
Elektrische Kurvenhatz am Tempelhofer Flughafen

Von Björn-Lars Blank

Auch im Motorsport rückt zunehmend die E-Mobilität in den Fokus. Die Formel E gastierte am Wochenende bereits zum fünften Mal in Berlin. Motorsportenthusiasten monieren mitunter den fehlenden Motorsound, dennoch scheint das Konzept des Weltverbands FIA voll aufzugehen: Rennen direkt in den Metropolen dieser Welt und Festivalatmosphäre rund um die Strecken. So auch am ehemaligen Berliner Flughafen Tempelhof, wo gestern beim zehnten Rennen der aktuellen Saison beste Stimmung herrschte. Berlin ist von Anfang an feste Station im Formel E-Kalender: Im Premierenjahr noch am Alexanderplatz, seither in Tempelhof.

Beim „Heimspiel“ hatte wie im Vorjahr das Team „Audi Sport Abt Schaeffler“ Grund zum Jubeln. Lucas di Grassi (Brasilien) dominierte das Rennen und siegte im e-Tron FE05, vor Sebastien Buemi (Nissan e.dams) und Jean-Eric Vergne (DS Techeetah). Nicht nur wegen des Rennens in der Bundeshauptstadt hat die elektrifizierte Formel eine starke deutsche Note.

Vier Fahrer stammen aus der Bundesrepublik: Daniel Abt (Audi Sport Abt Schaeffler), André Lotterer (DS Techeetah), Pascal Wehrlein (Mahindra) und Maximilian Günther (Geox Dragon). Neben Audi engagieren sich mit BMW und HWA Racelab (perspektivisch für Mercedes) zwei weitere deutsche Hersteller. In Berlin belegte BMW i Andretti Racing die Plätze vier und sieben. Antonio Felix da Costa verpasste das Podium nur knapp, musste in der Schlussphase aber Vorjahres-Champion Vergne vorbeiziehen lassen. Bester HWA-Pilot war Stoffel Vandoorne an der fünften Position, gefolgt von Audis Daniel Abt an sechster Stelle. Wehrlein sicherte sich als Zehnter noch einen Punkt, während Günther als 14. ins Ziel kam. Für André Lotterer, vor dem Rennen Zweiter in der WM-Wertung, war es kein guter Tag: Der Duisburger musste sein Auto vorzeitig in der Box abstellen.

In der kommenden Saison stößt Porsche zum Reigen der deutschen Hersteller hinzu. Gut vorbereitet wie zu vernehmen ist, denn auf der Teststrecke in Weissach testet Porsche bereits intensiv. Die Formel E kann als Imageträger für die gesamte E-Mobilität gesehen werden. Die Hersteller haben aber auch anderes im Sinn: Technologietransfer. „Der Transfer vom Motorsport in die Serie ist bei E-Autos höher als beim Verbrenner“, sagte Hans-Joachim Rothenpieler, Vorstand für technische Entwicklung bei Audi am Rande des Berliner Rennens. Ladereichweite, Batteriemanagement und Rekuperation seien Felder in denen viele Erkenntnisse gewonnen werden. Insbesondere für die Audi-Sport-Modelle, die zukünftig auf Basis der PPE-Plattform (Premium Platform Electric) kommen werden, seien diese Erkenntnisse ein Thema. Das ist keine Einbahnstraße: Auch die Motorsportabteilungen ziehen ja umgekehrt Nutzen aus den technischen Entwicklungen der Konzerne.

Mit der e-TCR und der Extreme E sind mittlerweile auch eine elektrische Touren- und eine elektrische Rallye-Meisterschaft in der Vorbereitung. Einen Markenpokal führt Jaguar mit der I-Pace Trophy bereits durch, die auch als Rahmenrennen am Berliner Tempelhof zu Gast war. (ampnet/blb)

Bilder zum Artikel



Formel-E-Rennen in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Formel-E-Rennen in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Formel-E-Rennen in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Formel-E-Rennen in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Formel-E-Rennen in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Strahlender Sieger mit Pokal und Schampus: Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) gewann den Berliner E-Prix 2019.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Formel-E-Pilot Daniel Abt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Hans-Joachim Rothenpieler, Vorstand technische Entwicklung der Audi AG.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
