



Foto: Gaukler Studios

Das Formula-Student-Team DHBW Engineering Stuttgart e.V. verwendete in seinem Formula-Wagen 2009 eine Basaltfaser mit Harzlaminierung für die Außenhaut. Doch nicht diese Innovation sicherte den Stuttgartern einen besonderen Erfolg, sondern ihre außergewöhnliche Business Plan Presentation, mit der sie als Newcomer-Team aus dem Stand heraus den ersten Platz in dieser Disziplin gewannen.

Von Ute Blindert

»Bei der Vorbereitung für den Business-Plan-Wettbewerb sind wir ganz frei an die Aufgabe herangegangen«, berichtet *Johannes Hinsch*, der zusammen mit einem Vereinkollegen für diesen Part beim letzten Formula-Student-Wettbewerb in Hockenheim zuständig war. Zunächst hieß es: Ideen sammeln. Dazu setzten sich die Studierenden der Dualen Hochschule (ehemals Berufsakademie) mit dem gesamten Team zusammen. Aus diesem Brainstorming entstand schließlich das Konzept. Die Verkaufsstrategie des Sleek 09 basiert auf zwei Vermarktungsansätzen: Zunächst können sich die Käufer *ihren* Sleek 09 nach dem Do-it-yourself-Prinzip selbst zusammenbauen und entwickeln dadurch eine enge emotionale Bindung zum Wagen. Außerdem sind Interessenten eingeladen, nach dem Open-Source-Prinzip gemeinsam an einzelnen Komponenten des Wagens mitzuarbeiten. Dafür werden die Baupläne ins Netz gestellt und unter dem Namen *Sleek 2.0* zur Weiterentwicklung freigegeben.

Nach dem ersten Platz im Business-Plan-Wettbewerb konnten die Stuttgarter noch den Platz als zweitbesten Newcomer mit nach Hause nehmen. Dabei lief das Autocross gut, Skidpad und Acceleration weniger und am Sonntag beim Endurance ging das Ölleitungssystem kaputt. Um den Motor nicht weiter in Mitleidenschaft zu ziehen, brach das DHBW-Team den Wettbewerb ab und kam am Ende auf den 50. Platz in der Gesamtwertung.

Auch in dieser Saison wird bereits wieder fleißig am neuen Wagen gebaut – die Stangen für den Gitterrohrrahmen liegen bereits gefräst und ordentlich nummeriert auf den Werkbänken, bereit zum Zusammenschweißen. In der Luft hängt der Geruch von Öl. Der große Werkstattraum wird den Studentinnen und Studenten von der Hochschule zur Verfügung gestellt. »Die Unterstützung durch die Hochschule ist sehr, sehr gut«, betont *Sabrina Siegle*, die die organisatorische Leitung des Teams übernommen hat. Die 21-Jährige befindet sich im fünften Semester ihres BWL-Studiums. Parallel zum Studium macht sie eine Ausbildung bei der Firma TRUMPF Werkzeugmaschinen.

Fotos: DHBW Engineering Stuttgart





Das Team:
DHBW Engineering Stuttgart e.V.
www.dhbw-engineering.de

Insgesamt 40 Studierende arbeiten im FS-Team der Dualen Hochschule Baden-Württemberg Stuttgart mit und engagieren sich neben Hochschule und Ausbildung für *ihren* Rennwagen. »Es könnten auch gerne mehr sein«, betont *Sabrina Siegle*. Damit kein Know-how verloren geht, nutzen sie eine Datenbank und ein Forum, und somit läuft der Austausch trotz der Praxis- und Prüfungsphasen gut.

Zeitlich gestaltet sich das Engagement bei den Studierenden manchmal sehr eng. Daher geht es nicht ohne Opfer: »Zwischendrin nehmen wir Urlaub, um weiter am Wagen konstruieren und bauen zu können. Vieles läuft auch am Wochenende. Man muss schon mit sehr viel Begeisterung dabei sein, um das Pensum zu schaffen«, so *André Ebel*, Gesamtleiter des Teams. Denn: »Auch wenn unsere Ausbildungsunternehmen unser Engagement grundsätzlich gut finden, sollten doch unsere Noten und die Leistung im Betrieb nicht darunter leiden«, erklärt *Sabrina Siegle*.

In diesem Jahr steht der Bau unter dem Motto ›Leichtigkeit soll uns zum Ziel führen‹. Denn leicht war der letzte Wagen mit 314 kg nicht gerade (andere bringen es auf gerade einmal 200 kg).

Daher arbeiten die Studierenden mit Hochdruck an einer Weiterentwicklung der Basaltfaser. »Genauerer kann leider noch nicht verraten werden« sagt *Matthias Kempfer*, Teamleiter für den Bereich Rahmen. Er befasste sich bereits bei Sleek 09 ausführlich mit der Basaltfaser

Interessiert an einem Porträt Ihres FSG-Teams?

Informationen an redaktion@zukx.de
 oder **0221 732 9159**



Technische Daten	
Allgemeines	
Leistung	ca. 59kw (80 PS)
Drehmoment	ca. 50Nm
Gewicht	ca. 314kg
Leistungsgewicht	3,9 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	>150km/h
Chassis	
Gitterrohrrahmen aus Stahl (37kg)	
Außenhaut aus Basaltfaser, lackiert	
Crashbox aus Aluminiumschaum	
Motor & Antriebsstrang	
Motor	2004 Honda CBR 600 RR
Verdichtung	13,5:1
Motorsteuerung	Bosch MS4 Sport
Elektronik	
Getriebesteuergerät mit elektropneumatischer Schaltung	
Multifunktionslenkrad mit LCD, Drehzahl- u. Ganganzeige	

und arbeitet gerade an der Neuentwicklung. Durch die enge Einbindung in Unternehmen im Rahmen des dualen Studiums erfahren die Studenten schnell von neuen Entwicklungen. »Mit unserem Prototypenbau übernehmen wir quasi eine Vorreiterrolle« betont Projektleiter *André Ebel*. Zahlreiche Ausbildungsunternehmen unterstützen das Team mit Maschinenstunden, Räumlichkeiten und Material.

Für Mai ist das Roll-out des Wagens geplant – und momentan liegt das Projekt auch gut im Plan. Ein wichtiger Meilenstein wurde bereits erreicht: Die Teilnahme am Event in Hockenheim im August. Diesmal ging es nicht allein darum, in der entscheidenden Millisekunde auf den Enter-Button zu drücken, sondern davor noch ein Regel-Quiz zu lösen. Das erledigte das DHBW Engineering Stuttgart mit Bravour und konnte sich als 56. Teilnehmer anmelden. Wir können also sehr gespannt sein, wie sich das dann ehemalige Newcomer-Team weiterentwickeln wird.