

Berlin elektrisiert: Das erste offizielle Autorennen seit 1998

Von Axel F. Busse

Während die Grand-Prix-Fans am Pfingstwochenende nach Monaco schauen, sind ökologisch gestimmte Motorsport-Freunde auf Berlin konzentriert. Dort findet das erste Formel-E-Rennen auf deutschem Boden statt. Und wie im Fürstentum gibt es auch dort viel Prominenz am Steuer.

Bis eingefleischte PS-Junkies Wettrennen mit Elektro-Autos als echten Motorsport ansehen, wird wohl noch viel Wasser die Spree hinunter fließen, jedoch fährt die Formel E inzwischen mit allerhöchstem Segen: Die weltweit operierende Rennserie wird seit 2014 unter der Ägide des internationalen Motorsport-Verbandes FIA ausgetragen, die bisherigen Rennen fanden auf Stadtkursen unter anderem in Peking, Buenos Aires und Miami statt.

Starker Mann in Hintergrund, quasi der Ecclestone der Formel E, ist der Spanier Alejandro Agag, Unternehmer, Politiker und nebenher Schwiegersohn des iberischen Ministerpräsidenten José Maria Aznar. Seiner Überzeugung nach ist die Öko-Variante der Formel 1 keine Mode-Erscheinung, sondern ein langfristiges Projekt: „Wir haben bereits einige große Unternehmen an Bord, die am Anfang das Risiko auf sich genommen haben.“ Dazu gehört zum Beispiel BMW. Die Münchner stellen mit ihrem Elektro-Sportwagen i8 das offizielle Safety-Car der Formel E.

An Prominenz mangelt es nicht im Fahrerfeld: Außer Nick Heidfeld und Jarno Trulli, die von den kreischenden Benzin-Boliden auf die Öko-Renner umgestiegen sind, finden sich weitere bekannte Namen aus der Formel 1. Prost, Piquet und Senna haben vor Jahrzehnten den Grand-Prix-Zirkus geprägt, jetzt steigt die zweite Generation ins Cockpit. Nicolas Prost, Nelson Piquet Jr. und der Neffe des 1994 tödlich verunglückten Ayrton Senna, Bruno. Michael Andretti, Sohn des Formel-1-Champions von 1978 Mario Andretti, ist als Mitinhaber eines Teams dabei. Dass die E-Rennwagen rund 100 km/h langsamer fahren als das Spitzentempo in der Formel 1 ficht Nick Heidfeld nicht an: „Im Elektroauto geht es vom ersten Meter an los. Unsere Stadtkurse sind sehr anspruchsvoll, und

außerdem gibt es viele Positionskämpfe und Möglichkeiten zu überholen“.

Mehr noch als in der Formel 1 kommt es auf fahrerisches Können an, denn die Fahrzeuge im Wettbewerb sind technisch identisch. Unter Mitwirkung von McLaren und Williams wurde ein Monoposto mit der Typenbezeichnung Spark-Renault SRT01E entwickelt, dessen rund 200 Kilogramm schwere Batterie eine Energie-Kapazität von 28 Kilowattstunden (kWh) hat. Die Leistung wird mit 133 kW beziffert, was rund 180 PS entspricht. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 225 km/h begrenzt. Dass dieses Limit die Formel E zu einer risikofreien Kaffeefahrt machte, lässt sich nicht behaupten: Beim Auftaktrennen in Peking war Nick Heidfeld bei einem Überholmanöver von Nicolas Prost „abgeschossen“ worden und hatte sich mehrfach überschlagen.

Schon in der nächsten Saison soll die Stromer-Meisterschaft keine Einheitsserie mehr sein. Mehrere Unternehmen haben angekündigt, eigene Rennwagen zu entwickeln. Ob BMW dazu gehört, ist noch nicht raus. Natürlich gebe es derartige Überlegungen, heißt es aus dem Unternehmen, aber eine Entscheidung sei noch nicht gefallen. Jörg Reimann, bei BMW verantwortlich für das Markenerlebnis der Kunden, sagt zur Beteiligung des Konzerns: „Das Konzept der Serie ist in vielerlei Hinsicht interessant. Als Vorreiter in Sachen Elektromobilität wissen wir, dass man neue Wege gehen muss, dabei aber trotzdem seinen Grundwerten treu bleiben kann. Deshalb ist es für uns reizvoll, in der Debütsaison dabei zu sein.“ Gegenwärtig begnügen sich die Münchner, die zwischen 1982 und 2009 zunächst als Motorenlieferant, später als BMW-Sauber-Team in der Formel 1 engagiert waren, noch mit einer Rolle als „Vehicle Partner“. Das bedeutet, dass außer dem i8 auch das zweite Elektroauto aus Serienfertigung, der i3, als „Medical Car“ auf der Strecke ist.

Beschlossene Sache ist allerdings schon jetzt die allgemeine technische Aufrüstung. So sollen stufenweise die Leistungen der Rennwagen gesteigert werden, die Batterien werden auf bis zu 40 kWh ausgelegt. Eine Eigentümlichkeit der Formel E fiele dann weg: Der Fahrzeugwechsel zur Hälfte des Rennens. Er ist nötig, da sich Tankstopps nicht wie bei Hamilton und Vettel in Sekunden erledigen lassen, sondern eine leere Batterie eine halbe Stunde oder länger zum Aufladen ans Netz muss.

Nachdem Hockenheim und Nürburgring vom Formel-1-Kalender gestrichen wurden, kommt dem Berliner Rennen ein besonderer Status zu. Die Stadt-Regierung betrachtet das Spektakel mit Wohlwollen: Als „Hauptstadt der Elektromobilität“ sei Berlin „genau der richtige Ort für dieses Rennen“, ließ Wirtschaftssenatorin Cornelia Yzer im Februar verlauten. Die Rennserie beweise, dass E-Mobilität nicht nur vernünftig sei, sondern auch Spaß mache. Doch mehr als Sympathie-Bekundungen hat der Senat nicht für die Show

übrig. Dem Wunsch des Veranstalters, auf der Straße des 17. Juni mit dem Brandenburger Tor als Kulisse fahren zu dürfen, erteilte er eine Absage. Und finanziell ist von Berlin auch nichts zu erwarten. Dennoch werden der Stadt gute Chancen eingeräumt, künftig Gastgeber der Formel E zu bleiben.

Erstmals seit 1998 kann sich die Hauptstadt so wieder mit einem offiziellen Autorennen schmücken. Der Austragungsort, der 2008 geschlossene Zentralflughafen Tempelhof, ist in der Wahrnehmung der Spree-Athener ein Politikum geblieben. Für das inzwischen als Freizeitanlage beliebte rund 220 Hektar große Areal werden immer wieder neue Nutzungskonzepte diskutiert. Im vergangenen Jahr verhinderte ein Volksentscheid Pläne des Senats für eine Randbebauung. Promoter Alejandro Agag weiß das Vorfeld am historischen Abfertigungsgebäude durchaus zu schätzen: „In Tempelhof müssen wir keine Straßen sperren oder den Verkehr unterbrechen“, sagte er bei der Präsentation der Strecke. Der aus neun Links- und sechs Rechtskurven bestehende Parcours ist rund 2,5 Kilometer lang.

Während sich zeitgleich in Monaco tausende Menschen mit Ohrstöpseln bewehrt dem Abgas-Duft von Ferrari und Co. aussetzen, verfolgt das Berliner Publikum die Akku-Raserei relativ entspannt. Mit maximal 80 Dezibel sind die E-Renner nicht lauter als ein Rasenmäher. Da das frei empfangbare Fernsehen den „ePrix“ noch nicht entdeckt hat, sind Augenzeugen im Vorteil. Rund 20 000 Zuschauer werden erwartet, die – auch das eine Besonderheit der Formel E – aktiv ins Geschehen eingreifen können. Mit dem so genannten „Fan-Boost“ stimmen sie darüber ab, welche Fahrer für einen kurzen Zeitraum einen zusätzlichen Stromstoß in Anspruch nehmen können. Per Telemetrie wird dann eine elektronische Sperre in den Wagen geöffnet und eine Leistung von 200 kW / 272 PS freigesetzt – unter Umständen ein rennentscheidender Faktor. Jörg Reimann begrüßt die „innovative Einbindung der Fans über die sozialen Netzwerke“. Bislang kann bis zehn Minuten vor dem Start abgestimmt werden. Gegenwärtig kämpft Alejandro Agag mit der FIA darum, das Voting bis in die ersten zehn Minuten des Rennens hinein zu verlängern.

Tickets sind online unter www.ticketmaster.de bestellbar. Stehplätze gibt es für 19 Euro, Sitzplätze der Kategorie „Gold“ an der Start-/Zielgeraden kosten 59 Euro. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Formula E.



Formula E.



Formula E.



Formula E.



Formula E.



Safety-Car der Formula E: BMW i8.



Safety-Car der Formula E: BMW i8.



Medical-Car der Formula E: BMW i3.



Medical-Car der Formula E: BMW i3.



Safety-Car und Medical-Car der Formula E: BMW i8 und i3.
