Interview mit Prof. Dr. Burkhard Göschel, Leiter der ENECC (Electrical New Energy Championship Commission)

„Leistungsthemen einen *Kick* geben“

Burkhard Göschel erarbeitet im Auftrag der FIA eine innovative Rennserie, bei der nur Fahrzeuge mit Elektroantrieb an den Start gehen dürfen. Die „FORMULA E“ eröffnet insbesondere Zulieferern die Chance, ihre E-Kompetenz unter Beweis zu stellen.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Herr Prof. Göschel, welche Überlegungen stecken hinter der für 2013 geplanten „FIA Formula E“?
Die Elektromobilität braucht eines: Emotionalität! Rein rationale E-Mobilität wird die Kunden nicht aus den Häusern holen. Deshalb haben wir festgelegt, in welchem Rahmen sich eine „Formula E“ bewegen sollte: Stadtnah, mit einem anderen Zuschauerkreis als bisher im Motorsport üblich. Sie soll vor allem auch jüngere Generationen ansprechen. Und deshalb muss es auch ein Motorsport-Event sein, der gepaart ist mit Dingen, die anders als heute im Motorsport üblich sind.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Verraten Sie mir ein Beispiel?
Zum Beispiel so etwas wie einen Snowboard-Event.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Also mehr Event-Charakter als richtiger Motorsport?
Es muss mehr Event-Charakter haben. Und es muss sehr stadtnah sein oder teilweise auch in den Innenstädten stattfinden. Das ist auch eine der Fragen, die wir lösen müssen: inwieweit die Sicherheitsbedürfnisse von Rennstrecken in einer Innenstadt dargestellt werden können. Und welcher Aufwand da zu leisten ist.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Und diese Spezifikationen haben Sie als Leiter der FIA-Kommission ENECC schon erarbeitet?
Wir haben technische Spezifikationen ausgearbeitet. Die müssen vom Ansatz her radikal sein: als Event, von der Fahrleistung her und auch von der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge. Es soll kein Zuverlässigkeits-Event werden, sondern wir streben Rundenzeiten oberhalb der Formel 3 an. In der Diskussion ist noch die Frage der Renndauer. Sie wird wegen der Speicherfähigkeit der Batterien wohl zwischen 15 und 20 Minuten liegen. Für einen Durchgang wohlgemerkt. Wir planen mehrere Durchgänge, also auch mit Zwischenladen der Fahrzeuge.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Also so eine Art „K.o.-Verfahren“?
Ja. Auf die Art und Weise wird die Serie attraktiv.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Wie weit ist das Konzept gediehen?
Wir werden Ende dieses Jahres ein erstes Demonstrations-Event veranstalte. Der Austragungsort ist noch offen. Die ersten Rennen gibt es dann im Laufe des nächsten Jahres – eher gegen Ende 2013. Und man wird – so ist das Vorhaben – 2014 in eine richtige Meisterschaft gehen.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Wie viele Interessenten haben sich bei der FIA schon gemeldet und wollen teilnehmen?
Wir haben eine Ausschreibung gemacht – einmal für die Promotion und den Veranstalter. Da gibt es etliche Bewerbungen. Hier stehen wir schon kurz vor dem Entscheidungsprozess. Und genauso haben wir eine Ausschreibung für die Fahrzeuge gemacht. Das Ausschreibungsverfahren ist gerade ausgelaufen. Und dort haben wir auch eine ganze Reihe von Interessenten.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Sind namhafte Hersteller darunter?
Es sind namhafte dabei, speziell was den Powertrain betrifft.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Bewerben sich OEMs und Zulieferer?
Die Bewerbungen sind gemischt.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Werden Bosch, Continental oder auch Magna, wo Sie ja CTO sind, die „Formula E“ als erweiterte Entwicklungs- und PR-Plattform nutzen?
Magna wird dies nicht tun. Der eigentliche Wettbewerb findet aber natürlich im Bereich des Powertrain und der Energiespeicherung statt. Dort ist auch das Interesse aus technologischer Sicht sehr hoch und damit das Interesse der Industrie. Wir haben die Aerodynamik weitgehend frei gestaltet und bis heute ist keine Leistungsbegrenzung vorgesehen, nur das Zellengewicht der Batterie und das Fahrzeuggesamtgewicht wird festgeschrieben. Nicht mehr. Das erlaubt spannende Entwicklungen.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Stellt die Formula E eine ganz besondere Chance für die Zulieferer dar?
Das, was die Serie offen lässt, ist der Zugang in die Komponenten- und Systemwelt. Nach meiner Einschätzung ist das Chassis des Fahrzeugs eher sekundär. Die Serie könnte sogar funktionieren, wenn man ein Einheits-Chassis vorschreibt. Denn die technologische Differenzierung erfolgt weniger über das Chassis, als über das Thema Powertrain und elektrische Speicherung. Letzteres ist ein Kernthema der Zulieferer oder vielleicht auch

ein Streitpunkt zwischen Zulieferer und OEM auch außerhalb des sportlichen Wettbewerbs – nach dem Motto: wer macht was? Kompetenz lässt sich im Rahmen der „Formula E“ nur in der Komponenten- und Systemwelt darlegen ...

AUTOMOBIL PRODUKTION: ... und das sogar global ...
Die Entwicklung der Kerntechnologien findet ja global statt. Deshalb findet „Formula E“ eben nicht nur Interesse in Europa. Auch in diesem Bereich ist es ein neuer Ansatz.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Werden wir viele Teams sehen, die sich gleichzeitig in der Formel 1 und der „Formula E“ engagieren?
Ich glaube nicht, dass es da eine Verbindung zwischen Formel 1 und Formula E gibt. Es wird ein anderer Charakter sein.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Obwohl Sie in der Formel 1 mit KERS fahren und damit auch schon viel Erfahrung auf dem Gebiet der Energierückgewinnung und -freisetzung gesammelt wurde?
Die Events werden in aller Regel nicht zusammen stattfinden. Eventuell könnte Monte Carlo eine Ausnahme sein.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Wie groß schätzen Sie den Nutzen dieser Serie für die technologische Entwicklung oder für die Begeisterung der E-Mobilität ein?
Das sind ganz klar zwei Themen. Beim technischen Nutzen – deshalb haben wir das Reglement so frei ausgelegt – ist derjenige gut aufgestellt, der in der Leistungsfähigkeit der Batterie Vorteile hat oder in der Effizienz des Gesamtantriebs. Dort sollen neue Wege eingeschlagen werden. Heute sieht man die Grenzen bei der Entwicklung von Batterien, wenn sehr hohe Leistung abgegeben werden muss. Das kann eine Batterie einfach nicht, denn die chemischen Prozesse lassen nicht mehr zu. Da haben wir das Reglement absichtlich sehr offen gelassen. Um Leistungsthemen einen neuen Kick zu geben.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Erwarten Sie viele Innovationen?
Eigentlich schon. Aber sagen wir es so: Wettbewerb fördert die Innovation. Ob das jetzt im industriellen Wettbewerb ist oder im Motorsport.

AUTOMOBIL PRODUKTION: Was veranschlagen Sie für ein Team als „Formula-E“-Budget?
Deutlich weniger als das Team in der Formel 1 benötigt.

Das Interview führte Bettina Mayer ■

Die Langversion des Interviews finden Sie online unter:
www.automobil-produktion.de/goeschel