

24.08.2021 Formel E - wie Ende Gelände

Formel E – gibt's die noch? Lange hat man nichts mehr von ihr gehört. Allen Unkenrufen zum Trotz scheint sie aber noch zu existieren, denn sonst könnten Audi, BMW und Mercedes nicht aussteigen. Kommt nach dem jahrelangen Siechtum jetzt das endgültige Aus?

Der falsche Ansatz

Warum konnte sich die Formel E sich nie so richtig in Szene setzen? Was haben die Organisatoren falsch gemacht? Fast Alles. Stellen wir die Frage andersherum: Was haben sie richtig gemacht? Simple Antwort: Fast nichts.

Das Unheil nimmt seinen Lauf bereits beim Einheitschassis. Der erste Eindruck: Viel zu viel Plastik, viel zu wenig Formel-Rennfahrzeug.



Außerdem, was soll das bringen, wenn alle Fahrzeuge gleich aussehen? Das befördert nur das Image eines Markenpokals, und die bilden unangefochten die Spitze im Langweilkeits-Ranking. Einheitsbatterie und Einheitsreifen komplettieren den Einheitsbrei. (Warnendes Beispiel DTM)

Je weniger Lücken das Reglement lässt, desto weniger Spielraum bleibt für die Ingenieure. Und umso schneller erreicht man einen kaum noch zu verbessernden Stand. Zu dieser Erkenntnis gelangte BMW, die behaupten, das Thema sei ausgereizt. Man könne nichts mehr daraus lernen. Für den technologischen Stillstand spricht auch das eng beieinanderliegende Starterfeld. Die Veranstalter mögen das spannend finden, das Publikum vermisst aber zwei, drei Favoriten, die die Spitze markieren, und mit denen es sich identifizieren kann.

Kein Wunder, dass das Publikumsinteresse gegen Null tendiert, obwohl die Veranstalter alles unternehmen, um den Renntag zu einem Spektakel zu gestalten. Aber auch hier gilt, weniger wäre mehr.

- Da gibt es einen Super Pole Shoot Out, eigens geschaffen, um der langweiligen Prozession etwas Leben einzuhauchen.

- Da gibt es den sog. Angriffsmodus, weil es sonst bei den fast identischen Fahrzeugen unmöglich wäre, zu überholen.
- Da gibt es den Fanboost, um das Publikum in das Geschehen einzubinden.
- Da gibt es das sog. Doppelfinale, das selbst den hartnäckigsten Fan ins Koma treibt.

Der Zuschauer, der hier nicht den Überblick verliert, muss erst noch gefunden werden.

Vorschläge

Bei Rennfahrzeugen kommt es immer auf das Paket an. Wenigstens war das früher so, als die Ingenieure noch viel mehr Freiheiten besaßen, und ihre Kreativität sich nicht in Kinkerlitzchen erschöpfte. Eine überaus reizvolle Aufgabe besteht darin, aus einander widersprechenden Größen den besten Kompromiss zu finden.

Beim Elektrofahrzeug könnte z.B. die Batteriegröße eine solche Rolle spielen. Aus einer großen Batterie kann man mehr Leistung ziehen, dafür ist sie schwerer und benötigt mehr Platz. Oder man muss versuchen, den besten Kompromiss zwischen Abtrieb und Luftwiderstand zu finden. Bei den Reifen gilt es, den besten Kompromiss zwischen der Haftung und dem Luft- und Rollwiderstand zu ermitteln.

Auf einen kurzen Nenner gebracht: **Es braucht mehr Technik und weniger Spektakel. Also weg mit Einheitskarosse, weg mit Einheitsreifen, weg mit Einheitsbatterie.**

Damit die Ingenieure sich austoben können, brauchen sie lediglich einen konkreten Rahmen. Ein paar wenige Randbedingungen sind zu definieren. Das könnten z.B. die äußeren Abmessungen, freistehende Räder und ein zulässiges Gesamtgewicht sein. Recht viel mehr ist nicht erforderlich. Selbstverständlich muss auch die Länge der Rennen anspruchsvoll sein. 45 Minuten wie derzeit sind viel zu wenig, eine volle Stunde oder anderthalb sollten es schon sein.

Formel E wie Economy

Können Sie sich noch erinnern?

Es gab mal eine Zeit, da blieben die F1-Fahrzeuge auf der Strecke stehen – mangels Treibstoff. Es war die Zeit der Treibstoff-Flüsterer. Schnell und effizient hieß die Kunst derer, die das bessere Ende für sich hatten. Dann führte man leider die Tankstopps ein, und Qualitäten wie intelligentes und vorausschauendes Verhalten spielten plötzlich keine Rolle mehr.

Dann kam die Zeit der Reifenflüsterer. Schnell und reifenschonend zu fahren war die Kunst, auf die es ankam. Mit den erlaubten und später sogar vorgeschriebenen Reifenwechseln verblasste auch diese Ära.

Boxenstopps kennzeichnen seitdem die Rennen. Viele finden das spannend. (Viele finden sogar Elfmeterschießen spannend.) Jahrzehntelang quälten uns die RTL-Experten Heiko Vasser und Christian Danner mit ihren Kommentaren zu den verschiedenen Strategien: Ein-Stopp oder zwei-Stopp oder sogar drei-Stopp Strategien, damit konnte man die Zuschauer ins Koma quatschen.

Die Rennen wurden unübersichtlich. Der Führende auf der Strecke war und ist auch jetzt noch nicht zwangsläufig der Führende im Rennen. Da erlahmt sehr schnell das Interesse der Zuschauer. (Früher konnte man zu einem beliebigen Zeitpunkt in die Übertragung einsteigen, oftmals am Sonntag, nach einem kleinen Nickerchen auf der Couch, und wusste sofort Bescheid.) Der Ausstieg von RTL aus der F1-Übertragung sollte den F1-Verantwortlichen zu denken geben. Was es leider nicht tut. Im Gegenteil, umso heftiger drehen sie an der Spektakelschraube.

Wollte man wirklich ein Formel-Rennen kreieren, dessen Ziel der möglichst ökonomische Umgang mit den Treibstoffen ist, darf man auf keinen Fall das Reglement verkomplizieren. Wer vorne liegt, führt – basta. Man sollte auch unbedingt den Funkverkehr zwischen Box und Fahrer während des Rennens verbieten. Im Rennen ist der Fahrer auf sich allein gestellt. Alles hängt nur noch von ihm ab, seinem fahrerischen Können und seinem strategischen Geschick. Und natürlich vom Paket, mit dem ihn die Ingenieure auf die Reise schicken.

Zukunft des Motorsports?

Keine Frage, der Motorsport steckt in der Krise. Sinkendes Interesse, schwindende Zuschauerzahlen, unübersichtlicher Rennverlauf, Kritik von Umwelt- und Klimaschützern, technologisch ausgereizt, isoliert von den Serienfahrzeugen? Die Formel 1 ist zur Spielwiese von Milliardären verkommen. Wenn das Interesse weiter sinkt, wenn die Betreiber es nicht schaffen, die an der Technik interessierten Europäer bei der Stange zu halten, dann wenden sich die Investoren anderen Spielwiesen zu, etwa dem Fußball oder dem Weltraum.

Noch ist es nicht zu spät, dem Motorsport ein neues Gesicht zu verleihen. Leider wird es nicht dazu kommen, denn es hängen viel zu viele Interessenten am F1-Tropf. Und solange noch die Kohle fließt, ändert sich nichts.

Aber man wird wohl noch träumen dürfen.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de