



Presse-Information
ABB FIA Formula E Championship
14. März 2019

Drei Dinge, die wir gelernt haben – Hong Kong E-Prix.

- **Serie zur ersten Saison von BMW i Andretti Motorsport in der ABB FIA Formula E Championship.**
- **Die drei wichtigsten Erkenntnisse für das Team beim vergangenen Rennen.**
- **Regen, Startplätze und der ATTACK MODE sind die Top-Themen in Hongkong.**

München. Das Team von BMW i Andretti Motorsport bestreitet seine erste Saison in der ABB FIA Formula E Championship. An jedem Rennwochenende sammeln die Ingenieure neue Erkenntnisse, die sie in die Weiterentwicklung des BMW iFE.18 und die Vorbereitung auf die kommenden Rennen einfließen lassen. In unserer Serie „Drei Dinge, die wir gelernt haben“ präsentieren wir nach den Rennen regelmäßig drei dieser Erkenntnisse für BMW i Andretti Motorsport. Diesmal: der Hong Kong E-Prix (CHN).

1. Wetter beraubt den Antrieb des BMW iFE.18 seiner Stärken.

Regenschauer haben den Hong Kong E-Prix zu einem turbulenten und unberechenbaren Rennen werden lassen. Unterschiedliche Streckenbedingungen in den vier Qualifying-Gruppen, ein Rennen mit einer Roten Flagge und mehreren Einsätzen für das BMW i8 Coupé Safety Car: Bei diesen Verhältnissen kam die Energieeffizienz, eine der Stärken des BMW i Antriebsstrangs, in Hongkong nicht zum Tragen. Kein Team musste im Rennen Energie sparen. Deshalb spielten Effizienzunterschiede der unterschiedlichen Antriebe eine deutlich geringere Rolle als bei den vorangegangenen Veranstaltungen.

2. Gute Startplätze in Hongkong besonders wichtig.

Der Kurs im Hafen von Hongkong zählt zu den engsten im Formel-E-Rennkalender. Entsprechend riskant sind dort Überholmanöver. Ohne eine Berührung mit dem Gegner war es im Rennen am Sonntag kaum möglich, im direkten Zweikampf Plätze gutzumachen. Das erlebten sowohl Alexander Sims (GBR) als auch António Félix da



Costa (POR), nachdem sie von den Plätzen 13 und 20 gestartet waren. Der Hong Kong E-Prix lieferte den erneuten Beleg dafür, wie wichtig ein guter Startplatz in der Formel E ist.

3. Keine Attacken trotz ATTACK MODE.

Der ATTACK MODE, der eigentlich als taktisches Mittel gedacht ist, das für Überholmanöver und damit mehr Rennaction sorgen soll, verfehlt seine Wirkung, sobald es in einem Rennen Safety-Car-Phasen gibt. In Hongkong haben nahezu alle Fahrer den Moment am Ende der Safety-Car-Phase genutzt, um die Aktivierungszone für den ATTACK MODE zu überfahren. Ein logischer Schritt, da das Überfahren in diesem Fall keine wertvolle Zeit kostet – im Gegensatz zu einem Überfahren bei Rennspeed. Das Problem ist jedoch, dass in den folgenden vier Minuten – so lange ist der ATTACK MODE aktiv – nach wie vor nahezu alle Fahrer die gleiche Leistung zur Verfügung haben. Diese ist zwar erhöht, doch da es zwischen den Kontrahenten keine Unterschiede gibt, hat auch niemand einen Vorteil. Somit gibt es keine Möglichkeit, den ATTACK MODE strategisch einzusetzen.

Pressekontakt.

Matthias Schepke
Pressesprecher BMW i Motorsport
Tel.: +49 (0)151 – 601 90 450
E-Mail: matthias.schepke@bmw.de

Ingo Lehbrink
Pressesprecher BMW Group Motorsport
Tel.: +49 (0)176 – 203 40 224
E-Mail: ingo.lehbrink@bmw.de

Benjamin Titz
Leitung BMW Group Design-, Innovations- & Motorsportkommunikation
Tel.: +49 (0)179 – 743 80 88
E-Mail: benjamin.titz@bmw.de

Media Website.

www.press.bmwgroup.com/deutschland



Julius Bär



harman/kardon
by HARMAN



BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



BMW Motorsport im Web.

Website: www.bmw-motorsport.com

Facebook: www.facebook.com/bmwmotorsport

Instagram: www.instagram.com/bmwmotorsport

YouTube: www.youtube.com/bmwmotorsport

Twitter: www.twitter.com/bmwmotorsport

Motorsport

