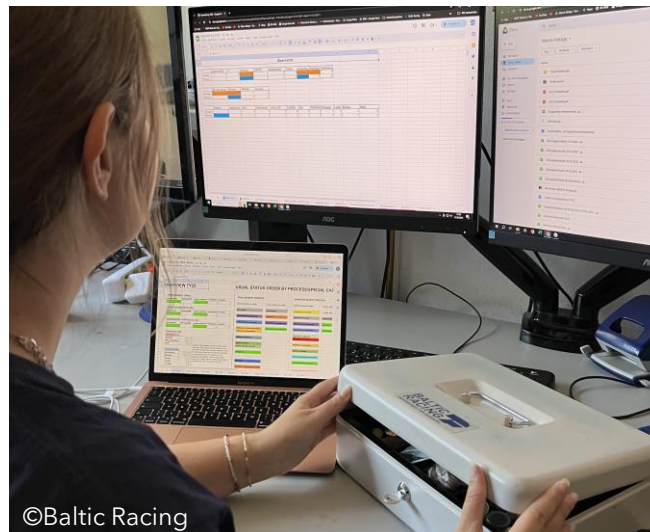


©Sven Stark

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.



©Baltic Racing



©Baltic Racing

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.



©Lena Maier



©Baltic Racing

Setzen Sie auf's richtige Ross

Sponsoringpakete

Bitte wählen Sie zwischen einer Spende:

Spendenquittung	x	x	x	x
-----------------	---	---	---	---

Spendenquittung

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



Oder einem Sponsoring:

Vorteile	Unterstützer	Bronze	Silber	Gold	Platin
Erhalt Newsletter	x	x	x	x	x
Teilnahme an Fahrzeugenthüllung	x	x	x	x	x
Nennung auf unserer Homepage	Textliche Nennung	Logo	Logo mit Verlinkung	Logo mit Verlinkung	Logo mit Verlinkung
Teilnahme an Sponsorenrennen		x	x	x	x
Teilnahme an diversen Events		x	VIP-Betreuung	VIP-Betreuung	VIP-Betreuung
Nennung in veröffentlichten Dokumenten		Textliche Nennung	Logo	Logo	Logo
Logo auf Rennwagen		Logo (max. 50 cm ²)	Logo (max. 70 cm ²)	Logo (max. 80 cm ²)	Logo (über 80 cm ²)
Logo auf Flyer			x	x	x
Vermittlung von Studenten			x	x	x
Logo in Brieffußzeile				x	x
Rennwagen in Ihrem Unternehmen				x	x
Logo auf Teamwear				4x1,5cm	9x3cm
Exklusiver Werkstattbesuch					x
Workwear mit BR Logo					x
Wert	Unter 500 €	Ab 500 €	Ab 1.000 €	Ab 5.000 €	Ab 7.500 €

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.



Platin Sponsor

Gold Sponsor

Silber Sponsor

Bronze Sponsor

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 – Silber - Bronze

Unsere Unterstützer

GOLD-Unterstützer



SILBER- Unterstützer



BRONZE-Unterstützer

3dk.berlin | Aalberts Surface Technologies GmbH | ACS ATEK-Carparts Stralsund GmbH | ADZ Nagano GmbH | AirLiquide Deutschland GmbH | Alan Electronics GmbH | Analog Devices Inc. | ANSYS Inc. | Autodesk GmbH | Bernd Siegmund GmbH | Calspan | Coroflex | Coroplast | Craftboot | Drivetrain Innovation Kft. | Durbal Metallwarenfabrik GmbH | Goodridge GmbH | H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | igus GmbH | Ingersoll Werkzeuge GmbH | IPG Automotive GmbH | 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 | Röhm GmbH | SLV Rostock | Sund Xplosion | STMicroelectronics GmbH | TE Connectivity Germany GmbH | Therma Thermofühler GmbH | VDE Region Nord e.V. | Vogtmann-Herold+Co. GmbH |

KONTAKT



Hochschule Stralsund
Baltic Racing
Zur Schwedenschanze 15
18435 Stralsund



racing@hochschule-stralsund.de



+49 3831 / 456949



www.balticracing.hochschule-stralsund.de

FOLGEN SIE UNS AUF:



@balticracing



@BalticRacing



@Baltic Racing -
Hochschule Stralsund



@baltic.racing

