
Formel E in Rom: Spannung ohne Abgase

Von Rudi Mentär

Der Rennzirkus hat Europa erreicht. Nein, nicht die Formel 1, die tourt noch gut vier Wochen durch Asien und kommt erst beim Großen Preis von Spanien in der alten Welt an. Die Rede ist von der neuen Welt des Motorsports: der Formel E. Inzwischen ist die vierte Saison der noch jungen Rennserie im Gange und zur Halbzeit gastieren die schnellen Stromer zum ersten Mal in Rom. Genauer gesagt im EUR-Viertel im Süden der ewigen Stadt.

Bei bestem Frühlingswetter surrten die zwanzig emissionsfreien Rennwagen durch die engen Häuserschluchten zwischen monumentalen Museumsbauten. Eigentlich waren es sogar 40 Boliden, denn noch reicht die Batterie nämlich nicht für eine gesamte Renndistanz. Deswegen stehen für jeden Fahrer zwei Fahrzeuge bereit, die bei einem Pit-Stop getauscht werden. Dass es mit dem Strom trotzdem am Ende knapp werden kann, musste Mitch Evans leidvoll erfahren: Der Australier, der seine zweite Saison für den britischen Rennstall Panasonic Jaguar Racing bestreitet, hatte am Ende für die letzte halbe Runde zu wenig Energie im Akku und fiel kurz vor Schluss vom zweiten Platz auf den neunten Rang zurück. Ein schwacher Trost für Evans: Alle Formel-E-Kritiker, die nicht müde werden zu betonen, wie langweilig die Strom-Rennen wären, hat der Aussie Lügen gestraft.

Dass es bei den E-Rennen nicht nur im Wortsinn, sondern auch doppeldeutig spannend zugeht, hat sich inzwischen herumgesprochen und rund zwanzigtausend Zuschauer haben am vergangenen Sonnabend den Circus Maximus links liegen lassen und sind ins EUR-Viertel gepilgert. Ob sich auch so viele zu einer Rennstrecke aufgemacht hätten? Wahrscheinlich nicht, deshalb gastiert die Formel E nur in großen Metropolen. Nach Hongkong, und Santiago und Marrakesch stehen in den kommenden Wochen Paris, Zürich und Berlin auf dem Plan, ehe es zum Saison-Finale in die USA geht.

Zukünftig wird die Formel E außerdem auch häufiger im heimischen Wohnzimmer Station machen: Der Berliner e-Prix, wie die Rennen in Anlehnung an die Formel 1 auch genannt werden, ist das erste Rennen, dass die ARD live überträgt. Und Nelson Piquet Jr. – Sohn des legendären Formel-1-Weltmeisters, erster Formel-E-Champion überhaupt und seit dieser Saison Jaguar-Teamkollege von Mitch Evans – ist sich sicher: „Die Formel E hat das Zeug dazu, ganz groß zu werden, vielleicht sogar größer als die Formel 1.“ Der Brasilianer macht keinen Hehl daraus, dass ihm die Rennen in den großen Metropolen mehr Spaß machen als auf einer Strecke auf dem flachen Land.

Nur um die Fahrer bei Laune zu halten, nehmen die Organisatoren die komplexe Logistik in den Mega-Citys freilich nicht in Kauf: Sie wollen auf die E-Mobilität aufmerksam machen, die Verantwortlichen wachrütteln, endlich klare, gesetzliche Regeln zu schaffen, und zeigen, dass Elektro-Autos nicht die Zukunft sind, sondern die Gegenwart.

Neben der Werbewirksamkeit erfüllt die Formel E aber noch eine weitere, wichtige Funktion: Sie ist die optimale Entwicklungs-Spielwiese für die Autoindustrie. Nachdem in der ersten Saison alle Fahrer mit einem identischen Auto an den Start gegangen sind – dem Spark-Renault SRT_01E – durften die Hersteller schon ab der zweiten Ausgabe eigene Weiterentwicklungen vornehmen – an Motor, Inverter, Getriebe und Kühlsystem. „Die Erfahrungen, die wir dabei sammeln können, fließen alle in die Groß-Serie ein“, erläutert Jaguar-Team-Direktor James Barclay und verweist auf den i-Pace, den ersten Vollstromer der Briten, der schon bald beim Händler steht. Vor allem über das Temperaturmanagement der wärmeempfindlichen Batterien und die Rekuperations-

Möglichkeiten lernen die Teams in der Formel E in kurzer Zeit sehr viel.

Das hat inzwischen auch die ganz Großen der Branche angelockt: Neben Jaguar, DS, Renault und Audi steigen zur Saison 2019/2020 auch Porsche und Mercedes-Benz mit ein. Die profitieren dann schon vom Generation-2-Auto: Ab diesem Herbst, wenn die fünfte Formel-E-Runde startet, kommt ein neues Einheits-Chassis zum Einsatz, dass auf einen klassischen Heckflügel verzichtet. Außerdem wechselt die Rennserie den Batterielieferanten: An Stelle von Williams stattet zukünftig McLaren die Teams mit einem 54-kWh-Akku aus. Der hat dann auch genug Strom für ein ganzes Rennen an Bord. Der jetzt obligatorische Boxenstopp entfällt. Einer ausgefeilten Effizienz-Strategie kommt dafür zukünftig umso mehr Bedeutung zu – da sag' noch einer, die Formel E wäre nicht spannend. (ampnet/rm)

Bilder zum Artikel



Formel E in Rom.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Formel E in Rom.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Formel E in Rom.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Formel E in Rom.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Formel E in Rom.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover



Nelson Piquet Jr.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitch Evans.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jaguar Land Rover