Die Formel-E-Saison: Spannend bis zum Schluss

Von Guido Borck, cen

Packende Zweikämpfe, gepaart mit einer Menge Action und Dramatik. Das ist die Formel E. Die elektrische Rennserie ging in ihre siebte Saison und war wieder ein Garant für pure Spannung im Motorsport. Acht Stadtkurse auf drei Kontinenten standen diesmal im Rennkalender. Hinzukommen 24 hochkarätige Fahrer. Darunter auch deutsche Piloten wie der dreimalige DTM-Champion Renen Rast (Audi) oder etwa Andre Lotterer und Pascal Wehrlein, beide auf Porsche. Aber auch Hersteller wie Mercedes oder etwa das DS-Team mit dem amtierenden Champion António Felix da Costa wollten beim Kampf um die WM-Krone ein gewaltiges Wörtchen mitreden.

Die Saison 2020/21 ging mit zwei Besonderheiten an den Start. Zum einen wurde die Formel E erstmalig vom Internationalen Automobil- und Motorsportverband FIA als Weltmeisterschaft gewertet. Darüber hinaus stand beim Saisonauftakt in Diriyyah/Saudi-Arabien das erste Nachtrennen in der Geschichte der Formel E auf dem Programm. Ausgetragen wird die weltweite Rennserie auf Stadtkursen in Doppel-Läufen (Double Header) jeweils samstags und sonntags.

Attack-Mode und Fanboost für zusätzliche Spannung

Die Formel E-Rennwagen entfalten im Qualyfing eine maximale Leistung von 250 kW (340 PS), während der Rennen wird der Elektromotor jedoch auf 200 kW (272 PS) reduziert. Die leichten Kohlefaser-Boliden beschleunigen in unter drei Sekunden auf Hundert und sind bis zu 240 km/h schnell. Aus Kostengründen dürfen die Teams das Einheits-Chassis und die 52 kWh starken Lithiumionen-Batterien nicht verändern. Die Entwicklung der Motor-Generator-Unit (MGU) mitsamt der dazugehörigen Software ist dagegen laut Reglement gestattet. Gleiches gilt für die Hinterradaufhängung.

Neben den Piloten in ihren elektrischen Boliden gibt es darüber hinaus weitere Möglichkeiten, die für zusätzliche Spannung während der Rennen sorgen. Beispielsweise der Attack-Mode. Den Attack-Mode können die Piloten beim Überfahren eines speziellen Streckenabschnitts abseits der Ideallinie aktivieren, um einen kurzfristigen Boost auf 235 kW (320 PS) zu erhalten. Wie oft die Fahrer den Attack-Mode nutzen dürfen, gibt die Rennleitung erst kurz vor dem Start bekannt. Das erschwert den Teams die Strategie fürs Rennen und erhöht den Reiz für das Publikum an der Strecke und vor den Fernsehern.

Fans stimmen für ihre Fahrer

Auch die Zuschauer können aktiv ins Renngeschehen eingreifen. Sie voten mit dem sogenannten Fanboost für ihren Lieblingsfahrer. Dies geschieht per Online-Abstimmung bis kurz vor dem Rennstart. Die fünf Piloten mit den meisten Stimmen erhalten daraufhin einen Leistungsschub, den der Fahrer entweder einmalig abruft oder sich für das Rennen einteilt. Ist der Fanboost aktiviert, leuchtet ein LED-Streifen am Halo-Sicherheitsbügel über dem Cockpit in violetter Farbe auf. Aktiviert der Fahrer hingegen den Attack-Mode, wechselt die Farbe zu blau.

Spektakuläres Finale in Berlin

Das letzte Rennwochenende in Berlin versprach Action pur. So viel Spannung und Dramatik – wie in der Formel E – hatte es bislang noch in keiner Rennserie gegeben. Egal ob beim E-Prix in Rom, Monaco oder New York. So viele verschiedene Sieger wie in dieser Saison hat es bisher in der Meisterschaft noch nie gegeben. Außerdem fuhren alle Fahrer in die Punkte. Von den insgesamt 24 Piloten könnten theoretisch noch 18 Weltmeister werden, davon elf aus eigener Kraft.

Der Titelkampf war auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof also noch völlig offen. Beste Chancen rechneten sich auch der Portugiese António Felix da Costa und sein Teamkollege Jean-Éric Vergne (Frankreich) aus. Die beiden DS-Piloten peilten den dritten Doppeltitel in der Formel E an und belegten beim Training am Samstag die Startreihe eins. Doch im Rennen mussten sie aber den brasilianischen Audi-Piloten Lucas di Grassi ziehen lassen, der den ersten Lauf souverän gewann.

Das Sonntags-Rennen beim Saisonfinale in Berlin begann dramatisch. Der Jaguar-Pilot Mitch Evans hatte beim Start Probleme und blieb stehen. Der nachfolgende Schweitzer Edoardo Mortara (Venturi) hatte den havarierten Jaguar übersehen und krachte ihm mit hoher Geschwindigkeit ins Heck und brach sich beim Aufprall einen Rückenwirbel. Beide schieden nach dem Unfall aus und hatten keine Chance mehr auf den ersten WM-Titel in der Formel E.

Nach dem Neustart feierte Mortaras Teamkollege Norman Nato seinen ersten Sieg, trotzdem schnappte sich ein anderer den WM-Titel. Hierzu reichte dem niederländischen Mercedes-Fahrer Nyck de Vries ein achter Platz. Neben dem Gewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft sicherten sich die Schwaben zudem die Konstrukteurswertung. Bester Deutscher wurde der Porsche-Pilot Pascal Wehrlein. Er belegte in der Meisterschaft den elften Platz.

Audi, BMW und nun auch Mercedes gehen

Trotz packender Zweikämpfe und spannender Rennen kehren zwei renommierte Hersteller der Formel E den Rücken. Audi und BMW hatten schon frühzeitig erklärt, sich aus der rein elektrischen Rennserie zurückzuziehen. Während sich die Ingolstädter zukünftig auf ihr Engagement bei der Rallye Dakar 2022 konzentrieren wollen, sehen die Münchener „die Möglichkeiten des Technologietransfers zwischen Rennsport und Serie als ausgeschöpft an“, heißt es lapidar.

Aktuell hat auch Mercedes verkündet, nach der Saison 2022 Abschied zu nehmen um sich – wie es heißt – stärker auf die Elektrifizierung in der Serienproduktion zu kümmern. Mercedes-Pilot Nyck de Vries sicherte sich zwar den WM-Titel, doch nun ist auch das Ende des Engagements der Schwaben besiegelt. Somit bleibt als einziger deutscher Hersteller nur noch Porsche der elektrischen Rennserie treu. Trotz der schlechten Nachrichten aus deutscher Sicht beginnt die nächste Saison der Formel-E-Weltmeisterschaft am 28. und 29. Januar 2022 mit dem Double-Header in Diriyah (Saudi-Arabien). (aum/Guido Borck)

Bilder zum Artikel

Formel E: Antonio Felix da Costa, DS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DS

Formel E: Weltmeister Nyck de Vries.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Formel E: Das Mercedes-Team.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Formel E: Vergne und da Costa, DS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Formel E: Weltmeister Nyck de Vries.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Daimler

Formel E: Rene Rast, Audi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Formel E: Jean-Eric Vergne, DS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DS

Formel E: Lucas die Grassi, Audi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DS

Formel E: Pascal Wehrlein, Porsche.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Formel E: Rene Rast, Audi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

Formel E: Andre Lotterer, Porsche.

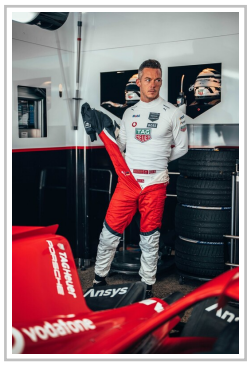
Foto: Autoren-Union Mobilität, Porsche

Formel E: Pascal Wehrlein, Porsche.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

Formel E: Lucas die Grassi, Audi.

Foto: Autoren-Union Mobilität/DS



Formel E: Andre Lotterer, Porsche.

Foto: Autoren-Union Mobilität, Porsche