
Schaeffler nutzt die Formel E für die Serie

Von Walther Wuttke

Motorsport ohne lärmende Motoren ist für viele Zeitgenossen mindestens so reizvoll wie alkoholfreies Bier. Ausgerechnet Jean Todt, in einem seiner vielen Leben Formel-1-Chef bei Ferrari und heute als Chef der FIA weltweit oberster Motorsportchef, hat die Zeichen der Zeit früh erkannt und vor vier Jahren die Formel-E ins Leben gerufen, den Sport also weitgehend auf akustischen Entzug gesetzt und die Rennserie erfolgreich in die Straßen der Metropolen transplantiert.

In diesem Jahr beginnt die Saison am 15. Dezember ausgerechnet im saudi-arabischen Riad, wo man offensichtlich einen Gegenpol zu den benachbarten Emiraten setzen will, wo die Formel 1 von den Milliarden der Scheichs lebt.

Zu den Pionieren der elektrischen Rennserie gehört der deutsche Zulieferer Schaeffler, der den elektrischen Antriebsstrang für das Team Audi Sport ABT Schaeffler liefert. Das Team gewann in der vergangenen Saison die Markenwertung. „Die E-Mobilität ist eines unserer Kernthemen. Eine neue Technologie wie die Elektromobilität benötigt Wettbewerb, Emotionalität und Vergleich unter Konkurrenten. Das war schon in Anfangszeiten des Automobils so. Deshalb haben wir früh beschlossen, uns in der Formel E zu engagieren. Außerdem haben wir erkannt, dass wir darüber viel für die Serienentwicklung lernen können,“ erklärt Professor Peter Grutzmer, Vorstand Technologie bei Schaeffler und zugleich stellvertretender Vorsitzender des Vorstands.

Zusammen mit Audi und Abt ist Schaeffler nun auf den Rennstrecken unterwegs. Wie in den ersten Jahren des Automobils bietet die Entwicklung der Formel-E-Boliden noch viele Möglichkeiten, Erfahrungen für die Serie zu gewinnen. „Wir haben in diesen ersten Jahren viel gelernt, wenn es zum Beispiel um die Auslastung der Batterie geht oder das Ansprechverhalten der Energiespeicher beim Rekuperieren und bei der Kühlung“, so Professor Grutzmer.

Und: „Auch von den Analysemethoden lässt sich viel auf die Serienanwendungen übertragen.“ Vor allem beim Kühlkonzept, bei Fragen der mechanischen Belastung und der Reduzierung der Reibung durch entsprechende Lager profitierten die Schaeffler-Entwickler von dem Einstieg in die Formel E. „Deshalb waren die ersten vier Jahre der Serie für uns sehr wertvoll. In dieser Zeit haben wir mehr gelernt als wir erwartet haben. Das Formel-E-Team ist heute voll in die Serienentwicklung integriert, und wir werden auch in den kommenden Jahren an den Start gehen.“

Die elektrische Rennserie ist schnell aus ihrer Nische herausgefahren. In der nächsten Saison werden auch Mercedes und Porsche in der Formel E starten und die Serie auf ein neues Niveau heben. „Wir wollen unseren Vorsprung zusammen mit Audi halten“, blickt Grutzmer in die Zukunft.

In der aktuellen Saison geht das Team mit den beiden Fahrern Lucas di Grassi, dem bisher erfolgreichsten Formel-E-Piloten überhaupt und dem Deutschen Daniel Abt an den Start, der in der abgelaufenen Saison zweimal gewinnen konnte und seit dem ersten Renn der Serie zur Formel E gehört.

„Die Formel E hat sich innerhalb kürzester Zeit neben der Formel 1 als zweitwichtigste Rennserie etabliert und wird auf lange Sicht ein ähnlich hohes Niveau erreichen“, blickt Daniel Abt in die Zukunft der Rennserie.

In der kommenden Saison müssen sich die Teams auf ein neues Reglement einstellen. Bisher wechselten die Piloten die Rennwagen, um mit der „zweiten Luft“ also frischer

Batterieenergie ins Ziel zu kommen. Jetzt muss die Batterie ein komplettes Rennen (Dauer 45 Minuten) durchhalten. Auch die Optik hat sich deutlich geändert, sodass die Formel-E-Boliden nun ein eigenständigeres Design besitzen. Bei der Fahrweise stellt der Elektroantrieb den Piloten vor neue Aufgaben. „Am Ende des Tages ist der Formel E zwar ein ganz normaler Rennwagen mit Gas- und Bremspedal, doch im Rennen wird vor allem in der neuen Saison viel mehr strategisches Fahren verlangt, um erfolgreich ins Ziel zu kommen.“ Und „viel leiser sind die Fahrzeuge auch nicht,“ so Abt, „vor allem, wenn das gesamte Feld über die Strecke ballert.“

Die Rennen werden von der ARD und ZDF entweder live oder im Livestream übertragen. Eurosport wird voraussichtlich die Rennen und ausgewählte Qualifyings übertragen. (ampnet/ww)

Rennkalender Formel E:

Ad Diriyah
Rennen am 15. Dezember 2018

Marrakesch
Rennen am 12. Januar 2019

Santiago de Chile
Rennen am 26. Januar 2019

Mexiko-Stadt
Rennen am 16. Februar 2019

Ad Diriyah
Rennen am 15. Dezember 2018

Marrakesch
Rennen am 12. Januar 2019

Santiago de Chile
Rennen am 26. Januar 2019

Mexiko-Stadt
Rennen am 16. Februar 2019

Hongkong
Rennen am 10. März 2019

Sanya
Rennen am 23. März 2019

Rom
Rennen am 13. April 2019

Paris
Rennen am 27. April 2019

Monaco
Rennen am 11. Mai 2019

Berlin
Rennen am 25. Mai 2019

Bern
Rennen am 22. Juni 2019

NYC – Rennen 1
Rennen am 13. Juli 2019

NYC – Rennen 2
Rennen am 14. Juli 2019

Bilder zum Artikel



Formel E in Riad.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Schaeffler



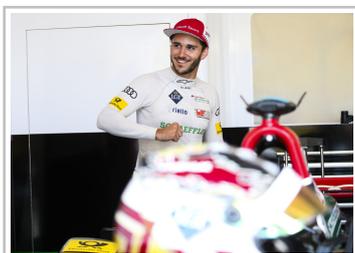
Prof. Peter Gutzmer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Schaffler



Lucas di Grassi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Schaffler



Daniel Abt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Schaffler
