

Exklusiv zur Formel E: Rennsport mit echter Spannung

Von Hans-Robert Richarz

Eingefleischte Hardcore-Fans der traditionellen Formel 1 dürften bei der Formel E, der neuen Parallel-Klasse zur Königsdisziplin im automobilen Rennzirkus, ein wesentliches Merkmal ihres Lieblings-Sports vermissen: den infernalischen Lärm. Denn während ein rasender Pulk herkömmlicher Boliden mit Sebastian Vettel, Nico Rosberg und Konsorten den Krach eines startenden Jumbojets locker übertönt, hören sich die Formel E-Renner von weitem wie ein Schwarm zorniger Hornissen an - falls überhaupt etwas zu vernehmen ist.

Bei den E-Rennern liegt in der Ruhe die Kraft. Die schöpfen sie nämlich samt und sonders aus einem maximal 200 kW / 272 PS leistenden Elektromotor, der sie zu beachtlichen Leistungen antreibt. Zwar ist die Höchstgeschwindigkeit eines solchen Leisetreter-Monopostos auf 225 km/h begrenzt, im Qualifikationstraining sind 250 km/h erlaubt. Doch was die Beschleunigung von Null auf Hundert angeht, braucht er sich aufgrund seines elektrotypischen gewaltigen Drehmoments mit weniger als drei Sekunden vor der brüllenden Konkurrenz nicht zu verstecken.

Die FIA-Formel-E-Meisterschaft erhielt ihren Anshub von Jean Todt, dem heutigen Präsidenten des Welt-Automobilverbands FIA und einstigen Ferrari-Teamchefs, unter dem Michael Schumacher fünf Formel 1-Weltmeisterschaften einfuhr. Im Großen und Ganzen ähnelt das Regelwerk der Formel E dem der Formel 1 - jedoch unter anderem mit diesen Unterschieden: In der ersten Saison 2014/2015 ist lediglich ein Rennwagentyp zugelassen, der Spark-Renault SRT_01E, der vom französischen Spezialisten für elektrische Antriebe, Spark Racing Technology, zusammen mit verschiedenen Motorsport-Unternehmen konstruiert und gebaut wurde. Der italienische Autobauer Dallara sorgte für Aerodynamik und Konstruktion des Fahrgestells. Antriebsstrang und Elektronik steuerte McLaren Electronic Systems bei. Die höchstens 200 Kilogramm wiegenden Batterien stammen von Williams Advanced Engineering.

Ab der kommenden Saison dürfen auch andere Hersteller Motor, Getriebe und

Kühlsystem ihrer Fahrzeuge für die Elektro-Rennserie homologieren, ab 2016/2017 haben sie dann auch bei den Batterien freie Hand. Stets bleibt die Regel erhalten: Jeder Hersteller muss jedem Team seine selbst entwickelten Komponenten für einen fest definierten Höchstpreis zur Verfügung stellen. Denn im Gegensatz zur Formel 1 sollen die Kosten für die Formel E nicht ins Uferlose ausarten. Zur Zeit gilt eine Budget-Obergrenze für das operative Geschäft der Teams von drei Millionen Dollar pro Saison.

Auch Nachhaltigkeit spielt eine große Rolle. So stehen jedem Fahrer für ein Rennwochenende drei Reifensätze von Michelin, davon zwei neue, zur Verfügung. Es gibt keine Slicks, ausschließlich Allwetterreifen mit Profil; Reifenwechsel während des Rennens sind verboten. Stattdessen müssen die Fahrer im Laufe eines Rennens mindestens einen Boxenstopp einlegen, um in ein frisch aufgeladenes Auto umzusteigen. Eine Strecke soll zwischen 2,5 und 3 Kilometer lang sein und jedes Rennen höchstens eine Stunde dauern.

Zehn Teams mit zusammen 20 Fahrern streiten sich in der laufenden Saison in insgesamt zehn Rennen auf internationalen Stadtkursen um die WM-Krone. Mit Nick Heidfeld, Jarno Trulli und anderen sind ein paar ehemalige Formel 1-Fahrer dabei, außerdem drei recht prominente Namen: Nelson Piquet, Sohn des gleichnamigen dreifachen Formel 1-Weltmeisters, Nicolas Prost, dessen Vater Alain Prost viermal den WM-Titel errang und Bruno Senna, Neffe des verunglückten Ayrton Senna.

Für Deutschland versucht das Audi Sport ABT Formula E Team mit seinen Fahrern Lucas di Grassi

und Daniel Abt die Kohlen aus dem Feuer zu holen – nicht erst nach dem Long Beach ePrix am Karsamstag mit Erfolg. Auf dem 2,1 Kilometer langen Rundkurs direkt am Pazifik schaffte es Daniel Abt auf die Poleposition, Lucas di Grassi als Dritter aufs Podium. Damit liegt di Grassi in der Fahrerwertung zur Zeit mit einem Punkt Vorsprung vor Long Beach-Gewinner Nelson Piquet auf Platz eins, das deutsche Team belegt nach sechs von zehn Rennen den zweiten Rang.

„Wir hatten einen kleinen Durchhänger“, meinte di Grassi nach dem Rennen bei der Rückschau auf die erste Saisonhälfte. Aber das Team hat nie aufgegeben und wir haben uns gemeinsam wieder nach oben gekämpft. Als Leader zu meinem Heimrennen nach Monaco zu kommen ist ein schönes Gefühl.“ Im Rennen lag Daniel Abt lange auf dem zweiten Platz und nach dem Boxenstopp auf Rang drei, bevor er nach einer Durchfahrtsstrafe auf den 15. Platz zurückfiel. Grund: Der 22 Jahre alte Deutsche nutzte kurzzeitig mehr als die im Rennen erlaubten 150 Kilowatt.

Hinter dem Audi Sport ABT Formula E Team steht als Hauptsponsor neben dem Paketversender DHL oder der Warsteiner Brauerei und anderen die Schaeffler Gruppe, Maschinenbau-Konzern Sitz in Herzogenaurach nahe Nürnberg und bedeutender Zulieferer der Automobilindustrie. Zum Konzern gehören beispielsweise die Marken INA, FAF und LuK sowie die Continental AG. „Die Elektrifizierung des Autos mitzugestalten ist eines unserer zentralen strategischen Zukunftsthemen. Die Formel E ist mutig und visionär, passt deshalb perfekt zu uns und ist eine ideale Ergänzung unserer Engagements in der DTM, der WEC und der Formula Student“, sagt Schaeffler-Technologievorstand Prof. Dr. Peter Gutzmer. „Motorsport ist nicht nur ideal, um die Fortentwicklung neuer Technologien zu beschleunigen, sondern lädt das Thema Elektromobilität auf faszinierende Art und Weise mit Emotionen auf.“

Aller Anfang war schwer – auch bei der Formel E. Cheforganisator Alejandro Agag erinnert sich an die ersten Schritte 2012: „Ich hatte zwar etwas Erfahrung im Rennsport, aber sonst nichts. Weder Geld, noch Teams oder Autos. Nur eine Powerpoint Präsentation.“ Doch damit und einer großen Portion Hartnäckigkeit gelang es ihm, Jean Todt und die FIA zu überzeugen. Dann holte er BMW, Michelin und den Britischen Mischkonzern Virgin des Multimilliardärs Richard Branson ins Boot und schaffte es sogar, Branson, einen leidenschaftlichen Kämpfer gegen Kohlendioxid aus Auspuffrohren, zu einem eigenen Rennteam zu überreden. Inzwischen ist die Serie etabliert. Norbert Haug, Ex-Motorsportchef von Mercedes-Benz glaubt: „Die Formel E zeigt spannende Rennen und wird noch viel Aufmerksamkeit bekommen.“ Michael Andretti, selbst Formel E-Rennstallbesitzer und Sohn des einstigen Formel 1-Weltmeisters Mario Andretti meint: „Erst der Rennsport machte das Auto in seinen Anfangsjahren populär. Wir machen das jetzt für das Elektroauto.“

Wachsende Popularität liegt wohl auch im Rundum-Programm der Formel E begründet, das sich keineswegs auf den Rennsport alleine beschränkt. Im sogenannten "eVillage" gibt es für die Fans Unterhaltung, Infos und Souvenirs, die Rennbesucher können Pop-Konzerte genießen, besonderen Gästen steht der "Emotion Club" mit Bewirtung, einem Besuch der Boxen und speziellen Plätzen zur Verfügung. Vor dem Rennen wird ihnen ein Gala-Dinner mit Unterhaltung angeboten, nach dem Event eine exklusive „Formula E After Party“. Auch in dieser Hinsicht nimmt sich die Formel E ein Beispiel an ihrer großen Schwester Formel 1, weshalb für sie die Ampeln wohl ebenfalls auf Grün stehen dürften.

Der siebte Lauf der Saison 2014/2015 findet am 9. Mai in Monte Carlo statt, bei Rennen acht geht es am 23. Mai in Berlin auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof zur Sache. Den Schlusspunkt der Saison bilden Moskau (6. Juni) und London (27. Juni). Sämtliche Rennen sind auf YouTube unter "FIAFormulaE" zu finden, Life-Übertragungen bietet der

Bezahlsender Sky, Ausschnitte der Rennen zeigt regelmäßig der TV-Spartenkanal Sport1.
(ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Formel E: Daniel Abt.



Formel E: Daniel Abt.



Formel-E-Piloten Lucas di Grassi und Daniel Abt.



Formel E: Daniel Abt.
