

Beim neunten Lauf zur Formel E in Monte Carlo gelang Jean-Éric Vergne als erstem Pilot ein zweiter Saisonsieg

ndlich, endlich mal kein ultraspannendes Die knappen Abstände im Ziel verraten den-Formel-E-Rennen, hätte man nach der Elektro-Hatz über die verkürzte Grand Prix-Strecke von Monte Carlo behaupten können, denn es war eher eine Prozession: Jean Éric Vergne führte vom Start weg, dahinter folgten ihm stur wie junge Entlein Oliver Rowland, Felipe Massa und Pascal Wehrlein. Vier Fahrer aus vier verschiedenen Teams, Abwechslung also zumindest bei den Herstellern.

noch ein unterhaltsames Rennen. So knapp ging es in dieser Saison ohne SafetyCar noch nie zu, zumal auch Pascal Wehrlein, aus der ersten Reihe gestartet, bei seinen heftigen Attacken auf Leader Vergne in der neunten von 51 Runden ein kleiner Fehler unterlief: "Das darf nicht passieren. Ich habe zu hart gepusht." Sein Mahindra-Team wertete gleich nach dem Rennen die Daten aus: Fünfmal härter als in der Runde



Mestelan Pinon, Sieger Vergne und Massa (v.l.) auf Vergne - bis zum Verbremser in der neunten Runde zuvor stand Wehrlein bei seiner gewagten Attacke auf der Bremse. "Trotzdem war es ein gutes Rennen. Wir haben Potenzial. Nur überholen kann man in Monte Carlo nicht." Wehrlein konnte nicht einmal von der Stromkrise bei Felipe Massa profitieren: Dem Brasilianer ging im monegassischen Venturi 150 Meter vor dem Ziel der Strom aus - sämtliche 56 Kilowatt-Stunden waren verbraucht. Wehrlein blieb nur ein kurzer Nasenstüber an Massas Heck.

Drei Fahrer setzen sich ab

Durch seinen zweiten Erfolg nach Sanya stoppte Vergne die noch nie dagewesene Serie von acht verschiedenen Saisonsiegern. Jedes der acht Rennen bot für sich genommen großen Sport, doch klare Favoriten haben sich bislang nicht herauskristallisiert - der Formel E fehlt eine klare Story-Line. Das neue Qualifying-Format, in dem stets die sechs Tabellenersten in der ersten Gruppe auf die meist staubige Piste gehen, sorgt dafür, dass die Favoriten in der Startaufstellung meist weiter hinten landen. Nun aber halten Vorjahres-Champion Vergne, sein Teamkollege André Lotterer sowie der in Monaco verunfallte Paris-Sieger Robin Frijns einen kleinen Vorsprung. Lotterer fuhr trotz Startplatz 20 äußerst stark zunächst auf Rang neun und profitierte später noch von den Strafversetzungen von Felix da Costa und Daniel Abt. "Die Führung ist mir egal. In der Formel E ändert sich vieles schnell. Wichtig ist nur, beim Finale in New York noch alle Chancen zu haben", sagt Vergne. Gregor Messer

Formel E, Monte Carlo 9. von 13 Läufen zur Formel E 2018/19

51 Kunden a 1,765 km = 90,015 km	
FAHRER/AUTO	ZEIT
Jean-Éric Vergne (F) DS Techeetah E-Tense FE19	46.05,547 h 117,175 km/h
Oliver Rowland (GB) Nissan e.Dams IM01	+0,201 s
Felipe Massa (BR) Venturi VFE-05	+1,261 s
Pascal Wehrlein (D) Mahindra M5 Electro	+1,439 s
Sébastien Buemi (CH) Nissan e.Dams IM01	+ 6,215 s
Mitch Evans (NZ) Jaguar Racing-Type I	+16,213 s
André Lotterer (D) DS Techeetah E-Tense FE19	+ 16,848 s
Alex Lynn (GB) Jaguar Racing-Type I	+ 18,112 s
Stoffel Vandoorne (B) HWA-Venturi VFE-05	+ 18,551 s
José María López (ARG) Geox Dragon	+18,860 s

Pole Position: Vergne, 50,042 sec = 126,973 km/h

4. Félix da Costa, 70: 5. di Grassi, 70: 6. Evans, 69: 7. D'Ambrosio, 65: 8. Rowland, 59: 9. Abt, 59: 10. Bird, 54: 11. Mortara, 52: 12. Wehrlein, 51: 13. Buemi, 40: 14. Massa, 32: 15. Vandoorne, 20: 16. Sims, 18: 17. Günther, 10: 18. Parfett, 8: 19. Turvey, 6: 20. Lynn, 4: 21. López, 3: 22. Piquet, 1: 23. Dillmann, 0: 24. Nasr, 0. Stand Teams/Hersteller: 1. DS Techeetah Formula E, 173 Pkte.; 2. Envision Virgin, 135; 3. Audi Sport ABT Schaeffler, 129; 4. Mahindra, 116: 5. Nissan e. Dams, 99: 6. BMW i Andretti, 88; 7. Venturi, 84; 8. Panasonic Laguar, 74; 9. HWA Racelab, 28;

Nächster Lauf: Rern 22 Juni 2019



"Die Formel E als **Plattform nutzen"**

Wieso tritt Voestalpine als Seriensponsor der Formel E auf?

Erstens: Wir nutzen die Formel E als imagebildende, gesellschaftliche Entwicklung. Zweitens bietet sie uns direkten Zugang zur absoluten Spitzentechnologie der Zukunft. In der Formel E spielt sich ab, was in der Autoindustrie künftig wesentlich breiter eingesetzt wird. Und drittens: Durch die grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Zukunftstechnologie des E-Antriebs können wir die Entwicklung mit den in der Formel E vertretenen Herstellern und Zulieferern schneller gemeinsam vorantreiben. Dazu nutzen wir die Formel E zusätzlich neben den normalen Beziehungen, die man untereinander pflegt.

Aber wieso tritt Voestalpine nicht mit eigenem Antriebsstrang an?

Neben dem Thema Leichtbau in der Karosserie bietet sich für Voestalpine die Komponentenfertigung für die E-Motoren als konkreter Ansatz an. Den innersten Teil, den Rotor, fertigen wir heute schon. Ich würde nicht ausschließen, in einigen Jahren komplette E-Motoren zu produzieren. Batterie-Racks.also Batteriebehälter, die wir für die Automobilindustrie bauen, sind in den letzten Jahren stiefmütterlich behandelt worden. Man kommt erst jetzt drauf, wie wichtig diese höchst crashsensiblen Teile sind. Beim Thema Sicherheit im Auto geht es um höchstfeste Stähle, um neue Schweiß- und Verbindungstechnologien. Da können wir alles liefern.

Aber komplett eigene Antriebe bauen Sie noch nicht?

Wenn man in der Elektro-Automobilindustrie langfristig verankert sein will, kommt man nicht daran vorbei, komplette Antriebe bis zum Getriebe anzubieten. Aber das ist Zukunftsmusik. Man muss sehen, ob sich die Elektromobilität in der heutigen Form durchsetzt oder ob es nicht doch noch bessere Alternativen gibt.

Das Gespräch führte Gregor Messer

AUTO ZEITUNG 13 | 19 WWW.AUTOZEITUNG.DE WWW.AUTOZEITIING.DE