e-Formel.de

SAISONRÜCKBLICK 2017/18

GOODBYE, GENERATION 1

Texte **Tobias Bluhm, Svenja König, Timo Pape, Tobias Wirtz**
Layout **Dennis Schmidt**
Fotos **ABB FIA Formula E**

Das war es also: Die Formel-E-Saison 2017/18 ist Geschichte. Während sich Jean-Eric Vergne den wohlverdienten Titel in der Fahrermeisterschaft sicherte, konnte Audi nach einem desaströsen Saisonstart in letzter Sekunde doch noch die Team-Meisterschaft im ersten Jahr als alleinstehender Hersteller feiern. Neben Vergnes ganz persönlichem Sommermärchen und der ausgelassenen Feierstimmung in Ingolstadt gibt es allerdings noch eine dritte Komponente, die erst einige Zeit nach dem New-York-Finale mediale Aufmerksamkeit bekam: der Abschied von der ersten Formel-E-Generation.

Die Modelle, einst entworfen von Dallara und Spark Racing Technologies, haben so einiges in der Elektroserie durchgemacht. Mit e-Formel.de begleiteten wir 2014 die ersten Testkilometer im britischen Donington Park. Wir begleiteten den Horror-Unfall von Nick Heidfeld und Nico Prost in Peking, die Scott-Speed-Show in Miami und den Meisterschafts-Showdown von London 2015.

Wir begleiteten die ersten Kinderschritte der neuen Hersteller ab Saison 2. Fahrer kamen und gingen, Teams und Sponsoren stiegen ein und wieder aus. Mit der Formel E reiste unser Redaktionsteam um die gesamte Welt: Es ging nach Zürich, nach Paris und sogar nach New York.

Unsere ganz persönlichen Highlights bleiben jedoch ohne Frage die vier Berlin E-Prix, die wir in jedem Jahr mit mindestens zwei Redakteuren vor Ort begleiteten. Unsere Treffen mit Stammlesern und Journalisten aus aller Welt am Freitag vor dem Rennen sind seit 2015 zur Tradition in der Bundeshauptstadt geworden.

Während wir zusahen, wie unsere Redaktion immer weiter wuchs, wurde auch die Formel E Monat um Monat größer. Karun Chandhok, Charles Pic oder Fabio Leimer sind längst Namen aus einer weit entfernten Vergangenheit. Nelson Piquet jr. krönte sich in der ersten Saison zum Champion, im zweiten Jahr war es nach einem Herzschlag-Finale Sebastien Buemi, im dritten Lucas di Grassi. Für jede Meldung aus der Welt der Formel E waren wir in Deutschland dabei.

Die abgelaufene vierte Saison setzte der ersten Formel-E-Generation schließlich ein überaus würdiges Ende. Beim Saisonfinale in den USA wirkte es beinahe so, als wären die Teams an die Grenze der technischen Weiterentwicklung der Boliden gestoßen. Ein regelrechtes Performance-Fest, das auf den engen Straßen von Brooklyn in einem packenden Finale gipfelte.

Letzten Endes ist es jedoch die Competition in der Formel E, die den Reiz an der Serie ausmacht. Es gibt kaum eine internationale FIA-Rennserie, bei der bis zu vier Hersteller auf Augenhöhe mit dem Messer zwischen den Zähnen kämpfen können oder ein Kundenteam dem Werkseinsatz derartig auf der Nase herumtanzt, wie es Techeetah in diesem Jahr bei Renault e.dams gelang.

Die letzten vier Jahre lassen sich schwer in einem kurzen Editorial zusammenfassen. Fest steht ohne Zweifel, dass es eine wilde Reise war. Eine Reise, dessen Ende noch lange nicht in Sicht ist, auch wenn wir uns von der Dallara-Spark-Koproduktion der ersten Generation verabschieden müssen. Noch nicht einmal das letzte Jahr lässt sich in einem kurzen Text beschreiben.

Auf den nächsten Seiten wollen wir deshalb die Highlights aus der letzten Saison rekapitulieren und die wichtigsten Momente des Formel-E-Jahres 2017/18 neu aufleben lassen. Danke an unseren Haus-und-Hof-Designer Dennis für die Arbeit an diesem Heft, danke an alle Redakteure für ihre Beiträge im letzten Jahr— und danke für eine tolle Saison! Viel Spaß beim Lesen,

Tobi

INHALT

6 Das passiert 2018 in der Formel E
Satirischer Blick in die Glaskugel

8 Hong Kong E-Prix I

9 Hong Kong E-Prix II

11 Keine Regelungswut wie in der Formel 1
Kommentar

12 Marrakesch E-Prix

13 Santiago E-Prix

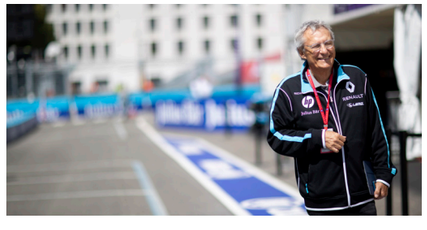
14 Der Mann mit dem Gang
Maro Engel im Portrait

18 Mexico City E-Prix

19 Punta Del Este E-Prix

20 Historisch: 1. Rennen ohne Punkte für Renault e.dams in der Formel E

22 Eine Chronik des Erfolgs
Jean-Paul Driot & e.dams im Portrait



24 Rom E-Prix

25 Paris E-Prix

26 Deutsche Formel-E-Fahrer im Verhör
5 Fragen an Heidfeld, Lotterer, Engel & Abt

30 Berlin E-Prix

36 „Podiums-Zeremonie in der Formel E macht süchtig“
Daniel Abt im Interview

38 Nico Prost, wir müssen reden…
Kommentar

40 Zürich E-Prix

42 Die Geschichte von David gegen Goliath
Techeetah

46 New York E-Prix I

48 Neues Zuhause „Formel E“
Der Weg von Jean-Eric Vergne

50 New York E-Prix II

52 Liebes Fernsehen, wo blieb die Leidenschaft?
Kommentar

56 Das Ende einer Ära
Formel-E-Saisonfinale 2018

SATIRISCHER BLICK IN DIE GLASKUGEL

DAS PASSIERT 2018 IN DER FORMEL E

Neues Jahr, neues Glück. 2018 wird für die Formel E das wahrscheinlich wichtigste Jahr in der noch jungen Geschichte der Elektroserie. Doch trotz all der Analysen und Berichte treiben uns noch immer zahlreiche Fragen um. Was können wir vom neuen Jahr erwarten? Wer hat die besten Chancen auf den Titel? Mit welchen Geschichten aus dem Fahrerlager können die Fans rechnen? Unser Redakteur Tobi wagt wie in jedem Jahr den Blick in die Glaskugel.

Disclaimer: Dieser Beitrag ist satirisch und sollte keinesfalls zu ernst genommen werden. Zu Risiken und Nebenwirkungen fressen Sie die Packungsbeilage und schlagen Sie Ihren Arzt oder Apotheker. Beschwerden oder Liebesbriefe bitte an unsere Mailadresse. Weitere Fragen nehmen die Denver Broncos entgegen — die haben jetzt eh nichts mehr zu tun.

13. JANUAR 2018
MARRAKESCH E-PRIX

Bei einer Wiederholung seines medienwirksamen Wettrennens mit afrikanischen Wildtieren – dieses Mal ging es um einen Geschwindigkeitsrekord – rutscht Jean-Eric Vergne vom Höcker seines Dromedars und zertrümmert sich den Unterarm. Die PETA erstattet wegen einer Kratzspur am Tier Strafanzeige gegen den Franzosen. Vergne fällt voraussichtlich für mehrere Monate aus, kündigt allerdings noch aus dem Krankenhaus seinen geplanten Triathlon auf einem Elefanten an. TECHEETAH ersetzt „JEV“ durch Lewis Hamilton, der sich in seiner winterlichen Social-Media-Auszeit langweilt. Endlich kann er wieder über die Formel E posten.

Daniel Abt wird nach dem Rennen disqualifiziert, weil das Team die Preisschilder von seinen Weihnachtsgeschenken nicht entfernt hatte. Während Teamchef McNish verspricht, dass dieser Fehler dem Team nicht noch einmal passieren werde, feiert Felix Rosenqvist vor Lucas di Grassi seinen dritten Karrieresieg.

3. MÄRZ 2018
MEXICO CITY E-PRIX

Formel-E-Chef Alejandro Agag stellt Netflix als neuen Anteilseigner der Serie vor. Die Tribüne an der Start-/Zielgeraden wird im Zuge der Vorstellung in „Pablo Escobar Grandstand“ umbenannt, was zu einem großen Eklat in der lokalen Presse führt. Auf dem Parkplatz an der Rennstrecke finden sich indes auffällig viele Wohnwagen ein, im Infield eröffnet ein Diner. Im E-Village soll es zudem fortan den Frank-Underwood-Spielplatz für Kinder bis 14 Jahre geben. Lucas di Grassi gewinnt das Rennen vor Sam Bird trotz zweimaligem Wechsel des Heckflügels.

Text: Tobias Bluhm

14. APRIL 2018
ROM E-PRIX

In Rom lässt sich Papst Franziskus im vergoldeten BMW-i8-Safety-Car von Alejandro Agag um die Strecke chauffieren. Der Pontifex ist gerührt, spricht den Spanier noch auf dem Beifahrersitz heilig und verspricht ihm einen eigenen Vatikan-E-Prix auf dem Petersplatz 2019. Sam Bird verpasst den Rennstart, nachdem er seine Station im Touristenbus verfehlt. Der Brite wird postwendend von Ma Qinghua ersetzt, der das Rennen ursprünglich für das chinesische Fernsehen begleiten sollte. Für Mas Fahrzeug muss Virgin noch nicht einmal Birds Sitzerhöhung umbauen. Rennsieger di Grassi lässt seinen Siegerpokal einschmelzen und investiert das Geld in Bitcoins.

28. APRIL 2018
PARIS E-PRIX

Nach einer Reihe von Schimpftiraden landet Sebastien Buemi auf der Polizeiwache. Zwei 14-Jährige haben ihn in der ersten Runde des eRace behindert, beteuert er. Ein YouTube-Clip zeigt jedoch, dass Daniel Abt und Antonio Felix da Costa die Übeltäter waren. Apropos Abt: Nachdem der Deutsche als Sieger in Paris gewertet wird, stellt die FIA im Parc Ferme fest, dass Audi die Preisschilder seiner Ostergeschenke nicht ausschwärzte. Abt wird disqualifiziert. Während Teamchef McNish verspricht, dass dieser Fehler dem Team nicht noch einmal passieren werde, erbt Lewis Hamilton seinen ersten Formel-E-Sieg, konvertiert aus purer Dankbarkeit zum Buddhismus und gibt seinen Rücktritt aus der Formel 1 bekannt.

19./20. MAI 2018
BERLIN E-PRIX

Der Berlin E-Prix avanciert abermals zum Politikum. Nachdem Vizekanzler Martin Chulz, der erst vor chwei Wochen seinen Amtcheid leichtete, für einen Würselen E-Prix plädiert, sagt Sebastian Czaja, der FDP-Fraktionsvorsitzende in Berlin, das Rennen in Tempelhof kurzfristig ab. „Es ist besser, kein Rennen auszutragen, als das falsche Rennen auszutragen“, so Czaja. Edo Mortara steigt gemeinsam mit Andre Lotterer im Berghain ab, um an der Theke über Hongkong zu reden.

10. JUNI 2018
ZÜRICH E-PRIX

Vor dem Zürich E-Prix veröffentlicht St. Alejandro einen ersten Entwurf für den Rennkalender der fünften Formel-E-Saison. Geplant sind neue Rennen im Vatikan, Paraguay und Weißrussland. Ein überraschender Wintereinbruch im Schweizer Sommer zwingt Reifenpartner Michelin, die Fahrzeuge mit Spike-Reifen auszustatten. Hobby-Rallye-Pilot Nico Prost nutzt die Witterungsbedingungen aus und gewinnt mit knapp 40 Sekunden Vorsprung vor Jerome d'Ambrosio. Mitch Evans verbringt das Rennen in Schlittschuhen auf dem zugefrorenen Zürichsee und entdeckt den Eiskunstlauf als neue Leidenschaft für sich.

14./15. JULI 2018
NEW YORK E-PRIX

US-Präsident Donald Trump besucht das Formel-E-Rennen in seiner Heimatstadt und twittert euphorisch über das Event. Ab 2019 solle das E-Village aber auch über einen Golfkurs verfügen, findet der 72-Jährige - dann komme er gern wieder. Lucas di Grassi gewinnt den Titel und verkündet nach der ersten Bitcoin-Milliarde seinen Rücktritt als aktiver Rennfahrer. Felix Rosenqvist wechselt als Posaunist in die Late-Night-Show-Band von Jimmy Kimmel. Daniel Abt hatte am Finalwochenende nicht teilnehmen können, weil er sowie einige weitere Audi-Mitarbeiter wegen falscher Papiere gar nicht erst in die Staaten einreisen durften.

HONG KONG E-PRIX I

02.12.2017

BIRD GEWINNT SAISONSTART IN HONGKONG, HEIDFELD WIRD 3.

Aufregung im Qualifying: Jean-Eric Vergne holt sich trotz eines Drehers vor der Ziellinie die erste Pole-Position der Saison – 0,027 Sekunden vor seinem späteren Titelrivalen Sam Bird und 0,029 Sekunden vor Nick Heidfeld, der die Erwartungen zum Start seines vierten Formel-E-Jahres hochhängt.

Nur wenige Kurven ist die Saison alt, als Nelson Piquet jr. und Andre Lotterer nebeneinander durch die Schikane fahren—der Deutsche prallt in die TecPro-Barriere und kann anschließend weder vor noch zurück, da hinter ihm Evans steht, der seinerseits von Nico Prost blockiert wird. Die Rennleitung bricht das Rennen ab - der erste Rennabbruch der Formel-E-Geschichte. Kurz vor der Rennhalbzeit überholt Bird dann Vergne und geht in Führung. Kurz darauf der Schock—Bird verpasst die Einfahrt in sein Boxenzelt, zwei Mechaniker können sich nur durch einen Sprung retten. Bird erhält eine Durchfahrtsstrafe, die ihn wegen der sehr kurzen Boxengasse in Hongkong nur rund sieben Sekunden kostet. Der Brite gibt die Führung nicht mehr ab und gewinnt den E-Prix vor Vergne und Heidfeld.

Negatives Highlight des Tages ist Andre Lotterer, der nicht nur für den Rennabbruch verantwortlich war, sondern im Rennen ganze vier Strafen erhält—eine 5-Sekunden-Strafe, da die Mechaniker die Kühlgeräte vor dem Rennstart zu spät vom Fahrzeug entfernen, zwei Durchfahrtsstrafen wegen Nicht-Anhaltens, als er die Schikane auslässt und schließlich sogar die Disqualifikation, weil er nach dem Rennen das Auto fahrbereit im Parc Ferme stehen lässt. Auch für Bird gibt es schlechte Nachrichten: Die Kommissare brummen ihm wegen gefährlichen Fahrens in der Boxengasse eine Strafversetzung um zehn Plätze für die Startaufstellung beim Sonntagsrennen auf.

RENNERGEBNIS

1	Sam Bird	DS Virgin Racing
2	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
3	Nick Heidfeld	Mahindra Racing
4	Nelson Piquet	Panasonic Jaguar Racing
5	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
6	Antonio Felix da Costa	MS&AD Andretti
7	Edoardo Mortara	Venturi
8	Alex Lynn	DS Virgin Racing
9	Nico Prost	Renault e.dams
10	Luca Filippi	NIO

„Das war ganz schön stressig! Was für ein tolles Resultat für das ganze Team, das im Sommer wirklich einen überragenden Job gemacht hat. Bei meinem Crash in der Boxengasse konnte ich gar nichts machen, es gibt dort einfach keinen Grip. Nach meiner Strafe dachte ich, dass ich Sechster oder Siebter wäre und habe absolut nicht mehr damit gerechnet, dass ich noch vor Jean-Eric [Vergne] auf die Strecke komme. Ein wundervoller Start ins neue Jahr!“
– Sam Bird, DS Virgin Racing

Text: Tobias Wirtz

HONG KONG E-PRIX II

03.12.2017

ABT DISQUALIFIZIERT, ROSENQVIST SIEGT

Ganz anders als am Samstag sieht die Startaufstellung im Sonntagsrennen aus: Rosenqvist sichert sich die Pole-Position vor Edo Mortara und Daniel Abt. Was noch keiner ahnt: Alle drei Fahrer sollten für jeweils ein negatives Highlight des Tages sorgen…

Was in keinem Saisonrückblick fehlen darf: Die Startampel in Hongkong funktioniert nicht, weshalb nach einer gefühlten Ewigkeit das Safety-Car auf die Strecke geschickt wird—der erste derartige Start in der Geschichte der Rennserie. Rosenqvist zeigt ein gutes Timing beim fliegenden Start, jedoch nicht beim Anbremsen in die erste Kurve. Die Hinterräder seines Mahindra blockieren, er dreht sich und fällt bis auf Platz 10 zurück. Bei der folgenden Aufholjagd kollidiert er nur eine Runde später fast mit Luca Filippi, beide müssen in die Auslaufzone und verlieren weiteren Boden. Mortara führt somit vor Abt und Evans.

Lucas di Grassi, der nur im Mittelfeld liegt, versucht seinen Stint länger zu ziehen als die übrigen Piloten. Ein taktisch guter Zug, der jedoch von einem technischen Problem mit dem Batterie-Management-System an seinem Boliden zunichte gemacht wird. Es sollte noch einige Rennen dauern, bis Audi die technischen Probleme in den Griff bekommt. Hongkong verlässt der amtierende Champion nach einem weiteren Defekt am Vortag ohne Punkte. Neben di Grassi hat auch Rosenqvist seinen Boxenstopp lange hinausgezögert. So liegt der Schwede nach zwei Dritteln des Rennens wieder auf Podiumskurs.

An der Spitze fahren Mortara und Abt einem sicheren Sieg und einem sicheren zweiten Platz entgegen—bis sich Mortara beim Versuch, in seinem zweiten Formel-E-Rennen auch noch die schnellste Rennrunde zu holen, vollkommen unbedrängt dreht—Abt und Rosenqvist gehen vorbei. Abt fährt den Sieg sicher nach Hause, und das an seinem 25. Geburtstag. Das denken zumindest alle—bis bei der technischen Nachkontrolle festgestellt wird, dass die Barcodes auf Motor und Inverter nicht denen entsprechen, die im Fahrzeugpass angegeben sind. Disqualifikation für den Kemptener. Den Sieg erbt Rosenqvist vor Mortara und Evans—das erste Jaguar-Podium in der Formel E. Und obwohl Jaguar im weiteren Saisonverlauf stets die nötige Performance hatte, sollte in dieser Saison kein weiteres mehr hinzukommen.

„Ich bin mehr als enttäuscht. Am Ende wollte ich unbedingt die schnellste Rennrunde holen, habe es etwas übertrieben und die Hinterräder blockiert. Venturi hat ein großartiges Auto gebaut, wir haben die Chance auf den Sieg gehabt—und ich habe sie weggeschmissen. Es ist frustrierend.“
– Edoardo Mortara, Venturi

„Wir haben heute—wenn auch nicht auf die angenehmste Art und Weise—gelernt, dass wir noch jede Menge auf die Topteams aufholen müssen. Nichts lief wirklich nach Plan, noch nicht einmal die Reifen haben wir auf Temperatur bekommen. Für Marrakesch gibt es noch jede Menge Baustellen, an denen wir arbeiten müssen.“
– Alain Prost, Teammanager Renault e.dams

RENNERGEBNIS

1	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
2	Edoardo Mortara	Venturi
3	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
4	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
5	Sam Bird	DS Virgin Racing
6	Oliver Turvey	NIO
7	Maro Engel	Venturi
8	Nico Prost	Renault e.dams
9	Alex Lynn	DS Virgin Racing
10	Sebastien Buemi	Renault e.dams

Text: Tobias Wirtz

KOMMENTAR

KEINE REGELUNGSWUT WIE IN DER FORMEL 1

Vorab: Die beiden ersten Rennen der neuen Formel-E-Saison boten Motorsport vom Feinsten—speziell am Samstag, etwas weniger am Sonntag, wo es bis auf den Dreher von Felix Rosenqvist gleich nach dem Start und die Pirouette des scheinbar sicheren Siegers Edo Mortara zwischendurch auch mal Leerlauf gab.

Das Datum der Rennen lag auch ideal—genau eine Woche nach dem (gähnend langweiligen) Formel-1-Finale in Abu Dhabi. Ich habe den Eindruck, dass ungeachtet der weiter eisernen Anti-Formel-E-Front—sie tobt sich regelmäßig und vor Abscheu triefend in Leserbriefen der ‚Motorsport Aktuell' aus—sich eine größere Zahl von bislang noch eher wankelmütigen Fans erstmals mit der Formel E beschäftigt. Es mag am immer stärkeren Engagement der Deutschen liegen oder schlicht an der Tatsache, dass ansonsten die Saure-Gurken-Zeit beginnen würde, aber egal.

Immerhin war der Saisonauftakt der ‚auto motor und sport' ein 24-seitiges Supplement wert—sehr gut zusammengeschrieben von Claus Mühlberger, unter anderem mit einem sehr tiefschürfenden Interview mit Lucas di Grassi. Auf Facebook schrieb ein User sinngemäß: „Habe bislang noch nicht Formel E geguckt, aber mein Bedürfnis nach Formelsport im TV ist so groß, also schalte ich mal ein..."

Solche Leute könnte man jetzt für die gute Sache gewinnen, doch nun das. Über den Ausfall der Startampel beim zweiten Lauf und die Funklöcher am Samstag, welche die Fahrer von ihren Boxencrews abschnitten, und auch die fehlenden Einblendungen der Restbatteriekapazitäten mag man noch hinwegsehen. Doch die nachträgliche Disqualifikation von Daniel Abt hinterließ nicht nur bei mir, sondern—schaut man auf Facebook—auch bei alten und den erwähnten potenziell neuen Fans einen schalen Beigeschmack.

Es kann zwar keine zwei Meinungen geben, dass Audi Sport ABT Schaeffler unprofessionell gehandelt hat. Böse Absicht zu unterstellen, ginge aber sicher zu weit, denn es handelt sich um Gleichteile. Aber Regeln sind halt mal dazu da, eingehalten zu werden. Nur: Daniel Abt schöpfte aus vertauschten Barcodes sicher keinen Wettbewerbsvorteil. Daher hätte ihn die FIA als Sieger belassen, und nur das Team für seinen Lapsus bestrafen sollen. Punkte in der Teamwertung streichen und dazu von mir aus noch eine Geldstrafe.

Die Formel E sollte sich hüten, den Fehler der Formel 1 zu wiederholen.

Dabei war diese Disqualifikation nur der Höhepunkt einer Serie von Strafen. Da verlor Maro Engel schon am Samstag seinen wohlverdienten vierten Platz, weil er kurzfristig zu viel Power aus seinem E-Antrieb abgezapft hatte—Strafversetzung auf P14. Das Gleiche passierte Mitch Evans im Top-5-Shootout am Sonntag—von P2 zurück auf P4. Frage: Warum gibt es bei den E-Antrieben keine Art „Drehzahlbegrenzer", der ein „Überdrehen" des Antriebs von vornherein verhindern würde? Und dann noch Sam Bird, der am Samstag eine Klasse für sich war: Er nahm am Sonntag auch an der Super-Pole teil, wurde aber danach wegen eines Vergehens vom Vortag um zehn Plätze zwangsversetzt.

Natürlich waren die Strafen kraft Regelwerk der Formel E in Ordnung, wobei im Fall Bird vielleicht zu hart. Aber worauf ich hinaus will, ist Folgendes: Die Formel E sollte sich hüten, den Fehler der Formel 1 zu wiederholen. Zwar wird im Reich des Alejandro Agag noch niemand 105 Startplätze nach hinten versetzt—wie der arme Fernando Alonso. Doch die Formel 1 lähmt sich durch einen immer aufgeblaseneren Strafenkatalog immer mehr selbst, dazu kommen zig verschiedene Reifenmischungen, im Jahr 2018 noch um zwei neue erweitert. Folge: Es blickt kaum noch einer durch.

Auch wenn die Formel E noch weit von solchen Zuständen entfernt ist—in Hongkong wurde für meinen Geschmack (erstmals) zu viel bestraft und reglementiert. Wenn der TV-Zuschauer erst einmal das Gefühl bekommt, dass ein Zieleinlauf erst einmal nur provisorisch ist—was in den sozialen Netzwerken nur allzu deutlich wurde—, verliert ein Autorennen an Attraktivität. Wie gerade auch der Fußball, der durch den Videobeweis auch einen Teil seiner Unschuld verliert — schließlich gehört es doch eigentlich zu jedem Fußballspiel dazu, sich zumindest einmal im Spiel so richtig über den Schiedsrichter aufregen zu dürfen.

Klar, im Motorsport wurde schon immer getrickst und mitunter auch betrogen. Auch in der DTM, auch von Audi, im Übrigen auch in der Großserie, man denke nur an den 3,0 Liter TDI, den die Herren der Ringe unver-froren sogar noch eine Zeitlang an Porsche lieferten. Daher müssen die technischen Kommissare ihre Arbeit gewissenhaft machen. Aber das zu schnelle Zücken von gelben, gelb-roten oder gar roten Karten durch die Rennleitung sollte unterbleiben. Also, liebe Formel E: Schaut zu, dass die Startampel beim nächsten Mal wieder funktioniert und hütet euch vor einem zu kleinteiligen und paragraphenreichen Sündenregister. Die Fans werden es euch danken. Und ihr euch am Ende auch.

Text: Timo Pape

MARRAKESCH E-PRIX

13.01.2018

FELIX ROSENQVIST SIEGT IN MARRAKESCH

Vor dem Rennen erfolgt ein Aufschrei im Fahrerlager: Aus Sicherheitsgründen sprechen sich alle zehn Teams gegen die von der FIA kurzfristig geplante Abschaffung der Mindestzeit beim Fahrzeugwechsel aus. Grund: Die Gurte sind nicht dafür geeignet, schnell angezogen zu werden. Die FIA reagiert und verschiebt die Abschaffung der Mindestzeit auf Santiago, wo andere Gurte zum Einsatz kommen sollen.

Neel Jani bei Dragon raus, Jose Maria Lopez rein—eine von zwei großen und überraschenden Nachrichten kurz nach dem Jahreswechsel, denn auch die Formel E selbst sorgt für Schlagzeilen, indem sie ihren Namen an den Schweizer Industriegiganten ABB verkauft. Lopez bedankt sich auf seiner WTCC-Paradestrecke in Marrakesch für das Vertrauen und stellt den in Hongkong noch meilenweit unterlegenen Dragon auf Startplatz 4 hinter Buemi, Rosenqvist und Bird. Di Grassi kommt nach einem technischen Problem auf seiner Super-Pole-Runde nur auf den fünften Platz. Das Team verwendet den für die Saison zur Verfügung stehenden Joker, um den Inverter straffrei zu wechseln, jedoch sollten sich auch bei dem neuen Bauteil schnell Probleme zeigen.

In der zweiten Runde dann die erste Rennszene, die für Diskussionen sorgt: Daniel Abt zieht am Ende der Start-Ziel-Geraden im Kampf um Platz 6 innen neben Alex Lynn, der die Tür zuschlägt. Dabei kollidieren die Fahrzeuge, Lynn dreht sich und fällt ans Ende des Feldes zurück. Die Rennkommissare geben Abt die Schuld, der Kemptener erhält eine Durchfahrtsstrafe und wird nur Zwölfter. Nach sieben Runden wird di Grassi langsamer und muss seinen Wagen am Streckenrand abstellen—erneut also keine Punkte für Audi.

Nach dem Fahrzeugwechsel schnappt sich Rosenqvist zuerst Bird und dann mit einem sehenswerten Manöver auch Buemi und gewinnt seinen zweiten E-Prix in Folge. Bemerkenswert: Tom Blomqvist erzielt als Achter bei seinem Debüt—in Hongkong trat Kamui Kobayashi für Andretti an—vier Punkte. Es sollen seine einzigen Zähler in der Formel E bleiben…

RENNERGEBNIS

1	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
2	Sebastien Buemi	Renault e.dams
3	Sam Bird	DS Virgin Racing
4	Nelson Piquet jr.	Panasonic Jaguar Racing
5	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
6	Jose Maria Lopez	Dragon Racing
7	Nick Heidfeld	Mahindra Racing
8	Tom Blomqvist	MS&AD Andretti
9	Alex Lynn	DS Virgin Racing
10	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler

„Alex (Lynn) hat mir einfach die Tür zugeschlagen. Wir waren beide am Limit, aber er hätte mir Platz lassen müssen. So etwas ist einfach unnötig, besonders zu Beginn des Rennens. Wir haben nach der Durchfahrtsstrafe die Strategie geändert und sind eine Runde früher an die Box gegangen. Und als ich dann zurück auf der Strecke war, kam die Full-Course-Yellow-Phase. Wir haben alleine dadurch 30 Sekunden verloren. Wenn man sich die Rundenzeiten anschaut, hätten wir heute gewinnen müssen."
– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

Text: Tobias Wirtz

SANTIAGO E-PRIX

03.02.2018

VERGNE & LOTTERER HOLEN 1. DOPPELSIEG DER FORMEL-E-GESCHICHTE

Ein Thema bestimmt vor dem ersten Formel-E-Rennen in Chile die elektrische Motorsportwelt: Die Formel E präsentiert in einem Video das neue Fahrzeug für die fünfte Saison. Auf das „Batmobil" müssen die Fans jedoch noch fast ein ganzes Jahr warten.

Die Pole-Position von Santiago geht ein weiteres Mal an Jean-Eric Vergne, der Sebastien Buemi und Lucas di Grassi auf die Plätze verweist. Neben Sam Bird, der seinen DS Virgin in die Leitplanken wirft, ist erstmals auch Andre Lotterer in der Super-Pole dabei. Auch der Duisburger prallt nach einem Fahrfehler gegen die Leitplanke, fährt die Runde aber im Gegensatz zu Bird noch zu Ende und stellt den TECHEETAH auf Startplatz 3, da di Grassi nach einem Inverter-Tausch zehn Plätze nach hinten muss.

Beim Start schiebt sich Nelson Piquet jr. bis auf den zweiten Platz nach vorn, auch Lotterer kommt an Buemi vorbei. Im Mittelfeld kollidieren derweil Nick Heidfeld und Daniel Abt—beide scheiden im Anschluss mit einem Aufhängungsbruch aus. Lotterer geht kurz vor Rennhalbzeit an Piquet vorbei und sorgt somit für eine TECHEETAH-Doppelführung. Der erste Fahrzeugwechsel ohne Mindestzeit sieht Vergne und Felix Rosenqvist als Sieger, die meisten übrigen Piloten verlieren deutlich an Boden.

Der Franzose hat jedoch keinen Boxenfunk in seinem zweiten Fahrzeug zur Verfügung, was dazu folgt, dass er die Renndistanz falsch einschätzt: Er glaubt, mit der verbleibenden Restenergie eine weitere Runde fahren zu müssen, weshalb er auf der Geraden stets sehr früh das Strompedal lupft. Dies verleitet Lotterer zu mehreren Angriffen am Ende der Start-Ziel-Geraden, die Vergne jedoch mit vollem Einsatz abblocken kann. Am Ende steht der erste Doppelsieg der Formel-E-Geschichte—im Nachhinein jedoch äußerst umstritten.

Der Grund: TECHEETAH und Dragon befestigten verbotenerweise Kabelbinder an den neuen Sicherheitsgurten, mit denen Fahrer und Mechaniker die Gurte schneller zuziehen können. Die Rennkommissare belassen es trotz der unerlaubten Modifikation, die den Fahrern einen Wettbewerbsvorteil verschaffte, bei einer Geldstrafe, was in den sozialen Medien zu einem großen Aufschrei führt—gerade mit der harten Abt-Disqualifikation von Hongkong im Hinterkopf.

RENNERGEBNIS

1	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
2	Andre Lotterer	TECHEETAH
3	Sebastien Buemi	Renault e.dams
4	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
5	Sam Bird	DS Virgin Racing
6	Nelson Piquet jr.	Panasonic Jaguar Racing
7	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
8	Jerome d'Ambrosio	Dragon Racing
9	Antonio Felix da Costa	MS&AD Andretti
10	Nico Prost	Renault e.dams

„Das war tolles Racing! Ich hatte eine gute Pace, aber es ist in der Formel E nicht einfach zu überholen. Abgesehen davon weiß JEV auch, wie man sich verteidigt. Ich lerne noch immer, wie diese Serie funktioniert. Aber es ist schön zu sehen, was das Team an einem perfekten Wochenende erreichen kann. Für den Moment bin ich einfach nur happy, das Leben ist gut zu mir!"
– Andre Lotterer, TECHEETAH

„Ich muss mich bei Daniel (Abt) entschuldigen. Sein Ausfall geht auf meine Kappe. Ich habe in Kurve zwei eine Lücke gesehen, habe mein Auto aber nicht rechtzeitig positionieren können. Ich suche dich gerade im Fahrer-lager und hoffe, nicht von dir verprügelt zu werden."
– Nick Heidfeld, Mahindra Racing

Text: Tobias Wirtz

MARO ENGEL
IM PORTRAIT

Der Mann mit dem Gang

Text: Tobias Bluhm

Der Weg durch eine Boxengasse in der Formel E ist lang. Immerhin 40 Autos stehen hier in den Garagen bereit—doppelt so viele wie in der Formel 1. Egal ob in Marokko, Uruguay oder Deutschland—bei der Formel E wird viel gelaufen. Gut und gerne 15 Kilometer legen die Verantwortlichen der Serie am Rennsamstag zu Fuß zurück, Fotografen deutlich mehr, die Fahrer vielleicht ein bisschen weniger.

Aber lange Fußwege sind noch lange kein Grund für schlechte Laune. Ganz im Gegenteil: Als mir Maro Engel entgegenkommt, ist der gebürtige Münchener gut gelaunt. Das zufriedene, zurückhaltende Schmunzeln, die ausgeglichene Ruhe, der leicht federnde Gang. Es gibt irgendetwas an Engel, das fasziniert.

In meinen Gesprächen mit ihm wirkt der 32-Jährige ruhig, abgeklärt, professionell, zufrieden. Jedes Mal aufs Neue beeindruckt mich Engel mit seiner Abgeklärtheit auf und abseits der Strecke, besonders weil Medientermine eher zu den nervigeren Teilen des Wochenendes zählen. Engel ist ein Vollprofi, der besonders im GT-Sport alles mitgenommen hat, was geht: Bathurst, Nürburgring, Macau, Brands Hatch.

Dabei war die Karriere des Venturi-Piloten nie die klassische Bilderbuch-Geschichte: „Das erste halbe Jahr in einer richtigen Formel-Serie war wahrscheinlich das schlimmste meiner Karriere. Es kam einfach nichts zusammen, obwohl wir zu den Favoriten der Meisterschaft gehört haben“, blickt Engel zurück. Nach einigen Jahren im regionalen, nationalen und internationalen Kartsport war er 2001 in die deutsche Formel BMW Junior gewechselt und stieg anschließend in die deutsche Formel BMW auf.

„Ein guter Bekannter brachte schließlich einen neuen Ingenieur ins Team, der uns durch die zweite Saisonhälfte begleitete. Ab da ging es bergauf“, erinnert er sich. „Es kamen endlich die ersten Punkte, der erste Sieg in Spielberg und ein paar Podien hinzu.“

„Auf einmal war meine Karriere vorbei“

Durch die guten Ergebnisse wuchs das Interesse am schnellen Blondschopf rasant. Auch einige Formel-3-Teams klopften bei Engel an. Nach mehreren Gesprächen unterschrieb der damals 17-Jährige schließlich für die 2003er-Saison beim Opel-KMS-Team und stieg an der Seite von Timo Glock in die neu gegründete Formel-3-Euroserie ein—nach gerade einmal einem Jahr in der Formel BMW.

„Das war rückblickend ein riesiger Karrierefehler“, denkt Engel zurück. „Einerseits wäre es besser gewesen, noch einmal ein ganzes Jahr in der Formel BMW um die Meisterschaft zu fahren, andererseits hatten wir nicht das Budget für eine vollständige Formel-3-Saison. Auch das Team war nicht gut aufgestellt, wir waren einfach zu weit hinten. Und so kam es dann, dass das Geld nach vier Rennwochenenden aufgebraucht und meine Karriere erst einmal… na ja… vorbei war.“

„Finanziell ging es uns damals sowieso nicht allzu gut. Das hat das Ganze natürlich schwer gemacht.“

Engel weiter: „Schon lange konnte man den Motorsport nicht mehr nur aus der eigenen Tasche finanzieren. Wie in jedem anderen Sport wird man nur gut, wenn man viel trainiert—bei uns Rennfahrern kostet das Training aber enorm viel. Wir hatten uns einfach auf andere verlassen, die meinten, dass das Geld von Sponsoren schon käme. Meine Eltern haben mich natürlich unterstützt, wo sie nur konnten, aber finanziell ging es uns damals sowieso nicht allzu gut. Das hat das Ganze natürlich schwer gemacht.“

Schneider, Rosberg & Schumacher als Mentoren

Soll heißen: Ein Karrierestart in Monaco, dem Mittelmeer-Mekka des Motorsports und größten Magneten für die Reichen und Schönen dieser Welt, bedeutet noch lange nicht, dass Maro Engel in seiner Kindheit wie Krösus lebte. Als er drei Jahre alt war zog Vater Rainer, seines Zeichens Modedesigner aus Franken, mit seiner jungen Familie ins Fürstentum. Maro ging mit Formel-1-Weltmeister Nico Rosberg in den Kindergarten und die Schule, drehte gemeinsam mit ihm die ersten Runden im Kart.

„Es ist für mich ein großes Privileg, dort aufgewachsen zu sein. Ich bin auf diese Weise früh mit dem Rennsport in Berührung gekommen. Bernd Schneider hat mir mit sechs Jahren die Hütchen auf der Kartstrecke aufgestellt und gezeigt,

was eine Ideallinie ist, ich bin mit Michael Schumacher Rennen gefahren. Das war eine riesige Ehre für mich."

Den Grundstein für Engels Rennsport-Begeisterung legte Keke Rosberg, der Formel-1-Weltmeister von 1982. Nachdem der Finne seinem Sohn Nico zum sechsten Geburtstag ein erstes Kart schenkte, überzeugte er auch Rainer Engel von der Idee, seinem Sohn, der zwei Monate später Geburtstag feierte, ein Kart zu schenken, damit beide Kinder zusammen fahren könnten. Die Rosbergs und Engels waren schon damals gut miteinander befreundet, auch Michael Schumacher war ein guter Freund von Engels Eltern.

„Unter dem Strich war es einfach nicht mehr möglich, finanziell irgendetwas dem Rennsport beizusteuern."

Dass alle Monegassen superreich sind, stempelt Engel indes klar als Klischee ab. „Damals war es sogar eher das Gegenteil", erinnert er sich und wird nachdenklich. „In der Firma meines Vaters sind während meiner Formel-BMW-Zeit leider ein paar Geschäfte gelaufen, die uns extrem geschadet haben. Das Unternehmen wurde verkauft, und die neuen Besitzer haben im Börsencrash von 2001 extrem viel Geld verloren. Sie konnten die Kunden nicht mehr mit der Ware beliefern."

„Dadurch gab es nicht nur einen finanziellen Einschnitt bei uns, sondern auch einen Image-Schaden für unsere Firma. Das soll keine Ausrede sein, aber unter dem Strich war es einfach nicht mehr möglich, finanziell irgendetwas dem Rennsport beizusteuern."

Sponsorensuche im Fürstentum

Anstelle des Motorsports nahm nun die Schule die Hauptrolle in Engels früher Karriere ein. Er schloss sein Abitur ab und begann ein Studium der internationalen BWL, verlor den Motorsport aber nie aus den Augen.

„Das war schon eine prägende Erfahrung für mich. Ich musste selber schauen, wie ich den Rennsport finanziert bekomme", erklärt er und zieht sich, während sich eine Wolke vor die Sonne schiebt, einen Pullover über. „Ich habe eigene Mappen erstellt und versucht, mit so vielen Leuten wie möglich zu reden, bei fremden Firmen geklingelt und gefragt, ob sie fünf Minuten Zeit hätten. Nach etwas über einem Jahr habe ich endlich einen Sponsor gefunden, der bereit war, in mich zu investieren."

Mit dem neuen Geld trat Engel 2005 in der Italienischen Formel 3000 an, 2006 und 2007 mit dem bekannten Carlin-Team in der britischen Formel 3. Nach einem fünften Gesamtplatz im ersten Jahr kam dann das rettende Junior-Vertragsangebot von Mercedes-AMG.

Engel wechselte 2008 in die DTM und kämpfte die ersten Jahre an der Seite von Ralf Schumacher, Mathias Lauda und David Coulthard für die Marke mit dem Stern. 2012 kamen Einsätze in der International GT Open und der australischen GT-Meisterschaft hinzu, 2013 die V8 Supercars.

Verliebt, verlobt, verheiratet…

Diese bewegenden Jahre in seiner Karriere hielten Engel ohne Zweifel am Boden. Trotz seines Erfolges gehört er zu den bodenständigsten und aufrichtigsten Charakteren im Formel-E-Fahrerlager. Während wir auf einer Kiste mit Ersatzteilen hinter der Venturi-Garage in Berlin sitzen, bedankt er sich auf Französisch bei der Teammitarbeiterin Stephanie „Steph" Baldet, die noch einmal ins Teamhotel gefahren ist, weil Maro seinen Helm vergessen hatte. Er grüßt Kollegen auf Englisch, spricht mit mir auf Deutsch. Später kommen außerdem Interviews auf Italienisch hinzu.

Ein Wochenende in der Formel E ist voll, multilingual, anstrengend, nervenaufreibend. Die Offenheit, die Engel trotzdem bei jedem Interview und bei jeder Autogrammstunde versprüht, ist schwer beeindruckend. Stärke zieht der 32-Jährige auch aus der Liebe. Seit mehr als zehn Jahren ist er mit seiner Steffi zusammen. Das Paar heiratete schließlich im vergangenen Sommer in Monaco.

„Steffi ist eine riesige Unterstützung, ich verdanke ihr so viel", schmunzelt Engel. In seiner V8-Supercars-Zeit musste das Paar eine Fernbeziehung zwischen Monaco und Australien durchstehen. Während Engel dort im Mercedes-Kundenprogramm Rennen fuhr, organisierte Steffi mit ihrer Schwiegermutter das gemeinsame Wintersport-Mode-Label an der Cote d'Azur.

Genaue Pläne für die Zukunft

Maro Engel erinnert sich noch genau an das erste gemeinsame Treffen: „Wir haben uns bei meinem ersten offiziellen DTM-Termin 2008 in Düsseldorf zum ersten Mal gesehen, sie hatte damals für die ITR gearbeitet. Sie hat eigentlich mein gesamtes berufliches Leben mit mir durchlebt, mich immer unterstützt und mir der Rücken freigehalten. Ich bin dankbar, so eine tolle Frau an der Seite zu haben, die mit mir durch dick und dünn gegangen ist." Das Paar erwartet im August das erste gemeinsame Kind, eine Tochter soll es werden.

Aber auch auf dem Karrierepfad geht es für Maro Engel weiter bergauf. 2016 wechselte er in die Formel E—seine erste Formel-Serie seit 2007. Zuletzt kämpfte er sich in Paris nach einem überragenden E-Prix auf Rang 4 vor. Es war das beste Resultat seiner bisherigen Elektro-Karriere. Hinzu kommen immer wieder Einsätze in der VLN, der Blancpain-GT-Serie oder der IMSA-Sportwagen-Meisterschaft. Eine Zukunft in der Formel E ist ihm inzwischen so gut wie gewiss: „Ich weiß schon ziemlich genau, was ich nächstes Jahr mache", erklärt er, „nur sagen kann ich noch nichts."

Maro Engel verabschiedet sich nach einem gut 20-minütigen Plausch mit Handschlag von mir. „Mach was Nettes draus", zwinkert er mir zu und zieht noch einmal den Reißverschluss seines Pullovers hoch. Inzwischen ist der Himmel grau, es wird windig. Dann geht er mit federnden, ruhigen Schritten zurück zur Venturi-Garage in der langen Boxengasse der Formel E.

MEXICO CITY E-PRIX

03.03.2018

DANIEL ABT HOLT 1. DEUTSCHEN FORMEL-E-SIEG FÜR AUDI

Obwohl Audi das Inverter-Problem endlich erkannt und gelöst hat, müssen die Ingolstädter das Rennen in Mexiko vorerst noch mit der alten Version des Inverters bestreiten - eine Modifikation der homologierten Teile darf erst nach einer Frist von 30 Tagen vorgenommen werden. Die FIA stellt zudem klar, dass Manipulationen der Sicherheitsgurte grundsätzlich verboten sind.

Im Qualifying dann eine erneute Sternstunde für Rosenqvist: Er sichert sich die Pole-Position vor Oliver Turvey und Buemi. Di Grassi und Bird starten nach Rückversetzungen wegen Inverter- bzw. Getriebewechsels aus der letzten Startreihe.

Rosenqvist gewinnt den Start und fährt souverän an der Spitze des Feldes. In Runde 14 dann der Schock für alle Fans des jungen Schweden: Sein Mahindra bleibt in der Zielkurve stehen. Es gelingt Rosenqvist zwar, das Fahrzeug neu zu starten, aber er liegt nun auf Platz 20. Der Shutdown wiederholt sich wenige Runden später. Rosenqvist wechselt sehr früh ins zweite Auto und gibt das Rennen schließlich auf. Das gleiche Schicksal widerfährt auch seinem Teamkollegen Nick Heidfeld. Turvey führt nun vor Buemi und Daniel Abt, aber der Schweizer verbremst sich in der ersten Kurve, wodurch Abt vorbeikommt.

Die Entscheidung im Kampf um den Rennsieg fällt beim Fahrzeugwechsel: Daniel Abt ist hier deutlich schneller als Turvey und übernimmt die Führung, die er unangefochten ins Ziel rettet. Es ist der erste Sieg eines deutschen Fahrers in der Formel E. Zweiter wird trotz massiven Drucks von Buemi der NIO-Pilot Turvey, der sein bestes Karriereresultat feiert. Vergne vergrößert mit Platz 5 seinen Vorsprung in der Gesamtwertung, da Rosenqvist und Bird leer ausgehen. Der Brite kollidiert wenige Runden vor dem Ziel mit Nico Prost, der seinen Renault e.dams anschließend mit gebrochener Radaufhängung abstellt. Bird kann mit dem beschädigten Wagen weiterfahren, kommt aber am Ende nur auf Platz 17.

RENNERGEBNIS

1	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
2	Oliver Turvey	NIO
3	Sebastien Buemi	Renault e.dams
4	Nelson Piquet jr.	Panasonic Jaguar Racing
5	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
6	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
7	Antonio Felix da Costa	MS&AD Andretti
8	Edoardo Mortara	Venturi
9	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
10	Alex Lynn	DS Virgin Racing

„Platz 1 wäre heute nicht möglich gewesen, Daniel war einfach zu schnell. [Oliver Turvey] ist zu einer Schlange geworden. Im letzten Jahr hat er in einem unterlegenen Auto gelernt, wie man die Tür zumacht. Heute hat er sein Wissen umgesetzt. Ich hatte einen problematischen Boxenstopp, weil ich fast mit Nico (Prost, Buemis Teamkollege) zusammengestoßen wäre, weil er seinen Boxenstopp zur gleichen Zeit wie ich absolvierte. Die Punkte sind trotzdem schön für die Meisterschaft."
– Sebastien Buemi, Renault e.dams

„Hinter uns liegt ein harter Tag, gekrönt von einem fantastischen Rennen und einem unglaublichen Boxenstopp. Ich muss mich bei meinen Mechanikern bedanken, die Jungs verdienen heute Abend ein Bier! Die erste Rennhälfte war nicht einfach, ich hing hinter Sebastien (Buemi) fest und musste ihn in einen Fehler treiben. Der Rest ist Geschichte. Hoffentlich dürfen wir den Rennsieg heute behalten."
– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

Text: Tobias Wirtz

PUNTA DEL ESTE E-PRIX

17.03.2018

JEAN-ERIC VERGNE GEWINNT NERVENKRIEG GEGEN LUCAS DI GRASSI

In Genf zeigt die Formel E erstmals den neuen „Gen2"-Boliden dem interessierten Publikum. Auch manche Teams wie Nissan stellen dort erstmals ihr Fahrzeug für die fünfte Saison vor. Carmen Jorda macht sich bei diversen Rennfahrerinnen unbeliebt, indem sie ihnen die Formel E anstelle der Formel 1 als Karriereziel empfiehlt—wegen der geringeren physischen Anforderungen in der Elektroserie. Dann geht es an den Strand von Uruguay.

Die Super-Pole auf der bereits nach dem Shakedown von den Fahren als gefährlich bezeichneten Strecke verkommt zur Farce: Drei der fünf Piloten werden disqualifiziert, weil sie auf ihrer Runde einen Poller in der Schikane berührt haben. Eine weitere Disqualifikation gibt es für Evans, weil die Gewichtsverteilung seines Jaguars nicht dem Reglement entsprach. Die Pole-Position geht somit kampflos an den langsamsten der fünf Piloten, Jean-Eric Vergne.

Im Rennen folgt eine der besten Saisonleistungen des Franzosen: Nahezu von der Start- bis zur Ziellinie muss er sich Angriffen von di Grassi erwehren, was ihm auch souverän gelingt. Di Grassi kämpft mit allen Mitteln, findet jedoch keinen Weg vorbei. Mit seinem zweiten Saisonsieg baut Vergne seine Meisterschaftsführung weiter aus. Für di Grassi, der bislang drei Punkte auf dem Konto hatte, beginnt eine bemerkenswerte Serie—er wird in allen weiteren Rennen auf einem der beiden oberen Treppchenstufen stehen.

Daniel Abt liegt auf dem dritten Platz, als sich seine Gurte lösen. Aus Sicherheitsgründen fährt der Deutsche sofort an die Box—der Traum vom Kampf um den Titel scheint mit Platz 14 somit schon zur Saisonhalbzeit ausgeträumt. 10.000 Euro kostet es di Grassi zudem, dass er sich vor dem Rennen für die falsche Unterwäsche entschieden hat—sie verfügt nicht über die notwendige FIA-Freigabe. Ein Fehler, der nicht zum letzten Mal in dieser Saison auftreten sollte…

Das Rennen geht jedoch wegen einer anderen, kaum beachteten Tatsache in die Formel-E-Annalen ein: Es ist das einzige von 45 Rennen, bei dem das Team Renault e.dams antrat und keinen einzigen Zähler mitnimmt. Buemi ist früh im Rennen nach einem Fahrfehler in die Streckenbegrenzung geprallt und ausgeschieden. Prost hatte nach einem Batteriewechsel eine Zeitstrafe von zehn Sekunden erhalten, die ihm jede Chance auf die Punkteränge raubt. Er kommt auf Platz 14 ins Ziel.

RENNERGEBNIS

1	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
2	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Sam Bird	DS Virgin Racing
4	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
5	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
6	Alex Lynn	DS Virgin Racing
7	Oliver Turvey	NIO
8	Jose Maria Lopez	Dragon Racing
9	Jerome d'Ambrosio	Dragon Racing
10	Maro Engel	Venturi

„Druck ist Teil meines Lebens. Und von Lucas Druck zu bekommen, ist hart, er ist ja mit Abstand der beste Formel-E-Fahrer und der amtierende Champion. Mehr Druck kann man eigentlich nicht machen, als er heute gemacht hat. Unser Team arbeitet wirklich so hart. Manchmal mache ich auch zu viel Druck auf mein Team, aber das Resultat heute macht jetzt jeden im Team noch hungriger auf mehr Erfolge und mehr Punkte."
– Jean-Eric Vergne, TECHEETAH

„Ich bin nicht wirklich zufrieden. Man hat mir die Pole-Position abgenommen, und das ist sehr unfair. Wir hatten zwar das schnellste Auto, und ich habe es einige Male probiert. Aber das hätte einfach nur in einem Unfall geendet. Ich habe es wirklich hart probiert, und JEV hat super verteidigt. Aber wir hatten hier wirklich das schnellste Auto, und damit dann nicht zu gewinnen, ist bitter."
– Lucas di Grassi, Audi Sport ABT Schaeffler

Text: Tobias Wirtz

Historisch: 1. Rennen ohne Punkte für Renault e.dams in der Formel E

Text: Svenja König

Nach zwei äußerst erfolgreichen E-Prix in Uruguay in den Jahren 2014 und 2015 erlebte Renault e.dams am vergangenen Wochenende den schlechtesten Rennsamstag seiner Formel-E-Geschichte. Da Sebastien Buemi die bisherigen Rennen in Punta del Este in den Saisons 1 und 2 gewinnen konnte, war das französische Werksteam eigentlich optimistisch nach Uruguay gefahren. Dieses Jahr jedoch wendete sich das Blatt: Buemi musste acht Runden vor Schluss das Rennen aufgeben, und sein Teamkollege Nicolas Prost beendete das Rennen als 15. außerhalb der Punkte.

Im 1. Freien Training sah es noch so aus, als könnte Renault an die Erfolge der letzten Jahre in Punta del Este anschließen. Buemi gewann die Session und konnte mit einem neuen Rundenrekord von 1:14.536 Minuten glänzen. Für die Super-Pole konnte er sich am Nachmittag aber nicht qualifizieren und musste sich mit Startplatz 6 für das Rennen begnügen.

Am Start verlor Buemi zwei Plätze, kämpfte sich jedoch bis zur ersten Safety-Car-Phase an Andre Lotterer und Sam Bird vorbei. Mit dem Restart versuchte er, Daniel Abt zu überholen und beschädigte dabei sein Hinterrad: In der langgezogenen Rechtskurve verließ er minimal die Ideallinie, rutsche seitlich gegen die Mauer und beschädigte seine Aufhängung hinten links. Das führte dazu, dass er schon früh im Rennen in das zweite Auto wechseln musste. Dies verfügte aber nicht über genug Energie, um das Rennen zu Ende zu fahren. Der Schweizer musste acht Runden vor Schluss aufgeben.

„Unser Auto wäre schnell genug gewesen, um damit aufs Podium zu fahren."

„Ich hatte einen ziemlich schlechten Tag, und es tut mir für das Team sehr leid", sagt Buemi nach dem Rennen. Trotzdem schaut er optimistisch auf die anstehenden Rennen in Europa: „Unser Auto wäre schnell genug gewesen, um damit aufs Podium zu fahren—mein Mauerkontakt hat das leider ruiniert. Natürlich bin ich enttäuscht, aber wir müssen jetzt nach vorne schauen. Auch wenn man es im Qualifying vielleicht nicht gesehen hat, denke ich, dass wir schnell genug waren. Das ist ein positiver Aspekt, den ich mitnehme."

Nico Prost startete nach einem Unfall im Qualifying von Position 19 in das Rennen. Er bewies ein erstklassiges Energiemanagement und kam als letzter Fahrer zum Autowechsel. Da sein Team im Vorhinein die Batterie seines Fahrzeugs gewechselt hatte, musste er in der Boxengasse noch eine 10-Sekunden-Zeitstrafe absitzen, bevor er wieder ins Renngeschehen eingreifen konnte. Dies verhinderte jedoch eine Platzierung in den Top 10. Prost beendete das Rennen als 15.

„Man muss mal auf Risiko fahren"

„Die Situation nach dem Qualifying war schwierig. Das Fahrerlevel in der Meisterschaft ist so hoch, da muss man auf Risiko fahren. Ich war auf einer guten Runde, konnte pushen, bin dann aber eingeschlagen. Unser Auto wäre aber gut genug gewesen, um an der Spitze mitzufahren. Ich hatte mir wirklich mehr erhofft", stimmt Prost seinem Teamkollegen Buemi bezüglich der Konkurrenzfähigkeit des Renault-Flitzers zu.

Zwar bleibt Buemi Vierter in der Meisterschaft, und auch wenn das Team keine Punkte aus Uruguay mitnehmen konnte, verteidigte die Equipe den fünften Platz in der Teamwertung. Allerdings hat man inzwischen 68 Punkte Rückstand auf Spitzenreiter TECHEETAH. Zufriedenstellend war das Wochenende für das beste Team der letzten drei Jahre nicht, weiß auch der Renault-Verantwortliche Vincent Gaillardot: „Wir hatten gehofft, dass wir uns mit diesem Rennen in der Fahrermeisterschaft weiter nach vorne arbeiten können. Leider konnten wir das nicht umsetzten, da wir viele kleine Fehler gemacht haben. Im Gegenteil, der Abstand nach vorne ist größer geworden. Dass die Super-Pole wieder zwischen fünf verschiedenen Teams ausgefahren wurde, zeigt wie eng die Meisterschaft ist. Jetzt müssen wir die besten Zeiten und Sektoren fahren, um uns wieder Pole-Positions und Siege zu erkämpfen. Umso mehr ist das unser Ziel in dieser Phase der Meisterschaft."

JEAN–PAUL DRIOT & E.DAMS IM PORTRAIT:

Eine Chronik des Erfolgs

Es ist Sonntag, der 3. Juli 2016. London präsentiert sich bei strahlendem Sonnenschein und 22 Grad Celsius von seiner schönsten Seite. An den Ufern der Themse schieben sich abertausende Touristen vorbei am London Eye in Richtung der Houses of Parliament. Doch der herrliche britische Sommertag kümmert die Angestellten des Renault e.dams-Teams hinter der Boxenmauer auf dem nördlichen Abschnitt des Carriage Drive im Battersea Park nur wenig.

Sie halten stattdessen den Atem an. Sie warten auf die karierte Flagge, die die Meisterschaft von Sebastien Buemi besiegeln würde. Der Crash in Runde 1, die Arbeit aus den letzten achteinhalb Monaten und der psychologische Kampf gegen Lucas di Grassi sind vergessen. Jetzt geht es nur noch um die schnellste Rennrunde.

Dann, nach exakt 96,525 Kilometern, überquert Nico Prost die Ziellinie. Buemi steht bei seinem Team und feiert. Das Rennen ist vorbei, es ist geschafft: Der Schweizer ist die schnellste Runde gefahren. Er hat di Grassi und ABT den Titel verwehrt und sich selbst zum Meister gekrönt. Renault e.dams gewinnt gleichzeitig nicht nur das Rennen, sondern zum zweiten Mal in Folge auch den Titel in der Teamwertung der Formel E. Es ist ein Tag für die Geschichtsbücher.

Der historische Dreifach-Erfolg, der den Formel-E-Fans noch lange im Gedächtnis bleiben wird, ist das Ergebnis von jahrelanger Arbeit, brennender Leidenschaft und einem Quäntchen Glück. In der Folgesaison sollte e.dams erneut siegreich aus einem Herzschlag-Finale hervorgehen, wenngleich dieses Mal ohne den Fahrer-Titel. Wo liegt das Geheimnis für die e.dams-Triumphe in den ersten Formel-E-Jahren.

Frühe Erfolge von DAMS

Zeitsprung, Herbst 1988. Der französische Öl-Händler, Unternehmer und Motorsport-Fanatiker Jean-Paul Driot tut sich mit dem ehemaligen Formel-1-Piloten Rene Arnoux zusammen, um ein eigenes Rennsport-Team zu eröffnen. Für die Formel-3000-Saison 1989, damals die letzte Stufe auf der Karriereleiter vor der Formel 1, meldet sich das Duo mit ihrem Rennstall „Driot Arnoux Motor Sport“ und zwei Fahrzeugen an. Für „DAMS“, so die Abkürzung, ist es der Startschuss für eine lange, ruhmreiche Reise.

Der erste Erfolg für DAMS ließ nicht lange auf sich warten. Bereits in der Premierensaison feierten Driot und Arnoux sensationell den Vize-Titel mit Erik Comas. Im Folgejahr wurde der Franzose sogar Meister. Olivier Panis und Jean-Christophe Boullion feierten 1993 und ’94 ihrerseits F3000-Titel mit DAMS—alle drei sollten später in die Formel 1 aufsteigen. „Dabei war es anfangs nur ein Hobby“, lächelt Driot heute.

„Ich habe den Motorsport immer nur als Leidenschaft von mir angesehen und wollte eigentlich nie das große Geld. Ich bin im Nirgendwo des Zentralmassivs von Frankreich aufgewachsen, da gab es außer kurvigen und steilen Straßen nichts“, erinnert er sich auf der offiziellen Website der Formel E. „Mein Vater und ich hatten immer viel Spaß dabei, dort mit unserem Mustang zu fahren. Ich mochte schon immer den Wettbewerb. Und so kam ich eines Tages zum Rennsport.“

Ein Jahr nach der Gründung von DAMS verließ Arnoux das Projekt, Driot benannte den Rennstall in „Driot Associes Motor Sport“ um. Der Erfolg riss trotzdem nicht ab. Driot beschäftigte in seiner Zeit Ingenieure wie Vincent Gaillardot, Jacky Eeckelaert oder Rob Arnott, die sich später bei e.dams, Venturi und Andretti in der Formel E wiedertrafen. 1990 nahm er schließlich einen wilden, unerfahrenen, aber talentierten 20-jährigen Schotten unter seine Fittiche, dem er 27 Jahre später ebenfalls wieder in der Elektroserie begegnen würde: der heutige Audi-Teamchef Allan McNish.

Text: Tobias Bluhm

Vom Öl-Handel zum Elektro-Rennsport

Die Jahre zogen vorbei, und Driot feierte—einmal abgesehen vom gescheiterten Versuch, ein Formel-1-Team aufzubauen—einen Erfolg nach dem nächsten. Ausgehend von der Formel 3000 versuchte sich DAMS zudem immer wieder auch in anderen Serien. So leitete Driot unter anderem Einsätze bei Rennen der FIA-GT-Meisterschaft, den 24 Stunden von Le Mans, der A1-Grand-Prix-Serie, der Formel Renault 3.5 oder dem Formel-Renault-V6-Eurocup.

„Ich hoffe, du kommst mit, wenn ich die Formel E mache.“

Mit der Gründung der GP2 im Jahr 2005 brachte sich DAMS schließlich wieder als Talentschmiede für die Formel 1 ins Spiel. In den 13 bisherigen Jahren der GP2/Formel 2 saßen Fahrer wie Jose Maria Lopez, Kamui Kobayashi, Romain Grosjean oder Jolyon Palmer im Büro von Driot, der den Großteil seiner Zeit jedoch weiterhin im internationalen ÖL-Handel oder auf dem Golfplatz verbrachte. Wie kommt man ausgerechnet aus dieser Branche in die Formel E?

„Alejandro (Agag) und Alberto (Longo) sind seit Jahren gute Freunde von mir, wir hatten uns in der GP2 kennengelernt“, plaudert Driot über die beiden Formel-E-Gründer. „Eines Abends waren wir nach einem Rennen in Bahrain gemeinsam essen, schauten aufs Meer und Alejandro sagte zu mir: Ich hoffe, du kommst mit, wenn ich die Formel E mache. Ich antwortete: Wenn du das machst, wie könntest du wohl ohne mich beginnen?“

„Ich kannte jemanden, der gerade einen elektrischen Einsitzer entwickelt hatte—eine Firma namens Formulec—, also empfahl ich ihm, dass er sich vielleicht mit ihnen treffen sollte. Er buchte seinen Flug sofort nach Paris um. Ich war also quasi von Anfang an an Bord.“

Erfolgsrezept Familie

Nach Andretti war das DAMS-Team 2013 einer der ersten Rennställe, die sich für die Formel E einschrieben. Auch in der Elektroserie dominierte Jean-Paul Driot, inzwischen mit grauem Haar und tiefen Lachfalten um seine braunen Teddybär-Augen, vom Start weg: „In der ersten Saison war die Technik gleich, in der zweiten hatten wir den besten Antrieb. Vor allem lag unser Erfolg aber an der Erfahrung. In den 30 DAMS-Jahren habe ich gelernt, was es braucht, um ein Formel-auto für die vorderen Positionen abzustimmen. Ich denke, das hat uns viel geholfen.“

Ein wirkliches Erfolgsrezept gibt es für Driot allerdings nicht. „Mein Fundament sind meine 43-jährige Ehe, meine zwei verheirateten Söhne und vier Enkel. Sie sind für mich mein größter Erfolg in meiner Karriere. Wenn es ums Business geht, freut man sich darüber, Verträge zu unterschreiben, ein Rennen zu gewinnen, dann eine Meisterschaft, dann ein weiteres Rennen—es ist wie eine Formel. Doch mein Beispiel ist keine Formel, sondern das Leben.“

Mammutaufgabe mit Nissan

Driots Erfolgs-“Formel“ führte ihn allein in den letzten vier Jahren zu drei Team-Meisterschaften in der Formel E, einem GP2-Titel und einer Formel-Renault-3.5-Meisterschaft. Zur anstehenden fünften Formel-E-Saison bekommt er mit Nissan einen neuen Partner an die Seite gestellt. Ein großes Risiko, schließlich verliert e.dams dadurch nicht nur erfahrene Mitarbeiter von Renault, sondern begibt sich auch mit einer großen Unbekannten in die zweite Generation der Elektroserie.

Fortan muss sich Driot zudem um einen Ersatz für den bisherigen Team-Manager Alain Prost kümmern, der das Team im April verließ. Auch muss er Schlüsselpersonen wie Stammfahrer Nico Prost oder Renault-Projektleiter Vincent Gaillardot ersetzen. NISMO bringt selbstverständlich eigene Expertise mit ins Team, jedoch müssen die neuen Mitarbeiter erst einmal in der Serie eingearbeitet werden.

„Das ist doch das Interessante am Managen von Leuten“, weiß Driot. „ Von Person zu Person geht man anders vor, damit das gesamte Team zusammenarbeiten kann. Manche mögen sagen, dass es hinterhältig ist, wenn man versucht, in die Köpfe seiner Mitarbeiter zu gelangen. Aber ich will das Beste aus ihnen herauszuholen.“

Die anstehende Formel-E-Saison könnte für Nissan e.dams somit wie eine Zeitreise durch die Geschichte des Teams werden: Viele unbekannte Variablen, aufstrebende Fahrer, Rückschläge, unerforschtes Territorium, Pionierarbeit, neues Gelände, veränderte Regeln, ein Wagnis des Vertrauens. Einzig ob erneut ein Meistertitel am Ende wartet und die Chronik des Erfolgs um ein Kapitel größer wird, steht im Moment noch in den Sternen. Die Reise von Nissan e.dams beginnt am 15. Dezember, wenn in Saudi-Arabien der Startschuss für die Formel-E-Saison 2018/19 fällt.

ROM E-PRIX

14.04.2018

SAM BIRD GEWINNT ERSTEN ROM E-PRIX, LOTTERER WIRD 3.

Die Vorfreude der deutschen Formel-E-Fans auf das einzige Rennen in Deutschland wächst: Der Berlin E-Prix wird live von der ARD übertragen, außerdem soll Nico Rosberg dort Demo-Runden im neuen Formel-E-Boliden fahren! Wenig Vorfreude auf die Kollektiv-Testfahrten für die nächste Saison gibt es jedoch bei BMW und NIO: Beide Hersteller lassen den ersten Hersteller-Test aus. NIO kündigte dies bereits Wochen vorher an, BMW sagt kurzfristig nach einem „unerwarteten Fehler“ ab. Alejandro Agag verrät derweil, Bernie Ecclestone als Berater der Formelserie gewonnen zu haben. Dies stellt sich bei einem Blick auf den Kalender jedoch als April-Scherz heraus. Bei einem Besuch im Vatikan segnet Papst Franziskus ein Demo-Fahrzeug der Formel E und mehr als die Hälfte der Fahrer.

Nachdem Alex Lynn in beiden Freien Trainings mit Unfällen für Trainingsunterbrechungen sorgte, schlägt erneut die Stunde von Felix Rosenqvist: Der Schwede sichert sich seine dritte Pole-Position der Saison vor Lynns Teamkollege Sam Bird. Aufregung in der Boxengasse: Antonio Felix da Costa übersieht beim Herausfahren aus der Box Jose Maria Lopez. Beide Piloten kollidieren, müssen folglich zuschauen und starten aus der letzten Startreihe.

Das Rennen beginnt unspektakulär, es gibt keine Positionsverschiebungen an der Spitze. Kurz vor den Boxenstopps kollidieren Lopez, Nick Heidfeld und Oliver Turvey, Luca Filippi und Edo Mortara prallen anschließend in das gestrandete Fahrzeug von Turvey. Nach den Fahrzeugwechseln bricht beim Führenden Rosenqvist die Hinterradaufhängung beim Überfahren der Randsteine—erneut ein Ausfall für den jungen Schweden. Bird führt nun vor Mitch Evans und Sebastien Buemi, aber Lucas di Grassi startet eine Aufholjagd: Er überholt zunächst den Schweizer, der im Laufe des Rennens noch weitere Positionen verliert, und fährt dann die Lücke zum Führungsduo zu. Es beginnt ein spannender Kampf um den Sieg, der dazu führt, dass auch Andre Lotterer und Daniel Abt aufschließen können. Di Grassi kämpft sich an Evans vorbei, dem die Energie auszugehen droht. Und genau so kommt es wenige Meter vor der Ziellinie—am Ende nur Platz 9 für den Neuseeländer. Bird meldet sich mit seinem zweiten Saisonsieg im Titelkampf zurück, er ist nun erster Verfolger von Vergne.

RENNERGEBNIS

1	Sam Bird	DS Virgin Racing
2	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Andre Lotterer	TECHEETAH
4	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
5	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
6	Sebastien Buemi	Renault e.dams
7	Jerome d'Ambrosio	Dragon Racing
8	Maro Engel	Venturi
9	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
10	Edoardo Mortara	Venturi

„Ich hatte heute wieder eine Menge zu tun. Der Anfang meines Rennens war so lala, danach hatte ich aber jede Menge Energie übrig. Ich lerne immer noch eine ganze Menge, denn in der Formel E muss man clever sein, um schneller als die Konkurrenz zu sein. Es ist wie beim Schach, man muss immer ein paar Schritte voraus sein.“
– Andre Lotterer, TECHEETAH

„Es war ein einfacher Aufhängungsbruch. Ich habe nichts anderes gemacht, als in den Runden zuvor. Aber als ich in Kurve 17 über den Randstein ging, gab die Aufhängung einfach nach. Auch die Antriebswelle war beschädigt, ich konnte also nicht einmal in die Box fahren. Einen sonst nahezu perfekten Tag so aus den Händen zu geben, tut weh.“
– Felix Rosenqvist, Mahindra Racing

„Ich habe heute mein Bestes gegeben, auch wenn es kein einfaches Rennen war. Das Resultat freut mich natürlich für das Team. Ehrlich gesagt dachte ich nicht, dass wir die Pace haben, um Rosenqvist zu schlagen. Wenn er keinen Fehler gemacht hätte, wäre er heute ohne Frage der Sieger.“
– Sam Bird, DS Virgin Racing

Text: Tobias Wirtz

PARIS E-PRIX

28.04.2018

JEAN-ERIC VERGNE SIEGT IN PARIS, KURIOSER UNFALL KURZ VOR SCHLUSS

Überraschung bei NIO: Ma Qing Hua ersetzt für ein Rennen Luca Filippi—das Team will dem jungen Chinesen Rennpraxis ermöglichen, bevor bei den letzten drei Rennen kein Fahrertausch mehr durchgeführt werden darf. Ein Experiment mit überschaubarem Erfolg. Vor dem Rennen finden davon abgesehen die zweiten Kollektiv-Testfahrten der Hersteller statt—dieses Mal sind alle neun Hersteller dabei. Sebastien Buemi absolviert anschließend einen Demolauf mit seinem Renault-e.dams-Boliden in Zürich.

Nach Alex Lynn in Rom sorgt in Paris Nelson Piquet jr. mit Unfällen in beiden Freien Trainings für rote Flaggen. Der Brasilianer muss das Qualifying in Ermangelung eines fahrtüchtigen Wagens auslassen. Die Pole-Position sichert sich Vergne bei seinem Heim-E-Prix vor seinem Meisterschaftsrivalen Bird. In der zweiten Startreihe stehen mit Lotterer und Maro Engel zwei deutsche Piloten vor Antonio Felix da Costa.

Ma kommt nicht vom Startplatz weg und verliert eine ganze Runde. Da sein geparkter NIO nicht ganz ungefährlich auf der Geraden steht, gibt es eine Full-Course-Yellow-Phase, bei der auch diverse Trümmer von der Strecke geräumt werden: Tom Blomqvist war auf Nico Prost aufgefahren, Evans anschließend in das Heck des Andretti-Fahrers geprallt. Nach der erneuten Freigabe des Rennens folgt die Aufholjagd des von Platz 14 gestarteten Abt: Platz um Platz kämpft sich der Audi-Fahrer nach vorne, vor dem Fahrzeugwechsel ist er bereits Sechster.

In der zweiten Rennhälfte setzt sich Vergne an der Spitze ab, dahinter verliert Bird an Boden und Positionen. Lotterer und di Grassi gehen kurz nacheinander vorbei. Nach hinten hat der Brite jedoch wenig zu befürchten, es existiert bereits eine große Lücke zu Engel, der sich nach wie vor gegen Buemi und Abt verteidigt. Di Grassi will sich nicht mit dem dritten Platz zufriedengeben und greift immer wieder Lotterer an, der bei der Verteidigung jedoch den Überblick über die verbleibende Energie seines Wagens verliert. Und so kommt, was kommen musste: Lotterer geht wenige Kurven vor dem Ziel der Strom aus.

Di Grassi kommt vorbei, doch vor dem von hinten herannahenden Bird fährt Lotterer auf die Ideallinie zurück. Bird kann die Kollision nicht vermeiden, dem Briten bricht dabei die Radaufhängung vorne rechts. Auf drei Rädern kann er sich ins Ziel retten—weniger als 0,4 Sekunden vor Engel, dem Überraschungsmann des Tages. Lotterer rollt auf Platz 6 über die Ziellinie, erhält für sein Verhalten aber eine Rückversetzung um zehn Startplätze in Berlin. Vergne gewinnt ungefährdet sein Heimrennen und macht somit einen riesigen Schritt in Richtung Fahrertitel.

RENNERGEBNIS

1	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
2	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Sam Bird	DS Virgin Racing
4	Maro Engel	Venturi
5	Sebastien Buemi	Renault e.dams
6	Andre Lotterer	TECHEETAH
7	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
8	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
9	Oliver Turvey	NIO
10	Jose Maria Lopez	Dragon Racing

„Ich finde, dass das Verhalten von Andre (Lotterer) heute sehr unprofessionell war. Ich hoffe, dass er eine Strafe für das nächste Rennen bekommt, weil ich nicht glaube, dass man sich noch schlechter auf der Strecke verhalten kann.“
– Lucas di Grassi, Audi Sport ABT Schaeffler

„Lucas (di Grassi) hatte hinter mir deutlich mehr Energie und hat attackiert. Ein paar Meter vor dem Ziel war dann die Batterie leer. Ich habe versucht, ins Ziel zu segeln, bis mir Sam (Bird) ins Heck gefahren ist, weil ich nicht wusste, wo und wie ich ausweichen konnte.“
– Andre Lotterer, TECHEETAH

Text: Tobias Wirtz

DEUTSCHE FORMEL-E-FAHRER IM VERHÖR

5 FRAGEN AN HEIDFELD, LOTTERER, ENGEL & ABT

Für vier Formel-E-Piloten steht am 19. Mai mit dem Berlin E-Prix 2018 das Heimspiel auf dem Programm: Nick Heidfeld (Mahindra), Daniel Abt (Audi), Maro Engel (Venturi) und Andre Lotterer (TECHEETAH). Letzterer fährt sogar zum ersten Mal auf dem sogenannten Tempelhof-Ring. Kurz vor dem Rennen haben die vier Deutschen jeweils fünf Fragen rund um Berlin und die Formel E beantwortet, die wir dir nicht vorenthalten wollen.

Text: Timo Pape

Was macht für euch den Reiz der Formel E aus?

Nick Heidfeld: Für mich ist das in meiner Rennkarriere eine neue Herausforderung. Auch dass Stadtkurse gefahren werden, macht die Sache spannend. Diese Strecken sind in der Regel sehr schwierig zu fahren, weshalb die Rennen besonders viel Spaß machen.

Maro Engel: Die Serie ist gespickt mit Herausforderungen. Das beginnt beim Rennwagen, der sich stark von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren unterscheidet. Beim Beschleunigen hast du zum Beispiel sofort die volle Leistung. Auch das Bremsen ist komplett anders, da der E-Motor Energie zurück-gewinnt. Als Fahrer musst du das berücksichtigen und die Bremswirkung der mechanischen Karbonbremsen mit der Rekuperation kombinieren. Überhaupt muss man als Formel-E-Pilot immer genau mitdenken. Stichwort: Energiemanagement. Du gibst nicht einfach nur Vollgas und versuchst zu überholen, sondern musst auf den anspruchsvollen Stadtkursen den effizientesten Weg finden.

Daniel Abt: Sportlich sind es die engen und spektakulären Rennen, die wir erleben: Man kann sich noch nicht mal eine Runde vor dem Ziel sicher sein, auch wirklich auf dieser Position anzukommen. Die Formel E ist wahnsinnig anspruchsvoll, weil man nicht nur Rennen fährt, sondern gleichzeitig noch sein eigener Energiemanager ist. Neben der Strecke sind es die geilen Locations. Ich bin ganz ehrlich: New York, Mexiko-Stadt und Paris sind doch etwas anderes als Oschersleben und Hockenheim.

Andre Lotterer: Mich reizt an der Formel E die neue Herausforderung. Mein Ziel ist es, in der Serie der Beste zu sein. Die Formel E wird immer beliebter: Es gibt sehr viele Topfahrer, es kommen Tophersteller dazu - das ist einfach ein sehr tolles Arbeitsumfeld. Auch die Stadtrennen sind fahrerisch eine große Umstellung. Das alles zu meistern, ist wahrscheinlich eine der schwierigsten Sachen, die ich im Motorsport gemacht habe.

Was macht den Berlin E-Prix so besonders für euch?

Nick Heidfeld: Es ist natürlich etwas ganz Besonderes, als Deutscher ein Rennen in einer so tollen Stadt zu fahren. Berlin ist für mich die multikulturellste Stadt, in der ich je war, und deshalb freue ich mich auf das Rennen.

Maro Engel: Das Rennen auf dem Tempelhofer Flugfeld ist definitiv ein Highlight. Schon wegen des Areals, das eine unglaubliche Historie hat—man denke nur an die legendäre Luftbrücke oder die berühmten Rosinenbomber. Als deutscher Starter ist Berlin mein Heimrennen. Im vergangenen Jahr haben mich die Fans super unterstützt. Das ist eine zusätzliche Motivation, und nichts wäre schöner, als in Berlin auf das Podium zu fahren.

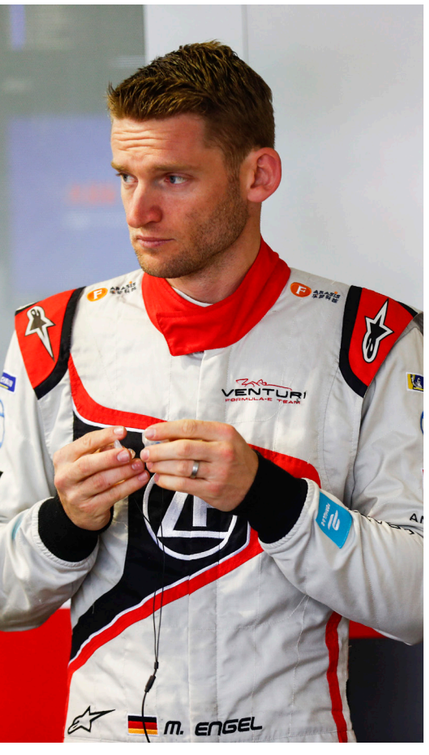
Daniel Abt: Ein Sieg in Berlin wäre der Höhepunkt meiner bisherigen Formel-E-Karriere. Schon die Party auf dem Podium in Mexiko war großartig, aber vor den heimischen Fans wäre das ein ganz besonderes Erlebnis. Einen zweiten Platz hatte ich in der vorletzten Saison ja schon, und selbst das war sehr emotional für mich.

Andre Lotterer: Berlin ist einfach eine hammercoole Stadt, und ich freue mich immer dort zu sein. Besonders, weil ich dort die deutschen Motorsportfans sehe und auch, wie viele neue Formel-E-Fans dazu gekommen sind.

„Es ist natürlich etwas ganz Besonderes, als Deutscher ein Rennen in einer so tollen Stadt zu fahren. Berlin ist für mich die multi-kulturellste Stadt, in der ich je war, und deshalb freue ich mich auf das Rennen.“

– Nick Heidfeld, Mahindra Racing

Welche Unterschiede gibt es im Vergleich mit der Formel 1, Le Mans und anderen Serien?



Nick Heidfeld: In der Formel E sind wir aktuell noch deutlich langsamer unterwegs und haben weniger Grip. Aber das ist eigentlich die perfekte Voraussetzung für die Stadtkurse. Wären die Autos noch schneller, würde es vermutlich gar keine Genehmigung für die Rennen geben. Spannend sind die Rennen, weil es viele Überholmanöver gibt und es Eintagesveranstaltungen sind. Die Fans bekommen dadurch viel von den Autos zu sehen: Training, Qualifying, Rennen—alles meistens an einem Samstag.

Maro Engel: Der Fahrstil ist grundlegend anders. Durch das energiesparende „Lift and Coast“ gibt es deutlich mehr Überholmöglichkeiten, da der Vordermann nicht mit Vollgas bis zum Bremspunkt fährt. Außerdem fahren wir im Rennen hohe Kurvengeschwindigkeiten, dadurch senkt sich der Verbrauch weiter. Im Qualifying kann es hingegen ein Vorteil sein, niedrigere Kurvengeschwindigkeiten zu wählen und dafür früher am Gas zu sein, um Zeit zu gewinnen.

Daniel Abt: Das reine Fahren unterscheidet sich überhaupt nicht von anderen Rennautos—abgesehen davon, dass wir keinerlei Hilfsmittel wie etwa eine Traktionskontrolle haben. Die große Herausforderung liegt im Energiemanagement: Ich habe pro Auto nur eine gewisse Menge zur Verfügung, die ich mir einteilen muss. Ein Beispiel: Möchte ich attackieren, dann verbrauche ich mehr, muss anschließend sparen und kann dadurch wiederum leichter überholt werden. Es sind also auch viel Strategie und ein kühler Kopf gefragt.

Andre Lotterer: Die Formel E ist eine komplett andere Welt—schon allein wegen der Energierückgewinnung beim Bremsen. Außerdem sind die Stadtkurse sehr anspruchsvoll. Es gibt da eigentlich nur eine Ideallinie. Oft fährt man auch auf schlechten Straßen mit verschiedenen Untergründen, auf denen die Reifen ein ganz anderes Fahrverhalten haben.

Wie beurteilt ihr die Zukunft der Formel E? Wird der Wettbewerb mit neuen Herstellern an Bord noch härter?

Nick Heidfeld: Die Formel E war von Anfang an sehr wettbewerbsorientiert. Aber die Serie wird immer größer und populärer—die Zuschauerzahlen bestätigen dies auch. Übernächste Saison werden dann alle großen deutschen Hersteller vertreten sein: Audi, BMW, Mercedes, Porsche—und das wird die Serie noch weiter pushen.

Maro Engel: Die Formel E gehört schon jetzt zu den anspruchsvollsten Rennserien der Welt. Schaut man sich das Fahrerfeld und die Hersteller an, weiß man: Das ist ein verdammt hartes Brot! Und der Wettbewerb nimmt zu. Die großen Konzerne orientieren sich immer mehr in Richtung Elektromobilität und nehmen ihre Engagements in der Formel E sehr ernst. Es ist die Serie mit dem bei Weitem größten Herstellerzuspruch, und das Level wird weiter ansteigen. Insofern: Ja, es ist und bleibt ein verdammt harter Fight—ganz klar!

Daniel Abt: Der Wettkampf wird noch größer, das sehen wir ja schon in dieser Saison. Mich freut das, denn so steigt der Stellenwert der Formel E noch weiter. Außerdem ist es toll, dass ein Hersteller natürlich in Sachen Marketing viel mehr auf die Beine stellen kann als ein kleines Team. Ich finde es großartig, dass man jetzt immer mehr Anzeigen und Spots mit der Formel E sieht.

Andre Lotterer: Die Zukunft der Serie sieht sehr gut aus. Wir wissen bereits, dass mehrere Hersteller in die Serie einsteigen. Die Entscheidung, mit den Autos in den Städten zu fahren, schafft eine tolle Plattform für die Automobilindustrie, da wir den Motorsport zu den Leuten bringen. Wir begeistern dadurch neue Fans und Firmen, die sich für ökologische Aspekte im Rennsport interessieren.

In welcher Stadt würdet ihr gerne mal mit der Formel E starten?

Nick Heidfeld: Für mich war es ein Traum, in Zürich zu fahren, da ich dort in der Nähe wohne, und das wird dieses Jahr passieren. Ansonsten wäre Tokio fantastisch. Und wenn ich noch einen Kontinent wählen müsste, würde ich gerne in Australien fahren—zum Beispiel in Sydney oder Melbourne.

Maro Engel: Man ist bei der Formel E ja verwöhnt, denn mitten in der Innenstadt in Hongkong oder in New York Rennen zu fahren, ist verdammt cool. Persönlich würde ich sehr gerne in Rio de Janeiro fahren. Das hätte was. Unter dem Zuckerhut, das wäre schon etwas Besonderes.

Daniel Abt: Ganz klar—Los Angeles oder Miami müssen zurück in den Kalender. Wir hatten dort tolle Rennen an fantastischen Locations und mit jeder Menge verrückter Fans.

Andre Lotterer: Tokio ist eine mega Stadt! Da ich dort 15 Jahre gelebt habe, liegt mir diese Metropole am Herzen. Abgesehen davon ist Japan auch ein Autoland: Es gibt dort viele Motorsportfans und Hersteller, die auf Elektromobilität umsteigen. Dort in der Stadt zu fahren, würde ein riesen Zeichen für Elektromobilität in Japan setzen. Das wäre der Hammer. Und warum nicht gleich ein Rennen in der Nacht veranstalten? Das wäre richtig cool.

Daniel Abt hat den Berlin E-Prix 2018 gewonnen. Der 25-jährige Kemptener gab seine Führung von der Pole-Position bis zur Ziellinie nicht ab und sicherte sich souverän seinen zweiten Formel-E-Sieg—den ersten deutschen Heimsieg in der Elektrorennserie. Teamkollege Lucas di Grassi machte als Zweiter auf dem Tempelhof-Ring den ersten Doppelsieg für Audi Sport ABT Schaeffler perfekt. Dritter wurde Jean-Eric Vergne (TECHEETAH), der dadurch seine Führung in der Meisterschaft weiter ausbauen konnte.

RENNERGEBNIS

1	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
2	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
4	Sebastien Buemi	Renault e.dams
5	Oliver Turvey	NIO
6	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
7	Sam Bird	DS Virgin Racing
8	Maro Engel	Venturi
9	Andre Lotterer	TECHEETAH
10	Nick Heidfeld	Mahindra Racing

Schon am Start kam Abt gut von der Stelle und verteidigte Platz 1. Dahinter passierten jedoch diverse Verschiebungen. Jerome d'Ambrosio überholte Vergne und übernahm Rang 3, während Bird drei Positionen gutmachte und fortan schon Siebter war. Felix Rosenqvist erwischte indes die erste Kurve nicht und fiel weit zurück. Der Stand nach Runde 1: Abt vor Turvey, d'Ambrosio, Vergne, di Grassi, Buemi und Bird.

D'Ambrosio konnte sich jedoch nur eine Runde auf Platz 3 halten, bevor er von mehreren Fahrern überholt wurde. Erst ging Vergne vorbei, dann Buemi und schließlich auch di Grassi. Während sich im gesamten Feld zahlreiche Überholmanöver ereigneten, setzte sich Abt an der Spitze Stück für Stück von Turvey ab, der seinerseits die anderen Fahrer aufhielt.

Nach zehn Runden gingen erst di Grassi und wenig später auch Buemi an Vergne vorbei. Di Grassi machte kurzen Prozess mit dem Zweitplatzierten Turvey und ging am NIO vorbei—die Doppelführung für Audi. Zwischen Buemi entbrannte ein packendes Duell, das sich durch das gesamte Rennen zog. In Runde 20 ging Vergne mit einem harten Manöver wieder am Schweizer vorbei. Turvey, der etwas mehr Energie verbraucht hatte, eröffnete die Boxenstopps eine Runde vor dem Rest des Feldes.

Verzögerung beim Boxenstopp bringt Abt in die Bredouille

Anschließend kam die Spitzengruppe zum Fahrzeugwechsel an die Box. Abts Stopp verzögerte sich bei der Garagenausfahrt, sodass er nur ganz knapp vor Teamkollege di Grassi wieder auf die Strecke zurückfuhr. „Buemi kam an die Box, deshalb mussten wir kurz warten, sonst wäre es ein Unsafe Release gewesen", sagte Abt auf der Pressekonferenz kurz nach Rennschluss. Turvey konnte Platz 3 behaupten, während Buemi in der Boxengasse erneut an Vergne vorbeikam.

Abt spürte nach dem suboptimalen Boxenstopp den Atem seines Teamkollegen im Nacken, der zwischenzeitlich nur 0,7 hinter ihm fuhr. Der Deutsche ließ sich jedoch nicht aus der Fassung bringen und baute seinen Vorsprung erneut aus—am Ende bis auf 6,7 Sekunden.

In der Folge wurde das Rennen ein bisschen ruhiger. Die beiden Audi-Piloten bauten ihren Vorsprung auf den Rest des Feldes auf zwischenzeitlich mehr als zehn Sekunden aus und fuhren ihren Doppelsieg ungefährdet nach Hause. Buemi griff schließlich Turvey in Kurve 10 an und setzte sichresolut durch. Vergne nutzte die Situ-ation aus und ging ebenfalls am Briten vorbei, der fortan nur noch Fünfter war. Wenig später griff Vergne Buemi abermals mit harten Bandagen an und konnte sich wieder durchsetzen. Der Weg aufs Podium war geebnet.

Dreher von Lopez kurz vor Schluss

Zwei Runden vor Schluss kam es noch zu einem Aufreger in Kurve 1: Nelson Piquet jr. und Jose Maria Lopez verbremsten sich im Duell und verpassten die Kurve. Dadurch schlüpften einige andere Piloten durch. Vor dem Eingang in den Tunnel wurde Lopez auch noch von Rosenqvist gedreht und weiter durchgereicht. Weiter vorn machte Vergne noch einmal Jagd auf die schnellste Runde, doch auch in dieser Disziplin war Abt stärker. So fuhr der Deutsche seinen verdienten Sieg ein und ließ sich vor einer beein-druckenden Zuschauermenge in Tempelhof feiern.

Durch den Doppelsieg hat Audi Platz 2 in der Teamwertung übernommen. Bei den Fahrern hat Jean-Eric Vergne nun ganze 40 Punkte Vorsprung und ist bei drei noch ausstehenden Saisonläufen nur noch schwer aufzuhalten—der erste Formel-E-Titel für den Franzosen ist in greifbarer Nähe. Daniel Abt hat seinerseits Sebastien Buemi überholt und liegt als neuer Gesamtvierter nur noch einen Punkt hinter Felix Rosenqvist. Der nächste E-Prix findet am 10. Juni in Zürich statt.

Text: Timo Pape

VISA
TAGHeuer
Julius Bär
VISA
modis
VISA
DHL
DHL
MICHELIN
Audi e-tron
SCHAEFFLER
Allianz
66
BERLIN

„Ein Sieg im Heimrennen – das war vielleicht das wichtigste Sieg in meiner Karriere. Ein unfassbarer Tag, der von der ersten Sekunde an nach Plan lief. Das ganze Team kann stolz sein auf das Doppelpodium mit Lucas. Danke an alle, die mich unterstützt haben – heute Nacht wird gefeiert!“

– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

„Zuerst einmal muss ich Daniel beglückwünschen, der seinen Sieg heute wirklich verdient hat. Unser Audi war super schnell und wir haben das gesamte Rennen dominiert. Nach dem Boxenstopp war ich direkt hinter Daniel, konnte aber nicht mithalten, weil ich ein Problem mit meinem Auto hatte, das wir analysieren müssen. Mit dem Doppelsieg in Berlin wird ein Traum für Audi wahr. Nach einem schwachen Saisonstart sind wir jetzt Zweiter in der Teamwertung.“
– Lucas di Grassi, Audi Sport

„Im Rennen hatte ich eigentlich eine ganz gute Pace, bis ich mich bei den Boxenstopps mit einem Bein im Gurt verfangen und vier Sekunden verloren habe. Im zweiten Stint musste ich die verlorene Zeit wieder aufholen, was sehr viel Energie verbraucht hat. Aber ich konnte mit dem Rest mithalten. Daran werde ich mich festhalten.“
– Tom Dillmann, Venturi

„Wir hatten ein tolles Qualifying und einen guten Start. Im ersten Stint war das Energiemanagement sehr schwierig, aber unsere alternative Strategie war ohne Frage die richtige Entscheidung. Die Mechaniker haben einen grandiosen Job gemacht, das Auto war im ganzen Jahr noch nicht so schnell wie hier. Ich denke, dass wir mit Platz 5 heute alles rausgeholt haben und gute Punkte mitnehmen konnten.“
– Oliver Turvey, NIO

„Für mich war heute ein frustrierender Tag. Ich hatte im Rennen trotzdem sehr viel Spaß bei den unzähligen Duellen mit meinen Gegnern. Auf dieser Strecke macht es einen großen Unterschied, eine Runde mehr oder weniger als die Konkurrenz zu fahren, das hat für Spannung gesorgt. Ich freue mich jetzt auf Zürich, was für mich wie ein weiteres Heimrennen ist. Hoffentlich können wir dort wieder an der Spitze kämpfen.“
– Nick Heidfeld, Mahindra Racing

„Der Kampf von Platz 13 aus war intensiv. Bei den vielen Überholmanövern war der Blick auf den Energiehaushalt natürlich besonders wichtig, aber vom Start bis ins Ziel war alles unter Kontrolle. Abgesehen von ein paar Schwierigkeiten in Sachen Rekuperation lief heute alles nach Plan. Ich freue mich über ein paar mehr Punkte!“
– Maro Engel, Venturi

„Ich wurde nach einem Duell mit Nelson Piquet jr. von Felix Rosenqvist gedreht (kurz vor Schluss direkt am Eingang des Tunnels). Ich kam auf die Ideallinie zurück, nachdem ich Piquet überholt hatte. Dabei habe ich ihm (Rosenqvist) vielleicht den Weg abgeschnitten. Ich verstehe seinen Frust, weil er heute nicht vorne mitfahren konnte, aber das ist kein Grund, so aggressiv gegen mich zu fahren. Für Gerechtigkeit sind die Stewards verantwortlich, nicht er als Fahrer.“
– Jose Maria Lopez, Dragon Racing

„Podiums-Zeremonie in der Formel E macht süchtig“

DANIEL ABT IM INTERVIEW

Mit einem perfekten Ergebnis hat Audi Sport ABT Schaeffler beim Berlin E-Prix ein kleines Stück Formel-E-Geschichte geschrieben. Platz 1, Platz 2, Pole-Position und die schnellste Rennrunde sorgten für das Maximum von 47 Punkten—das ist in den bisherigen 41 Rennen noch keiner anderen Mannschaft gelungen. Den Löwenanteil daran hatte Lokalmatador Daniel Abt.

Abt gewann vor gut 22.000 Zuschauern in Tempelhof sein zweites Formel-E-Rennen und setzte sogar noch einen drauf: Zusätzlich zur Pole-Position, dem Sieg und der schnellsten Rennrunde führte der Deutsche im neunten Saisonlauf über alle 45 Runden hinweg. Er ist der erste Pilot in der vollelektrischen Rennserie, dem dieser „Clean Sweep“ gelang. Zwar hatten zuvor auch Sebastien Buemi (Auftakt Saison 2) und Felix Rosenqvist (Auftakt Saison 4) die volle Punktzahl erreicht, aber nicht über die gesamte Renndistanz an der Spitze gelegen. Im Interview spricht Abt über sein beeindruckendes Berlin-Wochenende.

Mit ein paar Tagen Abstand: Welche Bedeutung hat der 19. Mai 2018 für dich?
So richtig habe ich das alles noch nicht verarbeitet. Ich habe das Gefühl, mein Puls ist immer noch irgendwo bei 180, wenn ich daran denke. Der Samstag war bestimmt der bisher schönste Tag in meiner Motorsportkarriere. Nicht nur, weil ich gewonnen habe, sondern weil er für Audi und unser Team ein absoluter Höhepunkt war.

Gab es einen Moment in Berlin, der dir besonders in Erinnerung geblieben ist?
Da gibt es so viele, vor allem die vielen kleinen Begegnungen mit den Fans, die uns so herzlich aufgenommen und unterstützt haben. Unvergesslich sind natürlich auch die Minuten auf dem Podium, wenn man bei seinem Heimrennen vor den eigenen Fans steht und die Nationalhymne gespielt wird. Die Zeremonie in der Formel E ist einmalig und macht süchtig.

Neben den meisten Punkten, die ein Team an einem Tag gesammelt hat, hast du den ersten „Clean Sweep“ der Formel-E-Geschichte geholt. Was braucht es für so einen perfekten Tag?
Das kann man leider nicht in eine Formel packen. Der wichtigste Baustein war vielleicht, dass wir so langsam unsere Schwäche im Qualifying ablegen. Wenn man vorn startet, kann man sein eigenes Ding machen und kommt leichter in seinen Rhythmus. Ich hatte es überhaupt nicht auf die schnellste Runde abgesehen, die kam irgendwie ganz von alleine.

Was macht den Audi e-tron FE04 in dieser Saison so stark?
Audi und unser Partner Schaeffler haben vor der Saison bei der Entwicklung des neuen Antriebsstrangs einen super Job gemacht. Während es im Qualifying in der Formel E noch ausgeglichen und extrem eng zugeht, können wir im Rennen die Effizienz unseres Motors voll ausspielen. Außerdem laufen alle Abläufe und Systeme im Team absolut reibungslos, und wir Fahrer fühlen uns im Audi e-tron FE04 rundum wohl.

Er hat auch gleich Fotos von mir und meinem Frühstücks-Kebab getwittert.

Die anschließende Party nach dem Rennen scheint es in sich gehabt zu haben...
Die Party war natürlich großartig. Toll, dass auch viele Jungs vom Team mit dabei waren. Als ich morgens ins Hotel gekommen bin, ist mein Teamchef Allan McNish gerade ins Shuttle in Richtung Flughafen gestiegen—das war eine sehr lustige Begegnung. Er hat auch gleich Fotos von mir und meinem Frühstücks-Kebab getwittert. Dies zeigt, was für eine tolle Stimmung bei uns im Team herrscht.

Wie hast du die Tage nach deinem Berlin-Sieg verbracht?
Ich habe mir einen großen Wunsch erfüllt und bin mit ein paar Freunden zum Indy-500-Rennen in die USA gereist. Das stand schon lange auf meiner Liste, hat aber bisher wegen eigener Rennen und Termine nie geklappt. Conor Daly, mein ehemaliger Teamkollege aus der GP3, ist dort gestartet und war mein persönlicher Reiseführer.

Text: Timo Pape

KOMMENTAR

Nico Prost, wir müssen reden...

Nico Prost, wir müssen reden. Reden über deine Performance in einem der besten Autos im Feld. Wir müssen reden über deine Fahrerkollegen, die ebenfalls mit Renault-Antrieben fahren. Und über deine Zukunft in der Formel E. Denn das ist keine Phase mehr. Nach deinem beeindruckenden London-Doppelsieg von 2016 funktest du ekstatisch „Qui est le patron ici?“ an dein Team – „Wer ist hier der Boss?“ Und das aus guten Grund: Zwei schnellste Rennrunden, drei Pole-Positions und drei Siege standen schon damals hinter deinem Namen, hinzu kam der Aufwärtstrend in den Rennen zuvor—die Durchfahrtsstrafe in Long Beach, die dir einen vierten Platz gekostet hatte, mal ausgenommen.

Langsam aber sicher zähltest du zu den Großen der Formel E. Zwar stets im Schatten deines ewig starken Teamkollegen Sebastien Buemi, doch immer mit Anschluss an die Spitze. In der ersten Saison wurdest du Gesamtsechster, in der zweiten Saison Gesamtdritter, dann wieder Sechster—und jetzt?

Jetzt stehst du mit sieben Punkten aus den ersten vier Rennen auf dem vorletzten Platz der Fahrermeisterschaft. Während alle anderen Renault-Fahrer—Jean-Eric Vergne, Andre Lotterer und Sebastien Buemi—regelmäßig in die Top 5 fahren und teils um den Titel kämpfen, liegt dein Punktekonto seit Anfang Februar brach. Nico, wir müssen reden.

Auch über deine Zukunft in der Formel E. Mit der e.dams-Übernahme von Nissan ab Ende des Jahres bist du nämlich der Fahrer, der als erstes aus dem Kader genommen werden könnte. Schon im Marrakesch testete Mitsunori Takaboshi, ein 25 Jahre alter Nachwuchsfahrer aus der japanischen Formel 4, in deinem Fahrzeug. Hinzu kommt Nissan-Werksfahrer und Medienliebling Jann Mardenborough, der sich zuletzt in Paris nach Verträgen erkundigte.

Qui est le patron ici?

Dein Vater Alain hat das Team kürzlich für Renaults Formel-1-Projekt verlassen. Schützenhilfe von dieser Seite gibt es also auch nicht mehr. Zwar gilt dein aktueller Vertrag auch noch für die kommende Saison, jedoch bedeutet dies in der schnelllebigen Welt der Formel E wohl herzlich wenig—gerade für Nissan.

Ich will noch keinen Verriss zu dir schreiben. Du hast für deinen Weg aus der Euroseries 3000 über die WEC und Formel 1 in die Formel E jede Menge Respekt verdient, besonders weil du erst mit 21 Jahren in den Motorsport eingestiegen bist. Doch langsam kommt deine Karriere an einen Punkt, an dem es in der Elektroserie aussichtslos scheint. Vergne gewinnt im baugleichen Auto die Meisterschaft, Lotterer fährt als Rookie Podestplätze ein, und Sebastien Buemi hat weiterhin Chancen auf eine Top-3-Platzierung in der Fahrerwertung. Und du begegnest NIO, Andretti und Dragon auf Augenhöhe.

Drei Rennen verbleiben noch. Das letzte Viertel der Saison. Noch vergibt die Formel E 87 Punkte in der Meisterschaft. Deine Fans erwarten ganz sicher keine plötzliche Siegesserie—aber wenn du dein Cockpit für das nächste Jahr nicht schon lange aufgegeben hast, wird es höchste Zeit für eine 180-Grad-Kehrtwende und brauchbare Ergebnisse. Sonst bist du schneller aus dem Formel-E-Fahrerlager verschwunden, als du „Wer ist hier der Boss?“ fragen kannst.

Text: Tobias Bluhm

ZÜRICH E-PRIX
10.06.2018

LUCAS DI GRASSI GEWINNT SPEKTAKULÄRES STRAFEN-DRAMA VON ZÜRICH

ABT-Technologiepartner Schaeffler stellt einen umgebauten Audi A3 mit vier Formel-E-Motoren und einer Gesamt-leistung von 880 kW vor, Felipe Massa fährt seine ersten Kilometer im Venturi-Boliden, und es gibt neue Vorwürfe gegen Montreals Ex-Bürgermeister. Der Welt-Motorsportrat der FIA beschließt Rennkalender und Sportliches Reglement für die fünfte Formel-E-Saison, während sich die Schweiz auf das erste Rundstreckenrennen seit 1954 vorbereitet. Leider wird die Live-Übertragung dem Großteil der deutschen Fans vorenthalten: Eurosport überträgt das Qualifying gar nicht und das Rennen nur auf dem Pay-TV-Kanal Eurosport 2.

Überraschung im Qualifying: Mitch Evans holt die erste Pole-Position für Jaguar Racing vor Andre Lotterer, Sam Bird und den beiden Dragon-Piloten. Dabei sollte Jerome d'Ambrosio wohl bereits vor dem Berlin-Rennen durch Nachwuchsfahrer Maximilian Günther ersetzt werden. Meisterschaftsfavorit Vergne, der mit einem guten Ergebnis bei gleichzeitig schlechtem Abschneiden von Bird bereits heute den Titel feiern könnte, landet nur auf Platz 17.

Das Auf und Ab für Daniel Abt in dieser Saison geht weiter: Bereits nach wenigen Kurven verliert er seinen Heckflügel, da Nelson Piquet jr. beim Anbremsen in der Schikane, sagen wir einmal, sehr optimistisch hinter dem Deutschen war. Di Grassi arbeitet sich Platz um Platz nach vorne und übernimmt in Runde 16 die Führung von Evans, während auch Vergne eine große Aufholjagd startet. Der Franzose liegt bereits auf dem siebten Platz, als es zu einer Full-Course-Yellow kommt, weil Rosenqvist nach einem Kontakt mit der TecPro-Barriere seinen Frontflügel auf der Strecke verloren hat. Alle Fahrer wechseln das Auto, was bei Vergne jedoch nicht problemlos vonstatten geht: Der Franzose fällt auf Platz 9 zurück, da sich sein Techeetah beim ersten Versuch nicht starten lässt. Es sollte aber noch schlimmer für Vergne kommen…

Die Rennkommissare sprechen fünf Durchfahrtstrafen wegen Verstößen gegen das Tempolimit bei der Full-Course-Yellow aus. Betroffen sind Evans, Lopez, Lotterer, Buemi – und Vergne! Der ehrgeizige Franzose fällt auf Platz 12 zurück und spart nach dem Rennen nicht mit Kritik und sogar Manipulationsvorwürfen gegen die Rennkommissare, da durch die Strafen der einzig verbliebene Rivale um den Titel, Sam Bird, auf den zweiten Platz vorgespült wird. Di Grassi gewinnt das Rennen souverän, der dritte Platz geht sensationell an d'Ambrosio.

RENNERGEBNIS

1	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
2	Sam Bird	DS Virgin Racing
3	Jerome d'Ambrosio	Dragon Racing
4	Andre Lotterer	TECHEETAH
5	Sebastien Buemi	Renault e.dams
6	Nick Heidfeld	Mahindra Racing
7	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
8	Antonio Felix da Costa	MS&AD Andretti
9	Oliver Turvey	NIO
10	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH

„Das Wochenende hier in Zürich war fantastisch, man hat die Atmosphäre bis ins Auto gespürt. Im ersten Stint habe ich ein bisschen Energie gespart und drei Autos überholt, auch wenn das Manöver gegen Mitch (Evans) kurz vor der Full-Course-Yellow-Phase Glück war. Die erste Hälfte der Saison sah nicht gut aus für uns, aber das Blatt hat sich gewendet. Fünf aufeinanderfolgende Podien—ich glaube, das ist ein Rekord."
– Lucas di Grassi, Audi Sport ABT Schaeffler

„In der Formel E geht es darum, konstant zu fahren. Wir hatten gute Qualifyings in Paris, Berlin und Zürich—und heute hat es endlich (auch im Rennen) geklappt. Im Fahrzeug war ich wie immer sehr beschäftigt, weil man jede Menge Aufgaben gleichzeitig lösen muss. Aber das ist inzwischen Teil des Alltags in dieser Serie."
– Jerome d'Ambrosio, Dragon Racing

„Das Auto war unglaublich, ich habe einige Fahrer mehrmals überholen können. Die Durchfahrtsstrafe ist natürlich bitter, aber auch unser Fehler beim Boxenstopp war ärgerlich. Der Gang sprang nicht rein und ich habe sechs, sieben Sekunden verloren. Heute hätte ich aufs Podium fahren können—stattdessen nehmen wir den Titelkampf mit nach New York."
– Jean-Eric Vergne, TECHEETAH

„Die Jungs haben den Heckflügel nach meinem Unfall superschnell montiert. Aber wir hätten ein Safety-Car benötigt, um wieder ins Rennen zu kommen. Das kam leider nicht. Ich bin sehr enttäuscht, freue mich aber für Lucas (di Grassi) und das Team."
– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

Text: Tobias wirtz

TECHEETAH

DIE GESCHICHTE VON DAVID GEGEN GOLIATH

Text: Tobias Bluhm

Wenn am kommenden Wochenende die Formel-E-Saison 2017/18 zu einem Ende kommt, könnten Fans an der Strecke in New York Zeugen einer regelrechten Sensation werden: Während neun von zehn Rennställen in den vergangenen acht Monaten mit einem eigenen Hersteller im Rücken an den Start gingen, könnte sich ausgerechnet das einzige Kundenteam im Formel-E-Feld den hart umkämpften Titel in der Teamwertung sichern. Wie hat sich das TECHEETAH-Team in diese Position gebracht? Eine Analyse.

Es erinnert an die Geschichte vom kleinen, schmächtigen David, der mit einer Steinschleuder gegen den 3-Meter-Riesen Goliath antreten muss. Unter normalen Umständen wäre das TECHEETAH Formula E Team, einmal abgesehen vom Renault-Antrieb im Heck, ein klarer Underdog: Keine eigenen Testtage, ein kleines Budget und deutlich weniger Rennerfahrung als die Konkurrenz sind nur drei Gründe für die vermeintliche Außenseiterrolle. Und trotzdem fahren beide Fahrer um Rennsiege, Podestplätze und sogar Meisterschaften.

Erst zwei Jahre ist der Rennstall um Teamboss Mark Preston in der Formel E dabei. Mehrmals schrammte das chinesische Team, das nach der Saison 2015/16 das Erbe vom erfolglosen Team Aguri antrat, im ersten Jahr knapp an einem Sieg vorbei. Bis zum finalen Rennen in Montreal dauerte es, bis sich Jean-Eric „JEV“ Vergne endlich ganz oben auf das Treppchen stellen durfte. Seitdem ging es steil bergauf.

Eine Woche vor dem Finalwochenende der 2017/18er-Saison steht TECHEETAH nach drei Rennsiegen und sieben Podestplatzierungen auf Platz 1 in der Teamwertung—33 Punkte vor dem so hoch gehandelten Audi-Team, ganze 120 Punkte vor dem Renault-Werkseinsatz. Wo liegt das Geheimnis für den Erfolg?

Es sind die Köche, nicht das Rezept

Für Preston liegt die Antwort auf der Hand: „Es gibt keine Zauberei im Rennsport“, erklärt er, „unser Erfolg liegt an unseren Fahrern. JEV hat einfach eine überragende Saison hingelegt. Er war immer schnell, immer konstant und hat reife Entscheidungen getroffen. Nur in Zürich hatte er Probleme, davon abgesehen war sein schlechtestes Saisonergebnis Platz 5, glaube ich. Diese Art von Konstanz ist genau das, was man in dieser Meisterschaft braucht, um den Titel zu gewinnen.“

Aber auch Andre Lotterer, der wohlgemerkt noch immer in seiner Rookie-Saison steckt, hat maßgeblich zur aktuellen Lage bei TECHEETAH beigetragen. „Ich denke, Andre war anfangs überrascht davon, wie schwer diese Autos zu fahren sind“, analysiert Preston. Tatsächlich rollte Lotterer dem Feld bei seinem ersten Rennen in Hongkong auf einem aussichtslosen und frustrierenden 20. Platz hinterher. „Aber er hat sich schnell zurechtgefunden und schon in Santiago zeigen können, was für ein Talent in ihm steckt.“

Rookie-Test von Marrakesch entscheidend

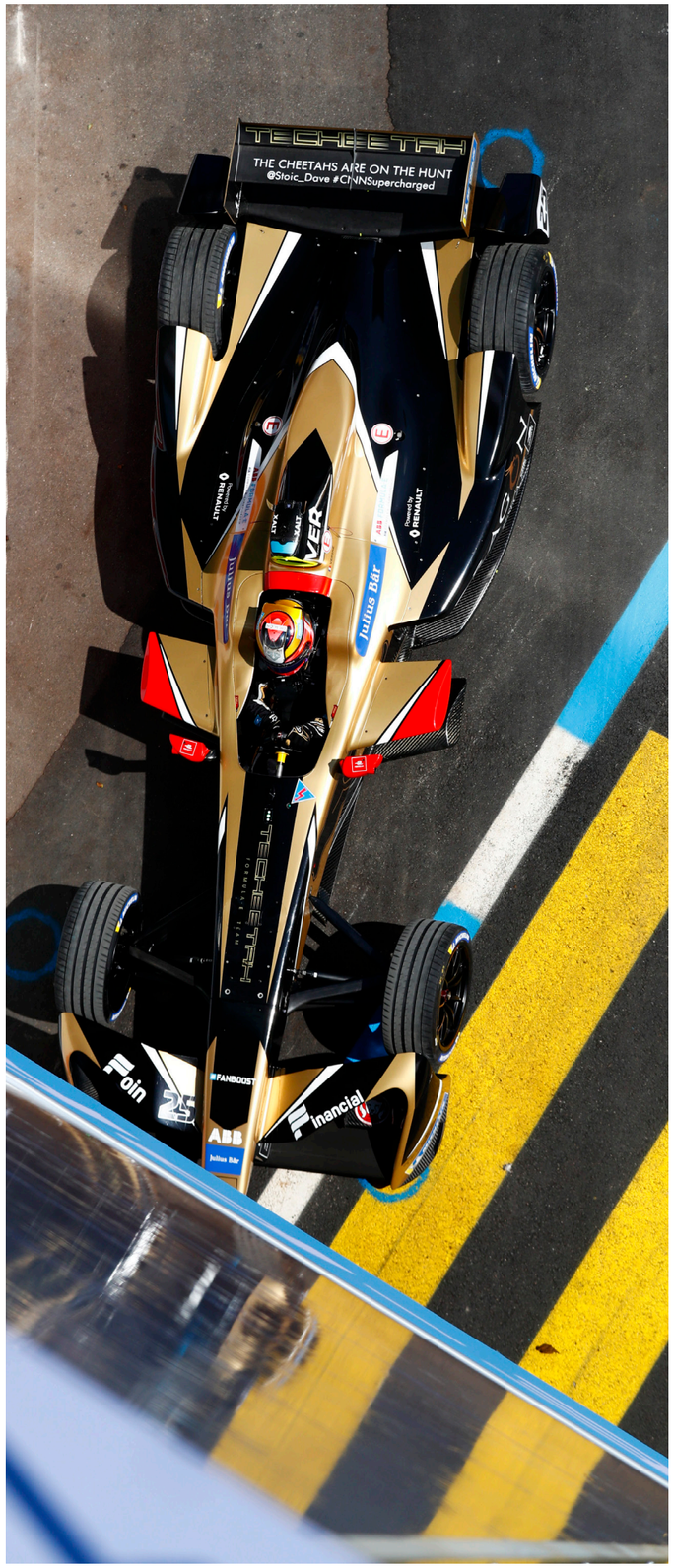
Der Santiago-Lauf im Februar war ohne Frage das erste große Jahreshighlight für das TECHEETAH-Team. Nicht nur kamen beide Fahrer damals in das Super-Pole-Shoot-out der besten fünf Qualifying-Fahrer, sie feierten am Ende des Rennsamstages nach einem beinharten Duell auch noch den ersten Doppelsieg der Formel-E-Geschichte.

„Wir haben eine Aufhängung genutzt, die in einigen Kurven gar nicht funktioniert.“

Mitentscheidend für den Erfolg in Chile waren sicherlich auch die Erkenntnisse aus dem Rookie-Test nach dem Marrakesch E-Prix. Schließlich entschied sich Motorenpartner Renault vor der Saison, die insgesamt 22 Testtage, die den Franzosen als Hersteller zustanden, komplett mit dem e.dams-Werkseinsatz auszutragen und das fertige Produkt anschließend an TECHEETAH auszuliefern. Die Chinesen lernten den neuen Antrieb somit erst bei den drei kollektiven Vorsaison-Testtagen in Valencia kennen—ein klares Defizit gegenüber der Konkurrenz.

Umso wichtiger waren also die „Learnings“ aus Marokko, wo TECHEETAH auf die große Erfahrung von Fred Makowiecki und James Rossiter setzte. Das Duo, das kombiniert auf ein Alter von 71 Jahren kommt, drehte etwas über 400 Testkilometer und sammelte dabei wichtige Daten, die sich spürbar auf die Leistungen des Teams in den darauffolgenden Rennen auswirkten.

„Wir haben beim Test herausgefunden, dass wir eine Aufhängung genutzt haben, die in einigen Kurven gar



nicht funktioniert“, erinnert sich Vergne bei ‚Autosport‘. „Ich habe aufgrund dessen jede Runde sehr viel Zeit verloren. Aber wir haben mit unseren Rookie-Fahrern daran gearbeitet und das Problem verstanden. Das hat uns geholfen.“

Doppeltitel am „Big Apple“?

Eine mindestens so große Rolle wie der Rookie-Test spielt nach wie vor auch die teaminterne Chemie. Vergne ist einer der Eigentümer des Rennstalls, hält neben dem Lenkrad also auch einige Management-Fäden des Teams in der Hand. Diese Sicherheit beflügelt den Franzosen, der in der Fahrerwertung zwei Rennen vor Ende der Saison mit 23 Punkten vor Sam Bird (Virgin) liegt.

Die TECHEETAH-Mechaniker sind inzwischen eine eingeschworene Mannschaft, die Simulator-Ingenieure leisten exzellente Arbeit, die Abläufe werden zur Routine, und die beiden Weltklasse-Fahrer, die im Internet inzwischen unter dem Pärchen-Namen „Jeandre“ die Herzen der Fans erobern, kommen auch abseits der Strecke hervorragend miteinander aus.

Der Reise des TECHEETAH-Teams gebührt jede Menge Respekt. Vom Marokko-Debakel 2016, als das Team Jean-Eric Vergne nicht rechtzeitig zur Qualifying-Runde aus der Garage entließ, bis hin zur Chance auf die Fahrer- und Team-Meisterschaft 2018 war es ein langer Weg. Ob es mit dem Doppeltitel klappt, erfahren wir in nur einer Woche in New York.

NEW YORK E-PRIX I

14.07.2018

LUCAS DI GRASSI SIEGT IN NEW YORK, JEAN-ERIC VERGNE IST FORMEL-E-MEISTER

Nico Prost wird nicht für Nissan in der Formel E fahren—nach vier Jahren verlässt der Franzose nach einer äußerst glücklosen Saison das Team. Jaguar hingegen bestätigt beide Piloten für die kommende Saison. Weitere Neuigkeiten gibt es bei Venturi: Susie Wolff steigt als Teilhaberin ein und übernimmt mit sofortiger Wirkung den Posten der Teamchefin. Die FIA schließt mit dem E-Prix im chinesischen Sanya die vorletzte Lücke im offiziellen Rennkalender und veröffentlicht das neue Sportliche Reglement. Tom Dillmann ersetzt ein weiteres Mal den bei der DTM weilenden Edo Mortara.

Bird äußert seinen Frust vor dem Rennen bereits lautstark: Das geänderte Streckenlayout und die deutlich vergrößerte Renndistanz machen dem Doppelsieger des Vorjahres das Leben extrem schwer, denn sein DS Virgin zählt zu den weniger effizienten Fahrzeugen im Feld. Maßgeblichen Anteil hieran hat der schwere Antriebsstrang, der dafür sorgt, dass Birds Wagen 13 Kilogramm über dem Gewichtslimit liegt—während die Konkurrenz sogar mit Ballastgewichten arbeiten und so die Gewichtsverteilung optimieren kann. Der angekündigte ZDF-Livestream des Rennens wird wegen der Wimbledon-Berichterstattung nach dem Sieg von Angelique Kerber kurzfristig angesagt—Kommentator Aris Donzelli kann sich nicht zweiteilen…

Schrecksekunde für Oliver Turvey im Freien Training: Der Brite bricht sich die Hand, als er die Kontrolle über seinen NIO verliert und gegen die Streckenbegrenzung prallt. Es gehen also nur 19 Fahrer an den Start. Überraschenderweise stehen die beiden Techeetahs ganz hinten: Ein fehlerhaftes Softwareupdate von Renault hatte dafür gesorgt, dass der Antrieb im Qualifying mehr als die maximal erlaubten 200 kW Leistung abgriff. Die Pole-Position geht an Sebastien Buemi vor Evans und dem nun auf Cockpit-Suche befindlichen Prost. Bird, der unbedingt ein gutes Resultat braucht, um den Kampf um den Titel noch offen zu halten, startet nur von Platz 14.

Bereits beim Start lösen sich die Hoffnungen von Evans auf den ersten Jaguar-Sieg in der Formel-E-Geschichte in Wohlgefallen auf, da beim Losfahren eine Antriebswelle bricht und den „Kiwi“ zur Aufgabe zwingt. D'Ambrosio kann nur knapp Ausweichen und so eine Kollision verhindern, zu der es dann wenige Meter später kommt: Ausgerechnet sein Teamkollege Lopez steht ihm in der ersten Kurve im Weg—erneut gibt es keine Punkte für Dragon trotz sehr überzeugender Leistungen beider Fahrer im Qualifying. An der Spitze ein Bild, das es so sehr lange nicht mehr gegeben hat: Doppelführung für Renault e.dams. Allerdings nur eine halbe Runde, dann geht Abt mit einem aggressiven Manöver an Prost vorbei. Fünf Runden später überholt er auch Buemi an derselben Stelle. Prost muss derweil auch Piquet und den Überraschungsmann des Tages, Tom Dillmann, passieren lassen. Auch di Grassi, Bird und beide TECHEETAH-Piloten machen einige Positionen gut.

Am Ende des ersten Renndrittels dann die Vorentscheidung im Kampf um den Fahrertitel: Bird ist chancenlos gegen die beiden herannahenden TECHEETAH-Piloten, die kurz nach-einander am Briten vorbeigehen. Di Grassi hat derweil Dillmann hinter sich gelassen und geht locker an Buemi vorbei—Doppelführung für Audi. Die Fahrzeugwechsel verlaufen bei den meisten Fahrern ohne nennenswerte Vorkommnisse, nicht jedoch bei Mahindra. Felix Rosenqvist muss in der Boxengasse anhalten, weil das Team just in diesem Augenblick Nick Heidfeld aus der Box schickt. Die Rennkommissare belassen es bei einer Geldstrafe für das Team.

RENNERGEBNIS

1	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
2	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Sebastien Buemi	Renault e.dams
4	Tom Dillmann	Venturi
5	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
6	Nick Heidfeld	Mahindra Racing
7	Andre Lotterer	TECHEETAH
8	Maro Engel	Venturi
9	Sam Bird	DS Virgin Racing
10	Nico Prost	Renault e.dams

Text: Tobias Wirtz

Nach den Boxenstopps ist di Grassi deutlich näher an Abt herangekommen und geht in Runde 24 vorbei. Abt ist stinksauer, hat er doch die Anweisung Code 100 als „Positionen halten“ interpretiert. Di Grassi hingegen sieht darin die Aufforderung, keine Energie zu verschwenden, indem man eine Lücke zu den Verfolgern herausfährt. Weiter hinten gibt es ebenfalls einen Platzwechsel bei den TECHEETAH-Piloten—dieser jedoch ohne einen echten Positionskampf. Der fünfte Platz reicht Vergne zum Gewinn des Meistertitels, da Bird nur Neunter wird. Wenige Runden vor dem Ende gibt es die letzte Safety-Car-Phase der Saison: Alex Lynns Bolide steht vollkommen zerstört auf der Strecke, der junge Brite hat „den Koffer mal so richtig eingeplankt“, wie es Eurosport-Co-Kommentator Patrick Simon ausdrückt. Die Aufräumarbeiten ziehen sich lange hin, weshalb das Rennen erstmals nicht über die volle Distanz geht, sondern nach 60 Minuten die letzte Runde gefahren wird.

In den verbliebenen Runden muss kein Fahrer mehr Energie sparen – alles auf Angriff. Di Grassi gewinnt vor Abt und Buemi, dahinter Dillmann und Vergne, der somit neuer Formel-E-Champion wird. Audi ist trotz eines desaströsen Saisonstarts Techeetah in der Teamwertung ganz eng auf den Fersen—hier ist noch Spannung für das letzte Saisonrennen garantiert.

„Für mich hat ‚Code 100‘ etwas mit dem Energie-Management zu tun. In der Formel E macht es keinen Sinn, eine Lücke herauszufahren, wenn du führst. Denn wer schnell fährt, verbraucht Energie, die komplett verschwendet wäre, wenn wie heute ein Safety-Car kommt.“
– Lucas di Grassi, Audi Sport ABT Schaeffler

„Schon vor den Boxenstopps wurde an uns beide gefunkt, dass wir keine unnötigen Risiken eingehen sollen. Auch nach dem Fahrzeugwechsel hatten wir die klare Anweisung, unsere Positionen zu halten. Das war aber leider bei Lucas nicht der Fall. Natürlich hätte ich vollkommen anders verteidigt, wenn ich mich auf ihn hätte verlassen können. Vielleicht war es auch einfach nur eine Misskommunikation, aber so etwas ist maßlos enttäuschend. Man kann nicht erwarten, dass ich mich über dieses Ergebnis freue, auch wenn die volle Punkteausbeute für Audi natürlich toll ist.“
– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

„Es fühlt sich unfassbar an, ich habe keine Worte für meine Gefühle. Es war ein verrücktes Rennen! Ich hatte im zweiten Auto ein Problem beim Bremsen, was das Ganze noch viel anstrengender gemacht hat, als es eh schon war. Die Emotionen sind überwältigend, ich brauche ganz sicher noch ein bisschen, bis ich alles realisiere. Ich muss meinem Team für das ganze Jahr danken. Es ist surreal, wie wir uns entwickelt haben.“
– Jean-Eric Vergne, TECHEETAH

DER WEG VON JEAN-ERIC VERGNE

Neues Zuhause „Formel E“

Lang gesucht und doch gefunden: Der Franzose Jean-Eric Vergne ist endgültig in der Formel E angekommen und bestätigte dies mit dem Gewinn der Meisterschaft 2017/18. Doch bis hierhin war es ein weiter Weg, der Vergne über Red-Bull-Nachwuchsprogramme hin zu einem Stammcockpit in der „Königsklasse“ und schließlich in die Formel E führten…

Drei Jahre und insgesamt 58 Grands Prix lang fuhr er bei Toro Rosso in der Formel 1, verpasste aber im Kampf gegen seine Teamkollegen gleich zweimal den Sprung in ein Top-Cockpit und verlor 2014 auch noch seinen Startplatz.

Nur zwei Wochen später richtete Vergne seinen Fokus jedoch auf eine neue aufstrebende Rennserie, als er erkannte, dass es keine neue Chance bei Red Bull geben würde—die Formel E. „Ich habe mich also mit meinem Manager zusammengetan“, erinnert sich Vergne. „Der hat mich angerufen und gesagt: Schau, ich habe eine neue Serie für dich gefunden. Probier es doch mal aus und guck, ob es dir gefällt.“ Ohne jegliche Vorbereitung machte sich der damals 24-Jährige auf zum dritten Lauf der Formel-E-Geschichte nach Uruguay, einzig gerüstet mit dem Willen, es allen zeigen zu wollen.

„Eine Stunde später hatte ich mein Flugticket und flog am nächsten Morgen nach Punta del Este! Ich hatte also keine Vorbereitung, keine Fahrt im Simulator. Ehrlich gesagt habe ich die Rennen vorher noch nicht einmal gesehen und war von den Designs der Autos überrascht. Alles, was ich vor meiner Ankunft in Uruguay von der Formel E gehört hatte, war, dass man das Auto wechseln muss.“

Als Neuling platzierte Vergne nicht nur seinen Andretti überraschend auf der Pole-Position, sondern kämpfte bis kurz vor Rennende um den Sieg, bevor er mit einem technischen Defekt ausfiel. Daraufhin bot der US-amerikanische Rennstall ihm einen Vertrag bis Saisonende an. Er bewies auch im weiteren Verlauf der Saison sein Können und beendete die Rennen in London und Long Beach auf dem Podium.

> „Das ist meine letzte Saison mit diesen Leuten.“

Unglückliches Intermezzo bei DS Virgin

Seine zweite Saison in der Formel E, in der er für DS Virgin fuhr, verlief nicht so glanzvoll wie die Erste. Die Kombination aus Vergne und Virgin entwickelte sich mehr und mehr zum Alptraum. Es knallte mehrmals innerhalb des Teams, beispielsweise beim Heimrennen in Paris nach Kollision mit seinem Teamkollegen Sam Bird oder in Buenos Aires, als das Team ihn mit Lebensmittelvergiftung nicht starten lassen wollte. Dazu kam der zu schwere Virgin-Flitzer, der als eines der am schwersten zu fahrenden Autos zählte.

„Ich war wirklich schockiert“, sagt Vergne. „Nie hat mir jemand das Fahren verbieten wollen, weil ich ein bisschen krank war. Danach habe ich mir gesagt: Das ist meine letzte Saison mit diesen Leuten.“

Am Ende von Saison 2 konnte er zwar zwei Podiumsplatzierungen verbuchen, verlor das teaminterne Duell jedoch mit 35 Punkten Rückstand auf Bird deutlich und machte sich für die neue Saison auf die Suche nach einem neuen Rennstall.

Text: Svenja König

Fündig wurde er beim neuen TECHEETAH-Team, welches aus dem erfolglosen Rennstall Aguri hervorgegangen war. Die Chinesen traten als einziges Privatteam in der Elektroserie an und bezogen den Antriebsstrang von Renault. Das Gesamtpaket funktionierte sofort gut, und auch „JEV“ schien verändert. Er strotzte plötzlich vor Selbstvertrauen und zeigte sich entspannter als jemals zuvor in einem Fahrerlager.

„Ich bin so viel glücklicher als im letzten Jahr. Natürlich läuft noch nicht alles nach Plan, aber wir haben eine gute Zukunft vor uns“, prophezeite Vergne schon vor Saison 3. „Jeder ist extrem motiviert, wir haben einen der besten Antriebsstränge, talentierte Mechaniker und Ingenieure auf unserer Seite. Jeder ist kompetent und hat Lust auf Siege—ich weiß einfach, dass wir erfolgreich sein werden.“ Und er sollte Recht behalten, denn er beendete die Saison in Montreal mit seinem ersten Formel-E-Sieg.

Reif für den Titel

Die darauffolgende Saison krönte Vergne sogar mit dem Gewinn des Fahrertitels. Dahinter standen viele Testtage im Simulator, eine Qualifying-Stärke, die ihm allein in dieser Saison zwölf Meisterschaftspunkte einbrachte, konstante Rennergebnisse (er punktete in jedem Rennen) und vor allem ein nicht zu bändigender Hunger auf Erfolg.

Auch bei TECHEETAH eckte er hin und wieder mit seiner Art an, und es lief nicht immer alles rund, da Vergne von jedem forderte, über die eigenen Grenzen zu gehen. Eine Position, die er als Miteigentümer des Rennstalls einnehmen konnte, die es ihm möglich machte, Management-Entscheidungen zu fällen und die ihm die Sicherheit gab, langfristig im Team eingespannt zu sein. Erfolge wie der Titelgewinn, den er noch am Boxenfunk seinem verstorbenen Weggefährten Jules Bianchi widmete, gaben ihm Recht.

> „Ich hatte Glück, dass ich zum richtigen Zeitpunkt in die Formel E gekommen bin“

Jean-Eric Vergne ist nicht mehr der Fahrer, der er einmal war. Durch die Formel E ist er erwachsen geworden und als einziger Pilot, der für drei Teams in der Serie gefahren ist, schlussendlich bei TECHEETAH sesshaft geworden.

„Ich hatte Glück, dass ich zum richtigen Zeitpunkt in die Formel E gekommen bin“, erzählt Vergne gegenüber ‚f1i.com‘. „Heute denke ich, dass es das Beste war, was mir passieren konnte. Die Formel 1 zu verlassen, war die schwierigste Zeit meiner Karriere, aber im Nachhinein war es der Wendepunkt meiner Karriere. Ich habe eine Menge verändert, in der Art, wie ich den Sport angehe. Heute sehe ich alles ganz anders. Für einen globalen Fahrer ist das ganz wichtig.“

Dieser Prozess des Franzosen ist auch an der Formel 1 nicht spurlos vorbei gegangen. „Jean-Eric hat sich entwickelt und ist zu einem guten Fahrer gereift“, zeigt sich Red-Bull-Teamchef Christian Horner gegenüber ‚Motorsport-Total.com‘ beeindruckt. „In der Formel E soll er eine starke Saison abgeliefert haben. Er ist seit seiner Zeit in der Formel 1 viel erwachsener geworden.“ In den letzten Tagen gab es immer wieder Gerüchte über eine eventuelle Rückkehr in die Formel 1—bestätigt wurde bisher nichts.

In der Formel E wird wird Vergne in Saison 5 zu seinem alten Hersteller DS zurückkehren, diesmal gemeinsam mit seinem neuen Team Techeetah. Wohin der Weg führen wird, werden wir ab Dezember erfahren. Nur die Zielsetzung ist klar: 2019 will Jean-Eric Vergne mit seinem Team zwei Titel mit nach Hause nehmen.

NEW YORK E-PRIX II

15.07.2018

VERGNE GEWINNT FINALRENNEN IN NEW YORK, AUDI HOLT TEAMTITEL

NIO-Ersatzfahrer Ma vervollständigt wegen Turveys Verletzung das Fahrerfeld, damit stehen beim letzten Rennen der Saison wieder 20 Fahrzeuge am Start. Buemi beweist im Regen von New York erneut seine gute Form und sichert sich auch am Sonntag die Pole-Position. Er ist damit neben Vergne und Rosenqvist der dritte Fahrer, dem dies in dieser Saison zum dritten Mal gelingt. Dahinter starten beide TECHEETAH- und beide Audi-Fahrer, die in der Super-Pole nicht fehlerfrei blieben.

Die Strecke ist zum Rennstart zwar weitestgehend abgetrocknet, die Ampeln sind aber noch nicht erloschen, als Lotterer und Vergne bereits losfahren. Lotterer begeht dabei klar und deutlich erkennbar einen Frühstart, Vergne reagiert wohl auf den losfahrenden Teamkollegen und beschleunigt Sekundenbruchteile, bevor das rote Licht ausgeht. Vergne schiebt sich so noch vor der ersten Kurve an Buemi vorbei, der Lotterer so gerade eben noch hinter sich halten kann. Die Rennkommissare entscheiden bemerkenswerterweise, lediglich Lotterer mit einer Durchfahrtsstrafe zu belegen. So bleibt der Kampf um die Teammeisterschaft weiter offen.

Im hinteren Teil des Feldes kollidieren Antonio Felix da Costa und Luca Filippi—der Italiener erleidet einen Aufhängungsbruch und schleudert quer über die Strecke, genau vor den herannahenden d'Ambrosio. Es folgt die letzte Full-Course-Yellow der Saison. Nach der erneuten Freigabe des Rennens schieben sich di Grassi und Abt nacheinander an Buemi vorbei. Da Lotterer gleichzeitig seine Durchfahrtsstrafe antritt, übernehmen die Ingolstädter die Führung in der Hochrechnung der Teammeisterschaft.

Nach dem Fahrzeugwechsel nutzt Buemi seinen FANBOOST, um Abt zu überholen. Die Reihenfolge ist jedoch nur von kurzer Dauer, denn bereits eine Runde später verliert der Schweizer die Position nach einem Fahrfehler wieder. An der Spitze wiederholt sich der Kampf von Punta del Este: Der schnellere di Grassi kommt nicht an Vergne vorbei, der alle Register zieht, um sich gegen die Angriffe zu verteidigen. Lotterer schafft es derweil nach einer überzeugenden Aufholjagd wieder in die Top 10, es reicht letztendlich jedoch nicht, Audi noch einzuholen. In Ingolstadt wird der Titel gefeiert.

RENNERGEBNIS

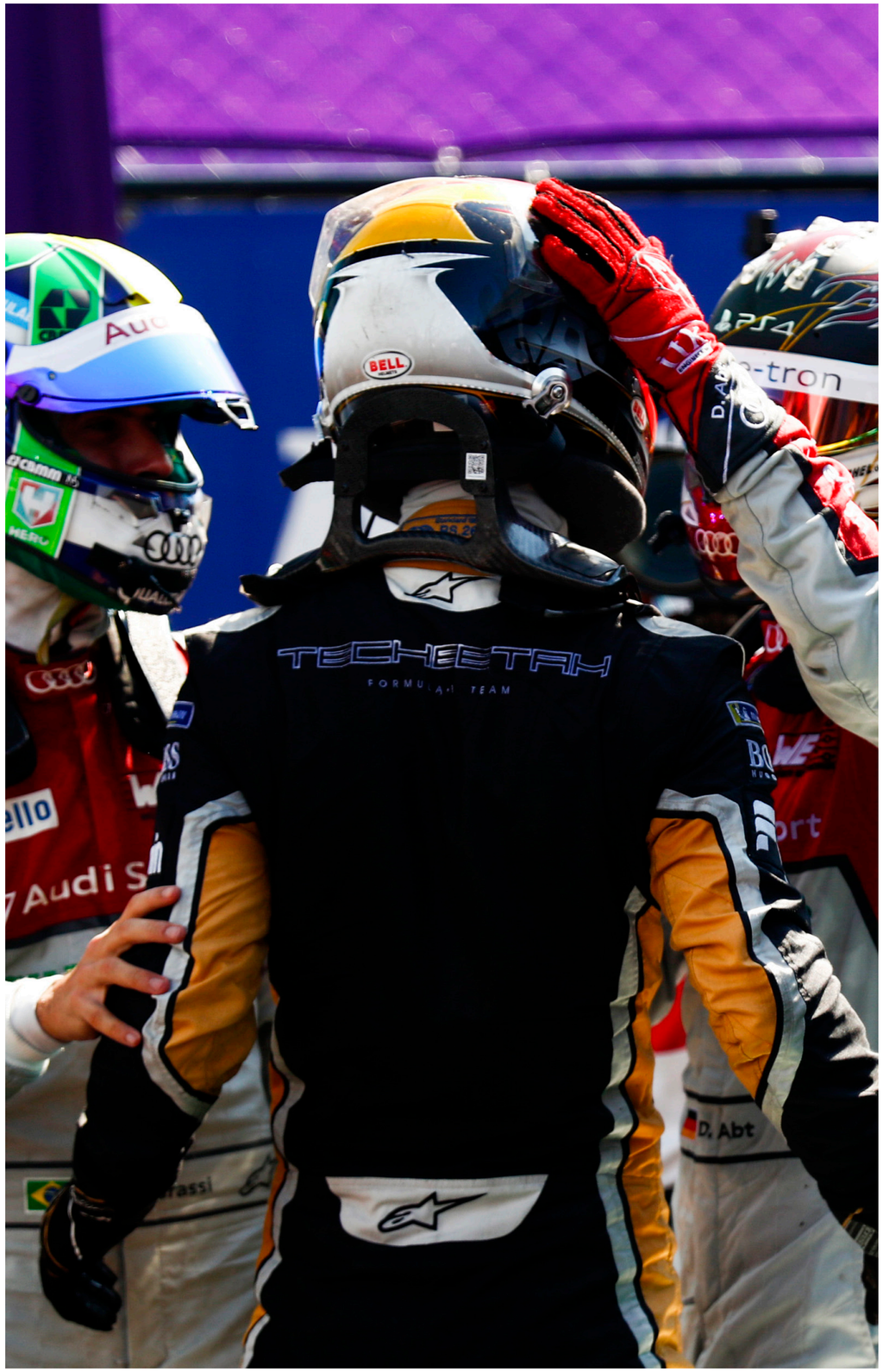
1	Jean-Eric Vergne	TECHEETAH
2	Lucas di Grassi	Audi Sport ABT Schaeffler
3	Daniel Abt	Audi Sport ABT Schaeffler
4	Sebastien Buemi	Renault e.dams
5	Felix Rosenqvist	Mahindra Racing
6	Mitch Evans	Panasonic Jaguar Racing
7	Nelson Piquet jr.	Panasonic Jaguar Racing
8	Nick Heidfeld	Mahindra Racing
9	Andre Lotterer	TECHEETAH
10	Sam Bird	DS Virgin Racing

„Natürlich ist es schade für das Team, dass wir die Meisterschaft nicht gewonnen haben, aber wir können alle sehr stolz auf das sein, was wir in den letzten Monaten erreicht haben. Der Start heute war vielleicht der beste in meinem ganzen Leben. Die Saison mit einem Sieg zu beenden, fühlt sich toll an. Ich bin schon jetzt bereit für das nächste Jahr!"
– Jean-Eric Vergne, TECHEETAH

„Alle in der Garage, in Neuburg und in Ingolstadt haben sich diesen Titel so sehr verdient. Das ganze Team hat hart gearbeitet und uns ein tolles Auto gegeben. Natürlich war der Start in das Jahr nicht immer einfach, aber die Saison mit einem Höhepunkt wie diesem hier in New York zu beenden, fühlt sich gut an."
– Daniel Abt, Audi Sport ABT Schaeffler

„Wir haben nach dem Regen-Qualifying einen Platz im Rennen gutmachen können. Leider war unsere Pace nicht gut genug, um in die Punkte zu kommen. Es war eine enttäuschende Saison für mich. Trotzdem möchte ich dem gesamten Team danken, das mich auf meiner Reise in der Formel E immer unterstützt hat und mit dem wir große Erfolge feiern konnten."
– Nico Prost, Renault e.dams

Text: Tobias Wirtz



KOMMENTAR

LIEBES FERNSEHEN, WO BLIEB DIE LEIDENSCHAFT?

Text: Tobias Bluhm

Ich will mir nicht anmaßen, mich als Experte in Sachen TV zu bezeichnen. Auch bin ich um Himmels Willen nicht dazu qualifiziert, mich in aufgeplusterten Sätzen über Sendungen der öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten zu echauffieren. Ganz sicher gibt es klügere Köpfe als mich, die ganz sicher klügere Dinge schreiben können. Aber immerhin beobachten kann ich. Deswegen folgt jetzt: eine Beobachtung. Und ein Mutmacher für die nächste Formel-E-Saison.

Liebe Leser, lasst mich kurz ausholen: Immer wieder habe ich im letzten Jahr versucht, die Formel E aus der berühmten „Vogelperspektive“ zu betrachten. Das ist nicht gerade einfach, wenn man Teil der Redaktion einer Formel-E-Nachrichtenseite ist und in einer Social-Media-Filterblase gefangen ist—aber es ist nicht unmöglich.

In den letzten Monaten beobachtete ich also immer wieder „von außen“, wie die Formel E weltweit wächst. Wie es der Plan von Formel-E-Daddy Alejandro Agag vorhergesagt hat, ist die Serie zuletzt tatsächlich aufgegangen wie ein Hefekloß. Gerade in Deutschland, einem der Schlüsselmärkte der Automobilbranche, scheint die Elektroserie derzeit—jedenfalls bei den Automobilherstellern—durch die Decke zu gehen. Ich wage sogar zu behaupten, dass jeder, der sich hierzulande auch nur ein bisschen mit Autorennen beschäftigt, inzwischen schon einmal von der Formel E gehört hat.

Eurosport, Eurosport 2, ARD und ZDF, dazu Sendungen im Schweizer Fernsehen bei SRF zwei und MySports sowie beim österreichischen ORF SPORT+—in kaum einer anderen Sprache ist das TV-Angebot in der abgelaufenen Saison so groß gewesen wie im Deutschen. Keine Frage, dass diese Bandbreite dem Wachstum der Serie maßgeblich geholfen hat. Doch trotzdem blieb auch in der abgelaufenen Saison jede Menge Potenzial ungenutzt

DIE SCHWEIZER WISSEN, WIE MAN'S MACHT!

Den Preis für die beste deutschsprachige Übertragung in diesem Jahr bekommt ohne Frage die Schweiz. Mit MySports, einem privaten Bezahlsender mit Sitz im Kanton Zürich, bekommt die Formel E genau das Programm, das sie verdient. Ein gut informierter Moderator führt souverän durch die Sendung im großen und interaktiven Studio, während ein leidenschaftlicher Kommentator, der zwischen Studiogespräch und Renngeschehen immer so entzückend zwischen Schwyzerdütsch und Hochdeutsch tänzelt, gemeinsam mit einem qualifizierten Experten durch die Übertragungen aller Qualifyings und Rennen der Saison führt. Mega!

Auch die Trainings sind im englischsprachigen Kommentar bei der UPC-Tochter verfügbar. Das, was MySports im letzten Jahr auf die Beine gestellt hat, ist ganz großes Damentennis. Einzig der Preis—im Monat sind es etwas mehr als 20 Euro—trennt den Sender von der absoluten Bestnote. Wer auf hohem Niveau meckern möchte, darf auch noch die fehlenden Reporter an der Strecke kritisieren—aber die hat außer Fox Sports sowieso niemand.

Auch die SRF-Übertragung des Zürich E-Prix im Juni, den der Sender mit Manuel König und Marc Surer begleitete, schien mir sehr gelungen, wenngleich ich dank fehlender Muße und Geo-Blocking nur einzelne Ausschnitte der Übertragung bei SRF zwei gesehen habe. Kurzfazit: Die Schweizer wissen, wie man's macht. La Suisse, douze points!

EUROSPORT OHNE SENSATIONEN...

Doch zurück nach Deutschland, wo der Münchener Sportsender Eurosport die Formel-E-Lizenz für alle Rennen der Elektroserie innehat. Nach dem Hin und Her zwischen Eurosport und DMAX in den vorausgegangenen Saisons blieb die Formel E, mit Ausnahme vom Rennen in Zürich, endlich auf einem einzigen Sendeplatz im Eurosport-Hauptprogramm. Das freut nicht nur jeden Fan, sondern auch mich, der den TV-Teil in unseren Rennvorschauen nicht mehr für jedes zweite Rennen umtexten musste.

Die Saison war für Eurosport trotzdem eher durchschnittlich. Es gab keinen absoluten Tiefpunkt - doch die wirklichen Sensationen blieben auch aus. Oft fehlte trotz hochdramatischer Szenen auf der Strecke die Dramatik in den Stimmen der Kommentatoren hinter dem Mikrofon. Highlight der Saison waren ganz ohne Frage die Übertragungen mit Patrick Simon und Oli Sittler, die seit Jahren ein eingespieltes Duo sind, mit ikonischen Stimmen gesegnet wurden und die Materie Formel E verstehen. Besonders Simon, der gelegentlich auch mal lauter werden konnte und regelmäßig unterhaltsame Phrasen („Der hat den Koffer mal so richtig eingeplankt!") drosch, dabei aber nie unseriös wurde, gefiel mir sehr.

> **Es klingt tatsächlich stellenweise so, als würde jemand durch einen Joghurtbecher hindurchkommentieren**

Doch ohne Kritik an der technischen Umsetzung der Sendungen kommt Eurosport nicht aus diesem Text heraus. Einmal ganz abgesehen von der erschütternden Audioqualität der Übertragungen—es klingt tatsächlich stellenweise so, als würde jemand durch einen Joghurtbecher hindurchkommentieren—, frage ich mich doch ernsthaft, was die bezahlenden Eurosport-Player-Zuschauer dem Sender angetan haben, dass sie nicht nur keinen Zugang zum Weltsignal ohne Werbepausen während der Rennen haben, sondern die Übertragungen vor allem stellenweise erst nach Rennbeginn ins Wohnzimmer geliefert bekommen. Und dann auch noch mit einer unerträglichen Verzögerung von teilweise 40 Sekunden. Zählt das überhaupt noch als „Live-Fernsehen"? Eurosports Formel-E-Jahr lässt sich wohl am besten mit den Worten vom Dichter und Denker Kimi Räikkönen zusammenfassen: „Bwoah."

... ARD OHNE EMOTIONEN

In den öffentlich-rechtlichen TV-Sendern bot sich leider noch ein düstereres Bild. Selbstverständlich ist es sensationell, dass sich sowohl das Erste als auch das ZDF für die Formel E interessieren und für teures Geld Sublizenzen von Eurosport gekauft haben. Und selbstverständlich ist es klar, dass die erste Übertragung eines Rennens wohl immer noch weit von einem Glanzstück der TV-Geschichte entfernt ist. Trotzdem hatte ich nach beiden Rennen in den öffentlich-rechtlichen Sendern das flaue Gefühl, welches man am dritten Tag ohne Zähneputzen auf der Zunge hat. Nur am ganzen Körper.

Angefangen mit der ARD, die nach dem Elfmeterschießen im Frauen-Finale des DFB-Pokals mit einer Viertelstunde Verspätung in die Sendung startete und gerade so rechtzeitig zum Rennstart nach Berlin-Tempelhof schaltete. Wegen der Wichtigkeit des Events—Fußball hat nun mal in Deutschland Vorrang—sei das geschenkt.

Durch die Verspätung musste Kommentator Philipp Sohmer die Hintergrunderklärungen, die sich Claus Lufen so schön zurechtgelegt hatte, übernehmen. Keine Frage, dass da auch das Renngeschehen in Teilen in den Hintergrund treten musste. Ebenfalls geschenkt. Dass der Berlin E-Prix aber zum bewegten Desktop-Hintergrund für das ausschweifende E-Mobility-Geblubber von Co-Kommentator Heinz-Harald Frentzen wird, war vorsichtig ausgedrückt enttäuschend.

Der ARD-Übertragung fehlten wie schon zu DTM-Zeiten die Emotionen, der Esprit und die brennende Leidenschaft für den Motorsport. Und das, obwohl Daniel Abt - gerade als Frentzen irgendwas von induktivem Laden erzählte - das Rennen seines Lebens fuhr und auf den Sieg beim Heimrennen zustürmte.

Da die Formel E ohnehin schon von vielen kritisch beäugt wird, tat die—es tut mir leid—langweilige ARD-Übertragung der Elektroserie nicht unbedingt gut. Aufmerksamkeit bekam die Elektroserie allemal, es schalteten immerhin 1,46 Millionen Zuschauer—Rekord-TV-Kulisse—ein, doch die Übertragung wurde den Emotionen, die uns in Berlin geboten wurden, nicht gerecht und wirkte auf mich aus meiner Vogelperspektive eher abtörnend.

2018: DA, WO NUR EIN STREAM GLEICHZEITIG GEHT

Besser lief es da im Zweiten Deutschen Fernsehen, das für das Saisonfinale in New York einen Live-Stream im Internet anbot. Aris Donzelli ist zwar ebenfalls kein derart leidenschaftliches Bündel wie der Kommentator aus dem britischen TV, der hinter dem Mikrofon regelmäßig wie Rumpelstilzchen im Kreis springt. Aber wenigstens schaffte er es, den Fokus halbwegs beim Renngeschehen zu halten.

Schade nur, dass das ZDF den geplanten Samstags-Stream wegen des Wimbledon-Finales kurzfristig und ohne Ankündigung aus dem Programm strich und Formel-E-Fans somit ins Leere laufen ließ. Na klar, der Sieg von Angelique Kerber war schon eine tolle Sache („ganz großes Damentennis"). Aber das erklärt noch lange nicht, warum man als öffentlich-rechtlicher Fernsehsender in 2018 nur einen Live-Stream zur gleichen Zeit anbieten kann. Noch dazu war das Finale drei Stunden (!) vor dem Formel-E-Lauf beendet. Falls ihr da mehr wisst als ich: Ich werde sehr gerne in den Kommentaren aufgeklärt! Das ZDF legte uns den Gedanken nahe, man habe keinen Kommentatorenersatz gehabt. Hätte man aber haben können, denn die Chancen auf einen deutschen Tennis-Sieg standen immerhin bei gut 50 Prozent.

Sehr gut gefiel mir der Beitrag in der ZDF SPORTextra-Sendung am Sonntag, in dem irgendwo zwischen Triathlon und Rudern in bester sportstudio-Manier der ausgefallene Stream vom Vortag in zehn Minuten zusammengefasst wurde.

MEHR SPANNUNG IN DER ÜBERTRAGUNG

Was die Formel E im nächsten Jahr braucht, ist eine lange, gut recherchierte, emotionsgeladene und mitreißende Formel-E-Übertragung. Wir Deutschen haben die Angewohnheit, dass wir sehr lange brauchen, bis wir uns an neue Dinge gewöhnen—aber wenn wir erst einmal warm mit einer Sache geworden sind, dann sind wir vor lauter Herzblut nicht mehr von der Sache fernzuhalten.

Damit das erträumte Wachstum von Cheffe Alejandro Agag also noch zusätzlich katalysiert wird, benötigen die Formel-E-Übertragungen in der nächsten Saison einen ordentlichen Schuss Emotion. Selbstverständlich sind auch Hintergrundinfos, Sachlichkeit und Co. von großer Wichtigkeit. Auch das induktive Laden lasse ich mir gern noch einmal erklären. Aber wenn es eines Tages an den Rennkursen ähnliche Gefühlsausbrüche wie nach dem Vettel-Ausfall auf der Innentribüne in Hockenheim geben soll, braucht es deutlich mehr Leidenschaft in den TV-Übertragungen.

Inmitten all dieser Kritik ist es übrigens leicht zu vergessen, dass die Formel E gerade einmal ihr viertes Jahr beendet hat. Jetzt schon Übertragungen in den öffentlich-rechtlichen Sendern Deutschlands und der Schweiz zu bekommen, ist eine herausragende Errungenschaft für die junge Elektroserie, für die ich auch die Sender loben möchte. Aber es gibt eben—und das wollte ich in meinen letzten 1.400 Worten eigentlich sagen—noch jede Menge ungenutztes Potenzial.

Immerhin: Das Formel-E-Rennen hat den öffentlich-rechtlichen Sendern offenbar Spaß gemacht, zumal die DTM weg ist. Hinter den Kulissen sollen bereits Gespräche über weitere Übertragungen stattgefunden haben. Schließlich verabschiedete sich auch Kommentator Donzelli mit den Worten „Und vielleicht gibt's im nächsten Jahr (bei uns) noch mehr" aus seiner Sendung. Zu hoffen wäre das allemal. Denn wenn das ZDF oder die ARD die Elektroserie tatsächlich häufiger und tiefgründiger bringen würden, wäre der Siegeszug der Formel E in Deutschland wohl kaum mehr aufzuhalten.

FORMEL–E–
SAISONFINALE 2018

Das Ende einer Ära

Wenn am 15. Juli 2018 die karierte Flagge in New York City fällt, endet für die Formel E eine Ära. Vom ersten E-Prix in Peking 2014 bis zum Doppelfinale am „Big Apple“ war es ein wilder Ritt für die Elektroserie. Nicht immer lief alles nach Plan, mehrmals hatte es die Meisterschaft äußerst schwer. In ihren ersten 45 Rennen hat die Formel E trotzdem bewiesen, dass sie hier ist, um zu bleiben. Und dass der Serie für die nächsten Jahre keine Grenzen gesetzt sind. Unser Adieu an die erste Generation des Motorsports der Zukunft.

Peking-Crash als „Make or Break“-Moment

Als sich am 13. September 2014 insgesamt 20 elektrisch angetriebene Fahrzeuge vor der Startampel in Peking aufreihten, wusste niemand genau, was bevorstehen würde. Kaum ein Team verstand die Bedeutung der Rekuperation oder der Taktik-Optionen beim Autowechsel. Die TV-Kameras setzten die Elektro-Flitzer teils falsch in Szene, die Autos wirkten langsam und behäbig, das Rennen dadurch beinahe einschläfernd.

Der „2014 FIA Formula E Evergrande Spring Beijing ePrix“ wäre nach heutigem Formel-E-Standard eigentlich ein Rennen zum Vergessen gewesen. Kaum Überholmanöver, kaum Kontroverse und eine öde Streckenführung um das Pekinger Olympia-Stadion von 2008 machten das Rennen zu einem glanzlosen Auftakt in die erste Saison. Das Einzige, was aus Peking blieb, ist die eine unvergessene Szene aus der finalen Runde des Rennens, ohne die die Formel E heute vielleicht nicht die wäre, die wir kennen. In der Tat gäbe es die Serie ohne jene Szene womöglich überhaupt nicht mehr.

Ein „besseres“ Rennende hätte Hollywood der Formel E nicht schreiben können.

Gemeint ist selbstverständlich der wilde Crash von Nick Heidfeld und Nico Prost, dem Sohn von Ex-Formel-1-Champion Alain. Im Kampf um den Rennsieg kollidierten die beiden auf der Zufahrt zur letzten Kurve des 25 Runden langen E-Prix. Heidfeld hob auf einem erhöhten Randstein ab, überschlug sich und landete im Fangzaun. Die Szenen von Heidfeld, der sich wenig später glücklicherweise unverletzt aus seinem auf dem Überrollbügel liegenden Auto schälte und über die Strecke rannte, gingen in den sozialen Netzwerken viral. So angsteinflößend die Situation in dem Moment auch war—ein „besseres“ Rennende hätte Hollywood der Formel E nicht schreiben können.

Zu den nächsten Rennen, die glücklicherweise sehenswerter wurden, schalteten nach dem Peking-Unfall mehr Zuschauer ein. Die Strecken wurden anspruchsvoller, die TV-Bilder dynamischer, die Teams experimentierfreudiger. Unvergessen ist der fliegende Bruno Senna in Monaco. Oder die Pole-Runde vom frischen Formel-1-Konvertiten Jean-Eric Vergne bei seinem Debüt in Punta del Este. Die Trulli-Pole und di-Grassi-Disqualifikation in Berlin. Oder der epische Fünfkampf um den Titel in London, in dem sich Nelson Piquet jr. mit nur einem Punkt Vorsprung gegen Sebastien Buemi durchsetzte und zum ersten Formel-E-Champion der Geschichte gekürt wurde.

Text: Tobias Bluhm

Generation „Klick“

Von Piquets Titelgewinn an war die Formel E nicht mehr zu bremsen. Auch wenn die Serie, gegründet vom Unternehmer Alejandro Agag, dem Schwiegersohn des ehemaligen spanischen Ministerpräsidenten Aznar, mehrmals kurz vor dem wirtschaftlichen Aus stand, fasste sie immer weiter Fuß im Motorsport. Neue Sponsoren unterstützten die Serie finanziell, erste Hersteller begannen, an ihren Antriebssträngen zu basteln, und die Fahrer und Teams entdeckten die sozialen Medien für sich.

Das Publikum der Formel E war von Anfang an klar definiert: Besonders jüngere Zuschauer, die keine lang-jährigen Motorsport-Fans sind und selbst interagieren wollen, sollten angesprochen werden. Mit hübschen YouTube-Clips, kurzen Snapchat- und Instagram-Reportagen und frechen Tweets eroberte die Formel E das Internet. Ganz zu schweigen vom revolutionären FANBOOST, mit dem die Fans direkt ins Rennen eingreifen können. Kaum eine andere Motorsport-Serie ist über soziale Netzwerke so erreichbar wie die Formel E, was maßgeblich zum ihrem Siegeszug beigetragen hat.

Auf dem Weg nach oben

Doch vor allem sportlich entwickelte sich die Formel E weiter. Während die Motoren von Jahr zu Jahr immer höher drehen durften, gaben sich erstklassige Fahrer wie Jacques Villeneuve oder Esteban Gutierrez die Ehre in der E-Serie. Die Formel E fuhr in Weltstädten wie Mexiko-Stadt, Moskau, New York oder Hongkong, begeisterte erst Zehntausende, dann Hunderttausende, dann Millionen TV-Zuschauer in aller Welt.

Sebastien Buemi gewann nach seiner bitteren Niederlage von London 2015 im Folgejahr nach einer Startkollision mit seinem Titelkonkurrenten di Grassi in einer epischen Rundenzeiten-Schlacht die Meisterschaft. Die Formel E fuhr um das Grab Napoleons in Paris und entlang der Pazifikküste von Long Beach. Vergne und Bird gerieten als Virgin-Teamkollegen in Frankreich aneinander, Robin Frijns feierte in der legendären Putrajaya-Hitzeschlacht ein sensationelles Podium und ABT sorgte nach einer verpatzten Teamorder für lange Gesichter beim Heimrennen am Alexanderplatz in Berlin-Mitte.

Auch im dritten Jahr blieb die Formel E voller Action. Die FIA fügte vor der Saison eine zweite Frontflügelplatte zum Auto hinzu, die den Look der Elektroboliden, inzwischen regelrechte High-Tech-Computer auf Rädern, auffrischte. Die Formel E fuhr erstmals zwischen Wolkenkratzern in Hongkong, in der Wüste von Marokko und vor der Skyline von New York City.

Der Triumphzug der elektrischen Rennserie ist spätestens seit dem historischen Event am „Big Apple“ unverkennbar. In einem hochdramatischen Finale in Montreal gewann Lucas di Grassi nach einer furiosen Punktejagd im dritten Anlauf schließlich die Fahrer-Meisterschaft—und Jean-Eric Vergne mit dem vor der Saison gegründeten TECHEETAH-Team endlich sein erstes Rennen.

Der letzte Akt

Zwölf Monate später, wenige Stunden vor dem großen Saisonfinale 2018, könnte Vergne diesen Rennsieg in seinen ersten Titel umwandeln. Die Situation in der Fahrermeisterschaft ähnelt jener von vor einem Jahr: Vergne braucht sechs Punkte mehr als sein Rivale Sam Bird, um den Titel schon am Samstag klarzumachen. Doch während am Rennwochenende alles auf den Titelkampf blickt, heißt es auch, Abschied zu nehmen.

Abschied von der ersten Generation der Formel E. Vom SRT_01 E, dem aktuellen Einheitschassis aller Teams. Wir sagen den 28-kWh-Batterien von Williams Advanced Engineering ciao, winken dem Fahrzeugwechsel ein letztes Mal zu, sagen goodbye an die Qualifying-Lotterie. Nach dem New York E-Prix wird die Formel E nie mehr so, wie sie aktuell ist.

Melancholie? Mitnichten. Immerhin wartet ab Ende des Jahres eine Formel E auf uns, die größer, schneller, sexyer und radikaler ist als je zu vor. Wir freuen uns auf ein neues Chassis mit einem riesigen Diffusor, einer fast doppelt so großen Batterie und auf den Attack-Mode, durch den den Fahrern im Rennen noch mehr Leistung zur Verfügung steht als im aktuell höchsten Qualifying-Mapping.

Nicht immer lief alles nach Plan, doch die ersten 45 Rennen der Formel E haben bewiesen, dass die Serie hier ist, um zu bleiben. Adieu und danke an die erste Generation der Rennserie der Zukunft. Jetzt geht es richtig los, von nun an geht es nur noch bergauf. Auf die Zukunft!

ABB FORMULA-E
FIA FORMULA-E CHAMPIONSHIP
Qualcomm
Julius Bär
MS&AD
RENAULT
ABB
Allianz
MICHELIN
BOSS
enel

e-formel.de