Interview Jamie Reigle: „Die Formel E ist ein Showcase für die E-Mobilität“

Von Björn-Lars Blank, cen

Die siebte Saison der elektrifizierten Rennserie Formel E fand am vergangenen Wochenende in Berlin ihr furioses Finale. 18 Fahrer hatten vor den beiden letzten Rennen auf dem Tempelhofer Flugfeld noch die Chance auf den FIA-Weltmeistertitel. Mercedes EQ hatte letztlich doppelten Grund zum Jubeln: Den Fahrertitel holte sich Nyck De Vries (Niederlande), in der Teamwertung hatten die Stuttgarter ebenfalls die Nase vorn. Erster Gratulant war Jamie Reigle, CEO der Formel E. Im Gespräch mit Björn-Lars Blank verriet der kanadische Chef der vollelektrischen Rennserie, dass er die enorme Ausgeglichenheit der Serie mit gemischten Gefühlen sieht und sich die Formel E wieder stärker auf den eigenen Kern konzentrieren will.

Wie fällt Ihr Fazit zu diesem Jahr in der Formel E aus?

„Nun, zunächst führen wir seit diesem Jahr den Titel einer FIA-Weltmeisterschaft. Genau das wollten wir auch sein und mit unseren Rennen rund um die Welt abbilden. Letztes Jahr haben wir unsere Saison in Berlin mit sechs Rennen beendet. Es war gut, dass wir das in mitten in der Pandemie geschafft haben. Dieses Jahr wollten wir aber trotz aller Restriktionen rund um Corona unbedingt reisen und weltweit Rennen fahren. Das haben wir geschafft. Dabei mussten wir sehr flexibel und anpassungsfähig sein. Wir sind stolz: Wir haben 15 Rennen, so viele wie noch nie zuvor und das an acht Austragungsorten. Es ist also eine echte Weltmeisterschaft. Sportlich konnte am letzten Rennwochenende noch alles passieren, es gab viele Szenarien. Die Formel E ist unberechenbar. Das ist einerseits schön. Aber wir müssen uns auch anschauen, ob es richtig ist, wenn vor dem letzten Rennwochenende noch 18 Fahrer um den Titel mitfahren. Dabei geht es nicht um eine bestimmte Anzahl, sondern eher der Blick darauf, ob wir das richtige Umfeld und die Rahmenbedingungen haben, dass die besten Fahrer und Teams auch wirklich ihr Können unter Beweis stellen können.“

Vor allem der Qualifikationsmodus mit der Einteilung in Gruppen, bei denen die bestplatzierten Fahrer immer in der allerersten Gruppe starten müssen und so die vermeintlich schlechtesten Streckenbedingungen haben, ist im Fahrerlager und Fankreisen Gegenstand von Diskussionen. Wie stehen Sie dazu?

„Grundsätzlich ist Unberechenbarkeit etwas Gutes, aber beliebig darf es nicht werden. In den letzten Jahren sind die Teams in Sachen Performance immer weiter zusammengerückt. Dadurch ist die Varianz der Ergebnisse im Qualifying sehr hoch geworden. Für die kommende Saison werden wir leichte Anpassungen am Quali-Modus vornehmen.“

Berlin ist ein Fixpunkt im Formel-E-Kalender und auch eine besondere Strecke auf dem Tempelhofer Flugfeld. Werden Stadtkurse statt traditioneller Rennstrecken weiter den Charakter der Formel E ausmachen?

„Wenn wir den Sport ganz kurz außen vorlassen und allgemein werden: Die besten Produkte heben sich auch immer vom Umfeld ab. Was die Formel E so anders macht, ist zum einen die Tatsache, dass es vollelektrische Formelautos sind. Dafür haben wir eine FIA-Lizenz. Dieses Alleinstellungsmerkmal kann uns also keiner nehmen. Das zweite Merkmal sind dann Städte und Metropolen. Wir müssen in die Städte! Die anderen Motorsportformate sind normalerweise nicht in den Städten – aus genau den Gründen, die die Formel E so besonders machen. Es gibt keinen Motorlärm und wir können Strecken innerhalb kürzester Zeit aufbauen. Für mich heißt das: Wir müssen uns auf

diese Kerneigenschaften der Formel E konzentrieren. Klar, manchmal muss man auch pragmatisch sein. Deswegen waren wir bedingt durch die Pandemie in dieser Saison auf den traditionellen Rennstrecken in Puebla und Valencia – nicht, weil es zur Strategie gehört, sondern weil es überhaupt möglich war dort zu fahren. Besonders das Rennen in Valencia, wenngleich ich diese Erfahrung nicht wiederhole möchte, hat uns viele Lehren über die Formel E und unseren Kern aufgezeigt. Wenn wir auf allen Formel-1-Kursen fahren würden, wären wir nur eine elektrische, langsamere Version davon. Aber wir sind in Städten und haben mit Strecken wie Monaco und London mit Indoor-Outdoor eine enorme Abwechslung im Rennkalender. So heben wir uns von der Formel 1 und anderen Rennserien ab."

Welche Märkte und Zielgruppen haben Sie insbesondere im Blick?

„Wir betrachten jeden Markt aus verschiedenen Perspektiven. Gibt es eine Motorsport-Historie? Das ist wichtig, denn die Menschen müssen ja etwas mit Motorsport anfangen können. Gibt es allgemeiner gefasst die Tendenz, dass Menschen überhaupt zu Live-Events gehen? Ist es ein wichtiger Markt für die teilnehmenden Hersteller und unsere Sponsoren? Aus diesen Perspektiven ergibt sich eine Matrix. Wenn ich den Kalender für nächste Saison anschaue, dann finde ich Vancouver, New York und Mexiko. In Nordamerika haben wir also Westküste, Ostküste und eine spanisch sprechende Region. Das ist ein schöner Mix. Leider sind wir nicht in Südamerika. Wir waren ja zuvor in Santiago de Chile, aber dort ist es derzeit mit Pandemie und auch politisch schwierig. Brasilien ist sicher langfristig prädestiniert als Austragungsort, weil es dort eine Motorsporttradition gibt und viele gute Rennfahrer dort herkommen. In Asien sind wir nächstes Jahr in Südkorea, was großartig ist. Es ist ein neuer Markt für uns. Seoul fühlt sich sehr futuristisch an und ist eine sehr moderne Stadt. Leider sind wir nicht in Japan, da sollten wir aber auch hin, ebenso wie nach China."

Was halten Sie von Macau? Das ist ein legendärer Stadtkurs….

„Ich war noch nie beim Macau-Grand-Prix, aber ich höre, wie die Leute das abfeiern. Es ist natürlich ein Kult-Rennen. Vielleicht ist der Kurs nicht unbedingt für unsere Autos geeignet – zumindest wird mir gegenüber das so eingeschätzt. Man soll aber niemals nie sagen. Macau ist das Las Vegas von Asien. Aber ist es wirklich ein Zielmarkt für unsere Hersteller und Sponsoren?"

Blicken wir nach Deutschland: Welche Rolle spielt die Formel E hier?

„Die Formel E soll ein Showcase (Vitrine, Schaufenster; Anm. d. Red.) für die E-Mobilität sein. Und Deutschland ist ein enorm wichtiger Markt für uns: Über 80 Millionen Einwohner, Europas größter Wirtschaftsmarkt. Selbst wenn es hier keine Autohersteller gäbe, wäre es ein wichtiger Markt. Es gibt auch eine lange Motorsporttradition, etwa mit Michael Schumacher oder der DTM. Aus technologischer Sicht können wir hier für die Hersteller eine Rolle spielen was Forschung und Entwicklung angeht. Anderseits sind wir auch ein Marketingfaktor. Audi und BMW verlassen nun die Serie. Um Mercedes gibt es Diskussionen. Die E-Mobilität entwickelt sich sehr schnell. Für die Formel E heißt das: Wie bleiben wir relevant, wie helfen wir den Herstellern weiter?"

Porsche bleibt der Formel E erhalten und hält auch die Fahne des Volkswagen-Konzerns hoch. Mit Bentley und Lamborghini hätte Volkswagen ja noch interessante Marken für sie im Portfolio …

„Wir sehr stolz, dass Porsche ein Teil der Formel E ist. Das ist eine Top-Marke mit einer enormen Rennhistorie. Das ist die DNS des Herstellers. Wenn ich auf den Volkswagen-Konzern schaue und darüber hinaus, gibt es einige Unternehmen, die eine Rennhistorie haben. Manch andere haben das nicht, aber stellen auf E-Mobilität um und wir können für sie relevant sein. Was zieht nun diese Hersteller an? Wenn der Sport gut und fair ist und sie eine Chance habe zu gewinnen. Und wenn sie denken, dass das Investment letztendlich in Profit für den Konzern münden wird. Es gibt viele andere Dinge, die ein

Autohersteller machen kann. Und da müssen wir ihnen ein echt gutes Paket liefern, sonst brauchen sie uns nicht.“

Die kommende Saison ist das letzte Jahr mit den Gen2-Rennautos. Was erhoffen sie sich für dafür?

„Richtig, jeder spricht schon von Gen3, aber natürlich haben wir noch ein wichtiges Gen2-Jahr vor uns. Die achte Saison, die letzte mit den Gen2-Autos, betrachte ich als Sprungbett. Wir haben neue Städte im Kalender – das ist das wichtigste. Und wir bekommen das Momentum zurück. Aus sportlicher Sicht: Mit dem momentanen Qualifikationsmodus ist klar, dass er ein Nachteil für die Top-Fahrer ist. Wie beheben wir das, ohne zeitgleich die weiteren Fahrer um ihre Chance auf eine gute Startposition zu bringen? Wir schauen uns auch das Energiemanagement an, um so etwas wie in Valencia zu vermeiden. Ich persönlich freue mich sehr auf die neue Saison.“

Bringt die dritte Generation dann auch Pflicht-Boxenstopps mit sich – im Motorsport auch irgendwie immer das Salz in der Suppe?

(lacht) „Nun zunächst sind die Autos in Gen3 leichter und leistungsstärker. Sie werden bedeutend schneller sein. Das Fahrzeug-Design ist auch besonders prägnant. Das alleine ist spannend. Und dann kommt noch Schnellladen hinzu und es ist mehr Rekuperation möglich. Schnellladen kann Boxenstopp bedeuten, aber nicht, dass es ein Pflichtboxenstopp sein wird. Wir haben hier viele Optionen zur Hand, wie wir damit umgehen können.“

Wie sehen die Pläne für Rahmenserien aus?

„Für die achte Saison liegt der Fokus aber eher auf dem Produktkern, der Formel E selbst. Zu viele Dinge auf einmal sollte man nicht machen, sonst verliert man den Fokus. Für Rahmenserien haben wir dennoch viele Optionen zur Hand. Es kann ein Herstellercup sein, wie etwa bei der Jaguar-I-Pace-Trophy. Es könnte ein Format mit verschiedenen Herstellern sein oder aber rein kommerziell mit Testfahrten von E-Flotten von Partnern. Man könnte jungen Fahrern eine Bühne geben, etwa mit den Gen2-Autos. Eine Rennserie für Frauen wäre eine Möglichkeit, ähnlich wie bei der W-Series. Für die kommende Saison gibt es wie gesagt keine Pläne. Aber für das Jahr danach, haben wir einige Ideen.“ (aum/blb)

Bilder zum Artikel

Formel-E-CEO Jamie Reigle.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Formel E

Jamie Reigle.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Formel E

Formel-E-Finale 2021: Selfie von Jamie Reigle mit Rennfahrer Antonio Felix da Costa (DS Techeetah).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Formel E