

A close-up photograph of a motorcycle's exhaust system. The exhaust pipe is made of polished metal and features a mesh heat shield. A red and white fairing is attached to the top of the pipe. The background is dark and out of focus, showing parts of the motorcycle's frame and engine. The image is overlaid with semi-transparent geometric shapes in red, white, and grey.

DAS ENDE EINER ÄRA

RETROSPEKTIVE



INHALT

- 23 jr 19 | Matthias Grüner
- 24 jr 16 | Horst Emathingner
- 29 jr 12 | Thomas Gerstorfer
- 30 jr 09 | Franz Jungreitmayr



EINE ÄRA GEHT ZU ENDE

Zeit für einen Blick zurück vor dem Sprung nach vorn

Nach 18 Jahren nehmen wir Abschied vom Verbrenner. Seit der Gründung des Teams 2003 ist vieles passiert, jede Saison haben wir unsere Autos weiterentwickelt.

Verschiedene Konstruktionsansätze, verschiedene Motoren und neue Designs sind entstanden. Kein Bolide glich dem anderen. Ab 2009 verfügten unsere Fahrzeuge über eine neue

Monocoque-Bauweise, vier Jahre später kamen einige Aerobauteile hinzu.

Über die Jahre durften wir zahlreiche Erfolge feiern, 2019 und 2021 sogar jeweils zwei Gesamtsiege. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise durch unsere rasante Geschichte, vom jr04 bis zum jr21!







INTERVIEW MIT FRANZ JUNGREITMAYR

jr09

Was war dein schönstes Erlebnis in der Saison?

Insgesamt wohl die Summe aller Momente, in denen das Auto (meist schnell und selten überhörbar) gefahren wurde. Die positivsten Einzelerlebnisse waren sicher das Rollout und die Siegerehrung in Hockenheim. Diese Events waren einfach geniale Anlässe, den Erfolg des Teams als solchen wahrzunehmen und einmal richtig durchzuatmen und zu feiern.

Welche sportlichen Erfolge habt ihr errungen?

Die Highlights waren sicher der zweite Rang im Engineering-Design in Hockenheim (Formula Student Germany) und der zweite Gesamtrang bei der ersten Austragung der Formula Student Austria.

Was war die größte Weiterentwicklung im Vergleich zum Vorgänger-Auto?

Erstmals hat unser Team den Vorderwagen inklusive Fahrzelle als CFK-Monocoque entwickelt und ausgeführt. Das stellte besonders das Rahmen-Team selbst, aber auch das Fahrwerk und einige andere Systeme vor zum Teil völlig unbekannte Herausforderungen. Aber auch abseits dieser dominierenden Neuentwicklung war die Innovationsdichte hoch, und so ist es der Unermüdlichkeit zahlreicher Kollegen zu verdanken, dass das Team mit dem Fahrzeug letztlich so gute Leistungen erbringen konnte.

Von welchen Erfahrungen profitierst du noch heute?

Es gibt natürlich zahllose Aspekte, in denen ein solches Projekt Erfahrungen ermöglicht, die später als Startvorteil dienen können. Im Rückblick besonders relevant ist es für mich, einmal eine (Prototypen-)Entwicklung von der ersten Skizze über die Fertigung mit zahllosen Verfahren bis zum fahrenden Produkt miterlebt zu haben. Aber auch erkannt zu haben, wie sehr es in einem so wichtigen Projekt (selbst unter angehenden Ingenieuren ;-)) menschelt. Die eine oder andere derartige Herausforderung ist mir durchaus später in der Industrie in ähnlicher Weise wiederbegegnet.

Beschreibe deine Zeit im Team in drei Worten.

Learning by Doing - fast treffender könnte man mit zwei sehr modern scheinenden Worten auskommen: Fail Forward.



INTERVIEW MIT THOMAS GERSTORFER

jr12

Was war dein schönstes Erlebnis in der Saison?

Es ist schwierig einen Moment rauszupicken, weil es sehr viele coole Momente gegeben hat. Das Auto fertig beim Rollout zu sehen ist immer ein cooler Moment. Wenn das Auto den ersten Endurance durchfährt, ist das sehr cool. Wenn man das erste Mal am Bewerb einen Award entgegennehmen darf, weil man eine Teildisziplin gewonnen hat. Überhaupt die erste Fahrt, wenn das Auto die ersten Meter aus eigener Kraft rollt. Das ist vielleicht in Summe der coolste Moment gewesen.

Welche sportlichen Erfolge habt ihr errungen?

Wir waren in Teildisziplinen recht gut, im Skid-Pad waren wir sehr gut. In Italien sind wir 2012 in der Gesamtwertung Vierter geworden. Das war unser erfolgreichster Bewerb. Dort haben wir im Engineering-Design den ersten Platz, mit unserem Businessplan den dritten Platz und somit insgesamt den ersten Platz bei den Statics erreicht.

Was war die größte Weiterentwicklung im Vergleich zum Vorgänger-Auto?

Die Zuverlässigkeit haben wir deutlich verbessert. Wir haben die Zweizylinder-Ära ein bisschen begründet. Wir waren das erste Auto mit Zweizylindermotor. Die Zuverlässigkeit vom Auto war ein großer Sprung. Das war noch mit dem Vorgängermotor von AMG.

Von welchen Erfahrungen profitierst du noch heute?

Ich habe gelernt, wie viel man mit einem motivierten, gut eingespielten Team erreichen kann. Auch in der beruflichen Laufbahn habe ich oft auf das zurückgeblickt und habe mir gedacht, wow wir haben mit so wenig Leuten echt viel erreicht. Da kann sich so manche Firma was abschneiden, würde ich sagen.

Was waren Herausforderungen in der Saison?

Wir haben am Auto eigentlich alles neu konstruiert. Das Gesamtkonzept vom Auto hat sich grundlegend verändert. Die Neukonstruktion von allem, das war schon eine Riesenherausforderung. Wir haben fast wieder bei einem weißen Blatt Papier angefangen. Natürlich kann man immer auf viele Dinge von seinen Vorgängern zurückgreifen, aber wir haben fast alles neu gemacht. Wir haben nicht nur ein Auto entwickelt, sondern auch den Motor dazu.

Beschreibe deine Zeit im Team in 3 Worten

Intensiv, stolz (auf sein Team, sein Auto und sich selbst), lehrreich











INTERVIEW MIT HORST EMATHINGER

jr16

Was war das schönste Erlebnis in der Saison?

Das Highlight der Saison war in der Nacht vor dem Rollout um vier oder fünf Uhr in der Früh. Da fuhren wir zum ersten Mal mit dem Wagen vor der Werkstatt auf und ab. Nach langer Arbeit zu sehen, dass der Wagen auch fährt und funktioniert, ist auf jeden Fall ein tolles Gefühl. Natürlich gibt es auch andere Highlights wie die Bewerbe selbst.

Welche sportlichen Erfolge habt ihr errungen?

In Österreich und Deutschland wurden wir jeweils Dritter. Den vierten Platz erreichten wir in Japan und Michigan. Zwischenzeitlich waren wir Zweiter in der Weltrangliste nach FSG.

Was war die größte Weiterentwicklung im Vergleich zum Vorgänger-Auto?

Die größte Neuerung war der CFK-Heckrahmen. Mit dem leichten CFK wollten wir eine Gewichtsreduktion des Wagens erreichen. Das hat auch gut funktioniert, da die Fertigung jedoch kompliziert ist, haben wir in den nächsten Saisonen wieder auf Stahlrahmen gewechselt.

Von welchen Erfahrungen profitierst du noch heute?

Von allem, quer durch die Bank. Technisch, da man sehr viel Möglichkeiten hat sich mit neuen Materialien zu beschäftigen, beispielsweise CFK. Aber auch bei der Teilnahme an den ganzen Prozessen kann man sehr viel mitnehmen. Am meisten gelernt habe ich jedoch im zwischenmenschlichen Bereich. Wenn so viele Menschen zusammenarbeiten ist das oft eine Herausforderung und man lernt mit der Zeit immer mehr als Team zu funktionieren.

Was waren die Herausforderungen in der Saison?

Auch hier ist das Zwischenmenschliche ein großer Punkt. Es gibt immer Dinge, die zu Diskussionen oder Unstimmigkeiten führen. Man muss dann bestmöglich die Konflikte wieder beseitigen und darauf achten, dass das Team wieder als solches funktioniert und zusammenhält. Auch im technischen Bereich gab es bei uns eine Woche vor dem Wettbewerb eine Herausforderung. Eine Befestigung am Auto ist plötzlich gerissen und wir haben gemerkt, dass auch alle anderen falsch sind. Dann musste innerhalb kürzester Zeit Ersatz gefertigt werden.

Beschreibe die Zeit im Team in drei Worten.

Spannend, intensiv, erfüllend.



INTERVIEW MIT MATTHIAS GRÜNER

jr19

Was war dein schönstes Erlebnis in der Saison?

Da gibt es nicht nur ein Einziges. Schöne Erlebnisse waren auf jeden Fall unsere Podien, in erster Linie natürlich die Siege in Ungarn und Österreich. Insbesondere der in Österreich. Auch die Zusammenarbeit mit den ganzen Mitgliedern war sehr besonders. Und die klassischen Highlights, wie das Rollout, muss ich an dieser Stelle auch erwähnen.

Welche sportlichen Erfolge habt ihr errungen?

Wir haben sowohl in Ungarn als auch in Österreich den ersten Platz in der Gesamtwertung geholt. Das Trio wäre natürlich unfassbar gewesen. Wir sind in Deutschland aber leider nach Problemen im Endurance ausgeschieden. Immerhin haben wir noch die schnellste Runde geholt. Nichtsdestotrotz waren wir natürlich super zufrieden mit unserer Saison.

Was war die größte Weiterentwicklung im Vergleich zum Vorgänger-Auto?

Das Voll-Monocoque war mit Sicherheit die größte Änderung. Außerdem haben wir den jr19 auf Verlässlichkeit getrimmt, um auch viele Testkilometer (rund 800) zu absolvieren. Dazu haben wir auf eine Pushrod-Suspension auf der Vorderachse gewechselt, unverlässliche Komponenten im Motor ausgetauscht und Problemstellen der Vorsaison geändert. Natürlich haben wir auch ein wenig das Gewicht reduziert und mittels Aero den Abtrieb gesteigert.

Von welchen Erfahrungen profitierst du noch heute?

Ich profitiere von unzähligen Erfahrungen. Sei es die Organisation, die Priorisierung von Aufgaben oder die Arbeit mit anderen Leuten. Als Teamleiter spielt ein hoher psychologischer Aspekt mit: Wo macht man Druck, wo eher nicht. Man lernt auch seine eigenen Grenzen kennen. Beruflich hat mir die Zeit bei *joanneum racing graz* ebenfalls geholfen. Die Weasel sind eine große Community. Man trifft immer wieder Leute, die früher beim Team waren. Es ist sehr hilfreich, Kontakte zu haben, die man anrufen kann, um Erfahrungen auszutauschen oder wiederum weitere Kontakte zu knüpfen.

Was waren Herausforderungen in der Saison?

Die gesamte Saison hat eine Vielzahl an Herausforderungen mit sich gebracht. Ab November haben wir jedes zweite Wochenende eine Sondersitzung machen müssen, weil es irgendwo gebrannt hat. Deswegen war es noch beeindruckender zu sehen, dass sich alle Weasels nie davon runterziehen haben lassen. Sie haben immer weitergearbeitet, obwohl das eine Problem das andere gejagt hat.

Beschreibe deine Zeit im Team in 3 Worten

GANZ EINFACH UNBESCHREIBLICH.



