



Vollelektrisch Vollgas: Nissan in der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft

- *Eigenständiges Nissan Formel-E-Team debütiert in Saison 2022/23*
- *Neue Gen3-Ära mit noch leistungsstärkeren Rennwagen*
- *Vielversprechendes Fahrerduo verbindet Erfahrung und Jugendlichkeit*



Einleitung

Als erster und bislang einziger japanischer Automobilhersteller startet Nissan in der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft: Seit der fünften Saison 2018/19 ist das Unternehmen in der vollelektrischen Rennserie unterwegs.

Als Partner des e.dams Rennteams holte Nissan e.dams in seiner Debütsaison fünf Pole Positions, sechs Podiumsplätze und einen Sieg beim New York E-Prix. Der Lohn: ein vierter Platz in der Teamwertung. Mit insgesamt 16 Teilnahmen an der Super Pole genannten finalen Qualifikationsrunde war Nissan zudem eines der besten und schnellsten Qualifying-Teams.

In der Saison 2019/20 knüpfte Nissan e.dams nahtlos an seine Erfolge an: Ein Sieg, fünf Podiumsplätze, eine Pole Position und sechs aufeinanderfolgende Super Poles führten zum zweiten Platz in der Teamwertung.

Sein langfristiges Engagement in der vollelektrischen Serie untermauerte Nissan im Anschluss mit der Bestätigung der Teilnahme an der Gen3-Ära, die von der Saison 2022/23 bis zum Ende der Saison 2025/26 reicht. Hierfür erwarb der Automobilhersteller im April 2022 auch das e.dams-Rennteam, um seine Aktivitäten in der Formel E eigenständig steuern zu können.

Im Rahmen der gesamten Gen3-Ära beliefert Nissan zudem McLaren Racing als Kundenteam mit den Nissan EV-Antriebstechnologien – ein weiterer Beleg für das Engagement in der Serie.

Die laufende neunte Saison 2022/23 ist bereits der fünfte Umlauf, an dem Nissan teilnimmt – erstmals als eigenständiges Nissan Formula E Team, womit der japanische Automobilhersteller ein neues Zeitalter einleitet. Die auffällige Kirschblütenlackierung der Nissan e-4ORCE 04 Rennboliden unterstreicht den Neuanfang für das Team und die gesamte Weltmeisterschaftsserie.



Das Nissan Team bestreitet die Saison mit einem neuen Fahrerduo, das Erfahrung und Jugendlichkeit vereint: Der französische Formel-E-Rennsieger Norman Nato steuert Fahrzeug Nummer 17, der Franco-Argentinier und Vizemeister der Super Formula 2022, Sacha Fenestraz, sitzt in #23.

Nissan ist in der Entwicklung und Herstellung vollelektrischer Fahrzeuge weltweit führend: Der Nissan LEAF hat sich seit seinem Debüt 2010 mehr als 600.000-mal verkauft. Die Erfahrung mit den Serienmodellen hilft bei den Formel-E-Rennwagen – und umgekehrt. Die auf der Rennstrecke gewonnenen Erkenntnisse fließen auch in die nächste Generation von Elektrofahrzeugen für die Straße ein.

Der japanische Automobilhersteller nimmt an dieser rein elektrischen Formel-Weltmeisterschaft teil, um einem weltweiten Publikum die Faszination von und den Spaß an lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen näher zu bringen. Auf dem Weg in die Klimaneutralität bis 2050, die für den gesamten Geschäftsbetrieb und den kompletten Lebenszyklus aller Produkte erreicht werden soll, will Nissan alle Neufahrzeuge in Schlüsselmärkten bis Anfang der 2030er Jahre elektrifizieren. Der Wissens- und Technologietransfer zwischen Rennstrecke und Straße hilft dabei, immer bessere Elektrofahrzeuge zu entwickeln.

Der Teamchef

Tommaso Volpe - General Manager und Geschäftsführer des Nissan Formula E Teams

Volpe verfügt über umfassende Erfahrung im Rennsport. Im Jahr 2020 wurde er zum globalen Nissan Motorsportdirektor ernannt. In dieser Funktion beaufsichtigt er unter anderem die Aktivitäten der Marke in der Formel E und der Super GT sowie die Prototypen- und GT3-Rennprogramme.



Von 2014 bis 2020 leitete Volpe das Motorsportprogramm von INFINITI: Er stärkte die Präsenz der Premium-Marke in der Formel 1, die sich vom reinen Sponsor zum technischen Partner des Renault F1® Teams wandelte. In diese Zeit fiel unter anderem die Mitentwicklung des Energierückgewinnungssystems im Rennwagen, die Förderung der INFINITI Engineering Academy und die Entwicklung des INFINITI Project Black S Hochleistungsmodells für die Straße.

Vor seiner Zeit bei INFINITI leitete Volpe das Marketing bei Lotus Cars, wo er sowohl für die Serienfahrzeuge als auch für die Partnerschaft mit dem Lotus F1 Team verantwortlich war. Seine Automobilkarriere begann Volpe 2008 als Corporate Marketing Manager bei Ferrari.

Davor arbeitete der gebürtige Italiener bei Johnson & Johnson und der Unternehmensberatung KPMG. Volpe hat einen Master-Abschluss in Wirtschaftswissenschaften von der Universität Neapel Federico II und arbeitet in der Europazentrale von Nissan in Paris.

Die Fahrer

Norman Nato

Norman Nato konnte bereits ein Rennen in der Formel E gewinnen: Nach seiner Teilnahme an der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) 2022 ist er in dieser Saison mit Nissan in die vollelektrische Formel-Weltmeisterschaft zurückgekehrt.

Der 30-jährige Franzose kann auf zahlreiche Erfolge in den Juniorserien zurückblicken: Er gewann Rennen in der Formel Renault 3.5, der GP2 und der FIA Formel 2 und belegte 2020 den zweiten Platz bei den 24 Stunden von Le Mans.



„Ich bin sehr glücklich, mein Comeback als Vollzeitfahrer in der Formel E mit Nissan zu geben“, sagt Nato. „Die Gen3-Ära schlägt ein neues Kapitel für die Meisterschaft auf. Ich freue mich darauf, das Auto zu fahren.“

Geburtsdatum: 8. Juli 1992
Heimatstadt: Cannes (Frankreich)
Nationalität: Französisch

Sacha Fenestraz

Sacha Fenestraz bestreitet 2022/23 erstmals eine volle Saison in der Formel E, nachdem er beim letzten Lauf im vergangenen Jahr kurzfristig eingesprungen war. Der französisch-argentinische Rennfahrer gewann 2019 den Titel in der japanischen Formel 3. Auch in der japanischen Super Formula und der GT500-Klasse der Super GT konnte der heute 23-Jährige Siege einfahren.



„Für mich wird ein Traum wahr“, freut sich Fenestraz. „Es ist ein großer Karriereschritt, erstmals in einer Weltmeisterschaft gegen einige der weltweit besten Fahrer anzutreten. Es wird eine neue Herausforderung für mich, denn es ist meine erste Saison in einem reinen Elektroauto. Ich freue mich auf die vielen Straßenkurse in dieser Meisterschaft, die zu meinem Lieblingsmetier gehören – auch weil sie keinen Raum für Fehler lassen. Als Rookie in einem neuen Format muss man sich gut vorbereiten und viel lernen! Ich

habe lange von diesem Moment geträumt und ich bin Nissan sehr dankbar für diese Chance. Ich kann es kaum erwarten, loszulegen.“

Geburtsdatum: 28. Juli 1999
Heimatstadt: Annecy (Frankreich)
Nationalität: Französisch-argentinisch

Die Rennwagen

Mit der neunten Saison 2022/23 hat die Gen3-Ära in der Formel E begonnen, die bis zur zwölften Saison 2025/26 läuft. Als Nachfolger der Gen1- (2014 bis 2017) und Gen2-Fahrzeuge (2018 bis 2022) weisen die neuen Rennwagen der dritten Generation mehr Leistung und eine höhere Höchstgeschwindigkeit auf.

Ein 350 kW/476 PS starker Elektromotor an der Hinterachse trifft auf ein 250 kW/440 PS starkes E-Aggregat vorne. Daraus resultiert eine Gesamtleistung von 600 kW/816 PS, was ein Leistungsplus von 40 Prozent gegenüber den Gen2-Fahrzeugen bedeutet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 320 km/h. Da die neuen Rennbolide auch rund 60 Kilogramm leichter und kleiner als ihre Vorgänger sind, sind noch spannendere Rad-an-Rad-Duelle garantiert – gerade auf Stadt- und Straßenkursen.

Mehr als 40 Prozent der Energie wird durch regeneratives Bremsen erzeugt, was gegenüber der zweiten Fahrzeuggeneration einer Steigerung von 25 Prozent entspricht. Die Batterien werden am Ende ihrer Lebensdauer recycelt. Recycelte Kohlenfasern aus den Gen2-Autos sowie Naturkautschuk und recycelte Fasern in den neuen Hankook-Reifen sind weitere Beispiele für das Nachhaltigkeitsengagement der Serie, mit dem der CO₂-Ausstoß gesenkt werden soll.

Fahrzeugspezifikationen im Vergleich

	Gen1 (2014-2017)	Gen2 (2018-2022)	Gen3 (seit 2023)
Länge	5.320 mm	5.160 mm	5.016,2 mm
Breite	1.780 mm	1.770 mm	1.707 mm
Höhe	1.050 mm	1.050 mm	1.023,4 mm
Radstand	3.100 mm	3.100 mm	2.970,5 mm
Gewicht (inkl. Fahrer)	920 kg (Batterie: 450 kg)	900 kg (Batterie: 385 kg)	854 kg
Max. Leistung	200 kW	250 kW	350 kW
Max. Rekuperation	100 kW	250 kW	600 kW
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	280 km/h	322 km/h
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad	Front & Hinterrad
Reifen	Michelin	Michelin	Hankook

Überblick: Gen3-Fahrzeughighlights

- Die effizientesten Rennwagen der Welt: Mindestens 40 Prozent der verbrauchten Energie werden durch regeneratives Bremsen während des Rennens zurückgewonnen.
- Der erste Formel-Rennwagen mit Front- und Hinterradantrieb: Ein neuer Frontmotor mit 250 kW/440 PS trifft auf einen 350 kW/476 PS starken Motor an der Hinterachse, wodurch die Spitzenleistung auf 600 kW/816 PS klettert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 320 km/h.
- Mit 350 kW/476 PS weist der Elektromotor ein doppelt so hohes Leistungsgewicht auf wie vergleichbare Verbrennungsmotoren.
- Der erste Formel-Rennwagen ohne hydraulische Bremse infolge des Frontmotors und seiner regenerativen Bremswirkung.
- Leichter und kleiner als die Gen2-Fahrzeuge, um schnellere und agilere Rad-an-Rad-Rennen zu ermöglichen.

Die Lackierung

Mit einer auffälligen Kirschblüten-Lackierung geht Nissan in die ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft 2022/23. Das Motiv der NISSAN e-4ORCE 04 ist nicht nur eine Anspielung auf die japanische Tradition und DNA des Teams, sondern symbolisiert auch einen Neuanfang – für das Team genauso wie für die Rennserie als Ganzes.



Die Partner

Nissan vertraut in der Saison 2023 auf zwei starke Partner: Shell und The Woolmark Company.

Shell

Shell setzt seine Kooperation mit Nissan auch in der neunten Saison fort – ein Beispiel für das langfristige Engagement in der Formel E. Die Partnerschaft hilft bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung spezieller Shell E-Fluide, die die Effizienz von Elektrofahrzeugen optimieren sollen, aber auch beim Ausbau des Shell Recharge Ladenetzwerks.

„Durch unsere Partnerschaft mit Nissan in der Formel E nutzen wir die auf der Rennstrecke gesammelten Erfahrungen, um bessere Produkte und Dienstleistungen für unsere EV-Kunden auf der Straße zu entwickeln. Die Formel E ist ein wichtiges Testfeld für die Entwicklung und Produktion sauberer Energieprodukte, darunter Shell Recharge, Shell E-Fluids und andere neue Energieprodukte“, erklärt István Kapitány, Global Executive Vice President von Shell Mobility.

The Woolmark Company

The Woolmark Company unterstützt das Nissan Formula E Team in der neunten Saison als technischer Partner mit Teamkleidung aus Merinowolle. Das Material ist weich auf der Haut und bietet Vorteile in Bezug auf Feuchtigkeitsmanagement, Thermoregulation und Atmungsaktivität.

„Unser technisches Team hat Hand in Hand gearbeitet, um leistungsorientierte Teambekleidung zu entwickeln, die die inhärenten technischen und ökologischen Vorzüge der Faser nutzt“, sagt John Roberts, Geschäftsführer von The Woolmark Company. „Die innovative Natur der Merinowolle ist mit der Technologie der Formel E vergleichbar.“

„Nissan will mit Unternehmen zusammenarbeiten, die unsere Werte, Prioritäten und langfristigen Ziele teilen, insbesondere wenn es um Nachhaltigkeit und Elektrifizierung geht. Wir sind stolz darauf, die Unterstützung von Shell und The Woolmark Company als gleichgesinnte Partner zu haben, die sich ebenso wie wir für eine nachhaltigere Zukunft durch Technologie und Innovation einsetzen“, freut sich Teamchef Volpe.

Die Elektromobilität bei Nissan

Vom allerersten Nissan LEAF im Jahr 2010 bis zum Nissan LEAF e+: Mehr als 600.000 Kunden auf der ganzen Welt haben sich für den vollelektrischen Pionier entschieden. Seine Kombination aus Nachhaltigkeit und Alltagstauglichkeit hat die Elektromobilität salonfähig gemacht.



Nissan Schätzungen zufolge haben alle Nissan LEAF Besitzer gemeinsam bereits 16 Milliarden Kilometer zurückgelegt – und damit mehr als 2,5 Milliarden Kilogramm CO₂ gegenüber Fahrten mit Verbrennungsmotor eingespart.

Neben den Nachhaltigkeitsaspekten erwarten E-Autofahrer heutzutage höchsten Komfort. Nissan entwickelt deshalb fortschrittliche Elektroautos und Technologien, die die Kundenbedürfnisse erfüllen und den Alltag sicherer, vernetzter und spannender machen.

Ein Beispiel hierfür ist der vollelektrische Coupé-Crossover Nissan Ariya, der seit 2022 auch in Deutschland erhältlich ist. Aufbauend auf der umfassenden Nissan Expertise im Bau elektrischer Fahrzeuge, kombiniert es ein markantes Design mit den neuesten Technologien der Nissan Intelligent Mobility.

Der Nissan Ariya spielt eine zentrale Rolle im Rahmen des Transformationsplans Nissan NEXT: Das Unternehmen verfolgt ehrgeizige Ziele und will bis zum Ende des Geschäftsjahres 2023 eine Million elektrifizierte Fahrzeuge pro Jahr verkaufen, darunter reine Elektroautos und Fahrzeuge mit dem elektrifizierten e-Power Antriebsstrang.

Nissan LEAF

Pünktlich zum zehnten Geburtstag seines Pioniers konnte Nissan im Jahr 2020 mehr als 600.000 ausgelieferte Nissan LEAF vermelden. Das kompakte Elektromodell wird in Japan, Großbritannien und den USA produziert und in 59 Märkten weltweit verkauft. Mit der kontinuierlichen Verbesserung seiner Batteriekapazität, Leistung und Effizienz hat sich der Nissan LEAF vom Stadtauto zu einem vielseitigen Alltagsbegleiter entwickelt, der unterschiedliche Kundenbedürfnisse und Lebensstile erfüllt.

Nissan Ariya

Der Nissan Ariya ist ein elektrischer Coupé-Crossover, der nahezu uneingeschränkte Alltagstauglichkeit, hohen Fahrspaß und maximalen Komfort bietet. Der geräumige lounge-artige Innenraum, die nahtlose Konnektivität und zahlreiche Assistenzsysteme sorgen für eine angenehme Fahrt. Hierzu tragen auch der nahezu lautlose, lokal emissionsfreie Elektroantrieb und eine kombinierte Reichweite von bis zu 523 Kilometern (nach WLTP) bei.

Nissan LEAF NISMO RC

Der Nissan LEAF NISMO RC kombiniert die langjährige Expertise in der Elektromobilität mit Motorsport der Spitzenklasse. Das Ergebnis ist ein eindrucksvoller Beleg für die Leistungsfähigkeit, die Innovationskraft und den Nervenkitzel der Nissan Elektrofahrzeuge.

Der allradgetriebene Nissan LEAF NISMO RC wartet mit 237 kW/322 PS und 640 Nm Drehmoment auf – und bietet damit mehr als doppelt so viel Leistung wie sein 2011 vorgestellter Vorgänger, der auf der ersten Nissan LEAF Generation basierte. Damit gelingt der Sprint von null auf 100 km/h in nur 3,4 Sekunden.

Das Flaggschiff ist nicht nur ein Vorzeigemodell, das das grenzenlose Potenzial der Nissan Elektrofahrzeuge illustriert, sondern auch ein rollender Prüfstand für zukünftige technologische Entwicklungen. Der Nissan LEAF NISMO RC erforscht beispielsweise, was mit einem vollelektrischen Doppelmotor und Allradantrieb erreicht werden kann. Dabei teilt sich das Fahrzeug seine Technik größtenteils mit dem Nissan LEAF Serienmodell.

Nissan Ariya Single-Seater Concept

Das 2021 erstmals vorgestellte Nissan Ariya Single-Seater Concept transferiert den vollelektrischen Antriebsstrang des Nissan Ariya Serienmodells in einen maßgeschneiderten einsitzigen Rennboliden für den Motorsport.

Inspiziert von der Teilnahme an der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft, zeigt das hochleistungsfähige Forschungs-, Entwicklungs- und Demonstrationsprojekt das Potenzial der Nissan Elektroantriebe. Nissan beteiligt sich an der Serie nicht nur, um Rennen zu fahren, sondern auch um die Entwicklung von Serienmodellen voranzutreiben. Der Technologietransfer von der Straße auf die Rennstrecke und wieder zurück beeinflusst die EV-Programme von Nissan.



Nissan Brain To Performance

„Brain to Performance“ ist der Name eines Forschungsprojekts, mit dem Nissan die Hirnfunktionen von professionellen Rennfahrern analysiert, trainiert und weiterentwickelt. Mithilfe fortschrittlicher Bildgebungsverfahren und Analysen des Gehirns will das Unternehmen herausfinden, ob und welche anatomischen Besonderheiten professionelle Rennfahrer besitzen. Brain to Performance zielt darauf ab, ein maßgeschneidertes, optimiertes Training zu entwickeln und so die Gehirnfunktionen und die Anatomie im

Zusammenhang mit dem Rennsport zu verbessern. Die gewonnenen Erkenntnisse könnten in Zukunft auch die Leistung und Fahrtauglichkeit von Durchschnittsfahrern verbessern und so die Entwicklung vollelektrischer Serienmodelle beeinflussen.

Die Formel E

Die ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft ist eine vollelektrische Rennserie, die auf speziell konstruierten Straßenkursen in Stadtzentren auf der ganzen Welt stattfindet. In einzelnen Ländern dienen auch permanente Rennstrecken als Austragungsort. Die Rennen werden E-Prix genannt.

Rennkalender der neunten Saison 2022/23

Lauf	Veranstaltung	Datum
0	Vor-Saison-Testfahrten in Valencia (Spanien)	11. bis 14. Dezember 2022
1	Mexiko-Stadt (Mexiko)	14. Januar 2023
2	Diriyah (Saudi-Arabien)	27. Januar 2023
3	Diriyah (Saudi-Arabien)	28. Januar 2023
4	Hyderabad (Indien)	11. Februar 2023
5	Kapstadt (Südafrika)	25. Februar 2023
6	Sao Paulo (Brasilien)	25. März 2023
7	Berlin (Deutschland)	22. April 2023
8	Berlin (Deutschland)	23. April 2023
9	Monaco (Monaco)	6. Mai 2023
10	Jakarta (Indonesien)	3. Juni 2023
11	Jakarta (Indonesien)	4. Juni 2023
12	Portland (USA)	24. Juni 2023
13	Rom (Italien)	15. Juli 2023
14	Rom (Italien)	16. Juli 2023
15	London (Großbritannien)	29. Juli 2023
16	London (Großbritannien)	30. Juli 2023

Die Teams

In der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft treten einige der größten Automobilmarken gegeneinander an: Die Saison 2022/23 bestreiten elf Teams mit jeweils zwei Fahrzeugen

und Fahrern. Wie Nissan haben viele der Teams eine lange und erfolgreiche Motorsport-Historie.

Die WM-Titel

Die ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft vergibt zwei Titel: für den Fahrer- und für den Team-Weltmeister.

Fahrer-Weltmeister wird, wer im Laufe der Saison die meisten Punkte sammelt. Der Team-Weltmeister errechnet sich aus den gesammelten Punkten aller für das Team startenden Fahrer.

Das Punktesystem

Die Formel E setzt auf das Standard-Punktesystem, das auch in anderen FIA-Rennserien vergeben wird. Prämiert werden dabei die zehn Bestplatzierten eines jeden Rennens.

1. Platz – 25 Punkte
2. Platz – 18 Punkte
3. Platz – 15 Punkte
4. Platz – 12 Punkte
5. Platz – 10 Punkte
6. Platz – 8 Punkte
7. Platz – 6 Punkte
8. Platz – 4 Punkte
9. Platz – 2 Punkte
10. Platz – 1 Punkt

Zusätzliche Punkte gibt es für die Pole Position und die schnellste Rennrunde. Für die Pole Position und damit den Spitzenplatz im Qualifying gibt es drei Punkte.

Wer im Rennen die schnellste Runde fährt, bekommt einen weiteren Punkt – vorausgesetzt, er landet im Gesamtklassement in den Top 10. Ist dies nicht der Fall, erhält der Top-10-Fahrer mit der nächstschnellsten Runde die Auszeichnung der „TAG Heuer Fastest Lap“.

Julius Bär Pole Position: 3 Punkte

TAG Heuer Fastest Lap im Rennen: 1 Punkt (bei einer Top-10-Platzierung)

Das Rennwochenende

Freies Training

Vor jedem Rennen gibt es zwei jeweils 30-minütige Trainingseinheiten. Das erste freie Training findet freitags statt, das zweite am Samstag. Bei sogenannten Double-Headern – zwei Rennen am gleichen Ort unmittelbar hintereinander (siehe unten) – ist am zweiten Renntag nur noch ein Training vorgesehen.

Die Trainings liefern Teams und Fahrern einen ersten Eindruck von der Strecke und den Konkurrenten – und helfen bei der finalen Fahrzeugabstimmung. Die Zeit läuft mit, hat aber keinerlei Einfluss auf das Ergebnis.

Um aufstrebenden Talenten einen Vorgeschmack auf den vollelektrischen Motorsport zu geben, müssen die Teams im Laufe der Saison mindestens zwei Rookie-Fahrer im ersten freien Training einsetzen.

Leistung: 350 kW sind permanent verfügbar.

Qualifying

Das Qualifying-Format in der Formel E ermöglicht es allen Teams und Fahrern, ihre Geschwindigkeit und ihr Können zu zeigen. Mit der schnellsten Runde können sich die Teilnehmer in der Startaufstellung nach vorn katapultieren.

In der Gruppenphase treten die Fahrer zunächst in zwei Gruppen an, deren Zusammensetzung aus dem aktuellem WM-Stand resultiert. In zehn Minuten werden mit 300 kW Leistung die schnellsten Rundenzeiten gesetzt. Die vier Schnellsten jeder Gruppe ziehen in das Viertelfinale, wo sie in direkten Duellen gegen einen Fahrer aus der anderen Gruppe antreten und mit 350 kW Leistung um einen Platz im Halbfinale kämpfen. Dort wiederholt sich das Prozedere. Die beiden schnellsten Fahrer machen die Pole Position unter sich aus.

Der Sieger sichert sich die Julius Bär Pole Position (und damit drei Zusatzpunkte). Der unterlegene Finalist startet auf dem zweiten Platz, die übrigen Halbfinalisten auf drei und vier. Die Viertelfinalisten belegen in Abhängigkeit ihrer Rundenzeiten den fünften bis achten Rang.

Die fünft- bis zwölftplatzierten Fahrer, die in der Gruppe des Polesetters angetreten sind, füllen die ungeraden Startplätze auf. Die Fahrer aus der anderen Gruppe werden auf den geraden Startplätzen platziert. Wenn also der Polesetter aus der ersten Gruppe kommt, steht der fünftplatzierte Fahrer dieser ersten Gruppe auf dem neunten Startplatz, der fünftplatzierte Fahrer der zweiten Gruppe auf dem zehnten und so weiter.

Leistung: 300 kW in der Gruppenphase und 350 kW in den anschließenden Duellen.

E-Prix

Die Rennen, auch E-Prix genannt, beginnen mit einem stehenden Ampel-Start. Um eine klassische Einführungsrunde zu vermeiden, stellen sich die Fahrzeuge zunächst im sogenannten Dummy-Grid ein Stück hinter der eigentlichen Startaufstellung auf. Kurz vor Aufleuchten der Startampel rollen sie langsam in Position. Bei Grün geht es los.

Jeder E-Prix umfasst eine vordefinierte Anzahl an Runden. Bei Safety-Car- und Full-Course-Yellow-Unterbrechungen können Runden hinzugefügt werden, wobei die Zahl der zusätzlichen Runden spätestens drei Runden vor Ende des E-Prix bekanntgegeben wird.

Zur Saison 2018/19 wurde der „ATTACK-MODE“ eingeführt, mit dem jeder Fahrer kurzzeitig eine Extraportion Leistung abrufen kann. Hierfür müssen die Fahrer die Ideallinie verlassen und die Aktivierungszone durchfahren. Als Belohnung dafür, dass sie eine langsamere Linie durch die Kurve wählen, steht ihnen zeitweise eine Zusatzleistung von 50 kW zur Verfügung. Mit dann 350 kW können sich die Fahrer einen Vorteil gegenüber der Konkurrenz verschaffen und einfacher attackieren. Wann und wie oft der „ATTACK-MODE“ aktiviert wird, verrät die FIA kurz vor dem Rennen.

Zu einem späteren Zeitpunkt wird „ATTACK CHARGE“ ergänzt: Dank fortschrittlicher Batterie- und Ladetechnik mit 600 kW erhalten die neuen Gen3-Fahrzeuge während eines Boxenstopps im Rennen einen zusätzlichen Energieschub. Dieser obligatorische 30-Sekunden-Stopp schaltet zwei „ATTACK-MODE“-Phasen frei, mit denen die Rennwagen ebenfalls 350 kW statt der üblichen 300 kW fahren.

Double-Header

Die meisten Rennwochenenden bestehen aus einem Rennen – auch, um die Beeinträchtigungen für die Gastgeberstadt so gering wie möglich zu halten. Einzelne Events erstrecken sich aber über zwei aufeinanderfolgende Tage. Die sogenannten Double-Header, die unter anderem in Deutschland, Indonesien und Großbritannien geplant sind, garantieren doppelte Action. Die Zeitpläne sind an beiden Tagen identisch, wobei am zweiten Tag nur eine Trainingseinheit stattfindet.

Bereifung und Zuteilung

Als offizieller Reifenlieferant der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft liefert Hankook maßgeschneiderte 18-Zoll-Allwetterreifen für alle Teams und Fahrzeuge. Jedem Fahrer stehen pro Rennen maximal vier neue Reifensätze zur Verfügung, bei Double-Headern sind es sechs Sätze für das gesamte Wochenende.

Ladezeiten

Das Aufladen der Fahrzeuge ist sowohl während des Qualifyings als auch während des Rennens sowie anschließend im Parc Fermé und bei der technischen Abnahme verboten. Die Teams können die Autos zwischen den Sessions und während des Trainings laden.

e-Lizenz

Nicht nur für die Teilnahme am Straßenverkehr ist ein Führerschein erforderlich. Wer in der Formel E starten will, muss folgende Bedingungen erfüllen:

- Die Fahrer müssen ein spezielles FIA-Training absolvieren, das die elektrische Sicherheit und die spezifischen Eigenschaften der vollelektrischen Formel-Rennwagen sowie die technischen und sportlichen Aspekte der Serie behandelt.

- Die Fahrer müssen in den letzten drei Jahren mindestens 20 Punkte für die Superlizenz gesammelt haben, das FIA-Punktesystem für professionelle Rennfahrer, im Besitz der Superlizenz gewesen sein oder an mindestens drei Rennen der vorangegangenen FIA Formel-E-Weltmeisterschaft teilgenommen haben.
- Der amtierende Weltmeister qualifiziert sich automatisch für eine Superlizenz für das Folgejahr.

Wer diese Punkte nicht erfüllt sind, kann von der FIA eine Ausnahmegenehmigung für die Teilnahme erhalten, wenn er nach Ansicht der Motorsportorganisation herausragende Fähigkeiten in den einsitzigen Rennwagen bewiesen hat.

Besuchen Sie den [Nissan Newsroom](#), um mehr über das Motorsport-Engagement von Nissan zu erfahren.

Weitere Informationen über die Produkte, die Serviceleistungen und das Engagement von Nissan für nachhaltige Mobilität finden Sie unter [nissan-global.com](#). Oder folgen Sie Nissan auf [Facebook](#), [Instagram](#), [Twitter](#) oder [LinkedIn](#) und sehen Sie unsere neuesten Videos auf [YouTube](#).

[Textende]

Nissan ARIYA, 63-kWh-Batterie, 160 kW (218 PS): Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 18,5-17,6; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

Nissan ARIYA, 87-kWh-Batterie, 178 kW (242 PS): Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 18,5; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

Nissan ARIYA e-4ORCE, 87-kWh-Batterie, 225 kW (306 PS): Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 19,5; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

Nissan LEAF e+ mit 62 kWh Batterie: Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 18,5; CO₂-Emissionen: kombiniert 0 g/km.

Nissan LEAF mit 40 kWh Batterie: Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 17,1-16,6; CO₂-Emissionen: kombiniert 0 g/km.

Dieses Fahrzeug wurde den EU-Vorschriften entsprechend nach dem realitätsnäheren WLTP-Prüfverfahren homologiert. Bei WLTP handelt es sich um ein neues, realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Faktoren wie Fahrweise, Geschwindigkeit, Topografie, Zuladung, Außentemperatur und Nutzungsgrad elektrischer Verbraucher haben Einfluss auf die tatsächliche Reichweite. Die meisten Faktoren können vom Fahrer beeinflusst werden und sollten zugunsten maximaler Reichweite stets berücksichtigt werden. NEFZ-Werte liegen für dieses Fahrzeug deswegen nicht vor. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen und dem Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der bei allen Nissan Partnern und bei der Deutsche Automobil Treuhand (DAT) unentgeltlich erhältlich ist.

Über Nissan in der Formel E

Nissan debütierte als erster und einziger japanischer Hersteller in der fünften Saison (2018/19) der ABB FIA Formel-E-Meisterschaft.

Schon frühzeitig bekannte sich Nissan zur rein elektrischen Rennserie und zur neuen Gen3-Ära, die von der neunten (2022/23) bis zur zwölften Saison (2025/26) reicht. Im April 2022 übernahm Nissan hierfür das e.dams Rennteam, um die volle Kontrolle und Verantwortung aller Aktivitäten in der ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft zu erhalten.

Die neunte Saison bestreitet Nissan mit dem Fahrerduo Norman Nato und Sacha Fenestraz. Daneben liefert das Team auch den vollelektrischen Antriebsstrang an McLaren Racing als Kundenteam.

Nissan nimmt an der rein elektrischen Weltmeisterschaft teil, um einem weltweiten Publikum die Faszination und den Spaß emissionsfreier Elektrofahrzeuge näherzubringen. Das Unternehmen strebt bis zum Jahr 2050 CO₂-Neutralität im gesamten Geschäftsbetrieb und bei seinen Modellen an. Bis Anfang der 2030er Jahre werden alle neuen Nissan Modelle in den wichtigsten Kernmärkten elektrifiziert. Der Wissens- und Technologietransfer zwischen Rennstrecke und Straße hilft bei der Entwicklung immer besserer Fahrzeuge.

Über die Formel E

Die ABB FIA Formel-E-Weltmeisterschaft ist die erste globale Sportart, die seit ihrer Gründung im Jahr 2020 mit einem Netto-Null-CO₂-Fußabdruck zertifiziert ist. Um die Emissionen jeder Saison des elektrischen Rennsports auszugleichen, wurde in allen Rennmärkten in zertifizierte Klimaschutzprojekte investiert.

Die Serie dient als Wettbewerbsplattform, um mit den vollelektrischen Rennwagen die neueste Elektrotechnologie zu testen und weiterzuentwickeln. Die weltbesten Hersteller treten auf Stadt- und Straßenkursen gegeneinander an. Die Formel E fördert die Einführung nachhaltiger Mobilität in Stadtzentren, um die Luftverschmutzung zu bekämpfen und die Auswirkungen des Klimawandels zu verringern.

Pressekontakt

Susanne Beyreuther

E-Mail: susanne.beyreuther@nissan.de

Mobil: +49 (0) 171 3069346