

Sprunger und Büchel verbessert

Leichtathletik Lea Sprunger und Selina Büchel haben sich am Diamond-League-Meeting in Oslo gegenüber dem missglückten Auftakt deutlich gesteigert. Sprunger klassierte sich über 400 m Hürden in 55,07 Sekunden im 4. Rang, Büchel wurde über 800 m in 2:00,78 Siebte. Büchel und Sprunger war der Einstieg in die Diamond League in Eugene respektive Rom total misslungen. Nach den Bislett Games in Oslo bei perfekten äusseren Bedingungen sah die Welt für die beiden Schweizer Hoffnungsträgerinnen für die Europameisterschaften im August in Berlin aber wieder viel freundlicher aus. Beide zeigten sich deutlich verbessert und rehabilitierten sich für ihren schwachen Auftakt in die Diamond-League-Saison.

Sprunger lief auch im Bislett-Stadion in der norwegischen Hauptstadt rhythmisch noch kein perfektes Rennen, konnte sich im Vergleich zum Meeting vor einer Woche in Rom aber um knapp 1,3 Sekunden steigern. Auch wenn ihr die letzten beiden Hürden nicht nach Wunsch gelangen und sie dazwischen 16 anstatt 15 Schritte machen musste, holte Sprunger auf den letzten Metern Rang um Rang auf und überquerte letztlich als Vierte die Ziellinie. «Die Zeit ist okay, der Rang sehr gut», sagte Sprunger.

Büchel: «So macht es wieder Spass»

«Sehr happy» zeigte sich Selina Büchel mit ihrem Rennen über 800 m. Hatte sie vor zwölf Tagen in Eugene noch abgeschlagen das Ziel erreicht, stellte sie in Oslo in einem erneut sehr stark besetzten Feld ihre Kämpferqualitäten unter Beweis. Die 26-jährige Togenburgerin biss sich im hinteren Teil des Feldes fest und kämpfte sich im Endspurt noch auf Rang 7 vor. In Eugene habe sie alle 100 m auf die Uhr geschaut und sich schlecht gefühlt, in Oslo sei dies anders gewesen. «So macht es wieder Spass, 800-m-Rennen zu bestreiten.»

Mit 2:00,78 schaffte Büchel eine Steigerung von mehr als zwei Sekunden im Vergleich zum Meeting an der amerikanischen Westküste. «Noch bin ich nicht in Topform, aber es geht aufwärts», sagte Büchel. «Und bis im August werde ich noch ein bisschen schneller sein.» (sda)

Oslo. Diamond League. 5. Station. Männer. 200 m (RW 1,0 m/s): 1. Gulyew (TUR) 19,90. 2. Brown (CAN) 19,98. 3. Richards (TTO) 20,19. – **1 Meile:** 1. Motonei Manangoi (KEN) 3:56,95. 2. Mikhou (BRN) 3:57,10. 3. Tolosa (ETH) 3:57,92. – **10 000 m (keine DL-Disziplin):** 1. Kiptarus (KEN) 28:05,34. Ferner: 3. Julien Wanders (SUI) 28:07,15. – **400 m Hürden:** 1. Samba (QAT) 47,60. 2. Warholm (NOR) 48,22. 3. Copello (TUR) 48,54. – **Hoch:** 1. Mutaz Essa Barshim (QAT) 2,36. 2. Lyсенко (RUS/ANA) 2,33. 3. Thomas (BAH) 2,25. – **Diskus:** 1. Gudzius (LTU) 69,04. 2. Hadadi (IRI) 67,55. 3. Stahl (SWE) 67,04. – **Kugel:** 1. Walsh (NZL) 22,29. 2. Crouser (USA) 22,21. 3. Hill (USA) 21,20.

Frauen. 100 m (RW 1,6 m/s): 1. Houré (CIV) 10,91. 2. Asher-Smith (GBR) 10,92. 3. Ahye (TTO) 11,06. – **400 m:** 1. Eid Naser (BRN) 49,98. 2. Francis (USA) 50,47. 3. Wibley (USA) 50,53. – **800 m:** 1. Semenya (RSA) 1:57,25. 2. Niyonsaba (BDI) 1:58,57. 3. Alemu (ETH) 1:58,58. Ferner: 7. Selina Büchel (SUI) 2:00,78. – **100 m Hürden (RW 1,1 m/s):** 1. Williams (JAM) 12,60. 2. Talaj (BLR) 12,63. 3. Harrison (USA) 12,71. – **400 m Hürden:** 1. Muhammad (USA) 53,65. 2. Little (USA) 53,94. 3. Watson (CAN) 54,55. 4. Lea Sprunger (SUI) 55,07. – **3000 m Steeple:** 1. Kiyeng (KEN) 9:09,63. 2. Coburn (USA) 9:09,70. 3. Jępkemei (KEN) 9:16,87. – **Stab:** 1. Morris (USA) 4,81. 2. Sidorowa (RUS/ANA) 4,71. 3. Bengtsson (SWE) 4,61. – **Drei:** 1. Ibarguen (COL) 14,89. 2. Franklin (USA) 14,57. 3. Williams (JAM) 14,50. – **Speer:** 1. Chaladovitsch (BLR) 67,47. 2. Lyu (CHN) 65,11. 3. Ogrodnikova (CZE) 61,56.

«Eine logistische Meisterleistung»

Motorsport 100 000 Zuschauer werden am Sonntag beim ersten Formel-E-Rennen in Zürich erwartet. Eine Luzerner Firma sorgt dafür, dass alle Besucher den Überblick behalten – und hat dafür nur ganz wenig Zeit.

Cyril Aregger

cyril.aregger@luzernerzeitung.ch

Am Sonntag (17.40, SRF zwei) findet in Zürich mit dem «E-Prix» erstmals seit dem Verbot von 1955 ein Rundstreckenrennen statt. Rund 100 000 Zuschauer werden erwartet. Einzig einige VIP-Tickets waren gestern noch zu kaufen.

Die Luzerner Eventtechnik-Firma Auviso sorgt dafür, dass alle Zuschauer an der Strecke ständig über das Renngeschehen informiert sind. Sie installiert und betreibt 22 grosse LED-Anzeigewände entlang der Strecke und im Public-Viewing-Bereich beim Bürkliplatz. Die VIP-Zelte statten sie mit über 200 Bildschirmen aus, damit Besucher der Hospitality-Zonen nichts vom Renntag verpassen. Auch die grosse LED-Wand hinter der Bühne für Konzerte und die Siegerehrung im Arboretum-Park stammen von Auviso. Zudem sorgen entlang der 2,46 Kilometer langen Strecke rund 350 Lautsprecher dafür, dass die Zuschauer auch akustisch vom Streckenspeaker über den Rennverlauf informiert werden. Die Lautsprecher gehören auch zum Notfallkonzept. Sollte beispielsweise ein Teil der Strecke evakuiert werden müssen, werden sie für Durchsagen der Organisatoren genutzt. Rund 25 Sattelschlepper mit Material fährt Auviso in Zürich auf.

Am Montag um 5 fährt wieder das erste Tram

Auf dem Viscose-Areal in Emmentenbrücke, seit Ende 2016 Sitz von Auviso, ist man stolz darauf, diesen Auftrag an Land gezogen zu haben. Im Frühling hat sich die Firma mit ihren rund 90 Mitarbeitenden gegen fünf Mitbewerber durchgesetzt. Geschäftsführer Martin Elmiger sagt: «Luzern und die Zentralschweiz werden von Zürich gerade in wirtschaftlicher Hinsicht nicht immer ernst genommen. Umso schöner ist es, dass wir als Luzerner in Zürich einen Auftrag sichern konnten.» Der Status als



Auviso-Mitarbeiter bei der Montage an der Rennstrecke.

Bild: PD (Zürich, 7. Juni 2018)

offizieller Partner des «Julius Bär Zürich E-Prix», wie das Rennen mit vollem Namen heisst, ist für Auviso mit einigem Prestige verbunden. «Wir können uns an einem Grossanlass mit internationaler Ausstrahlung präsentieren», sagt Elmiger. «Machen wir unsere Sache gut, strahlt das auf all unsere Angebote ab.»

Auviso war bereits Partner der Ski-WM 2017 in St. Moritz. Die gute Arbeit dort habe sicher dazu beigetragen, dass man den Auftrag in Zürich erhalten habe, meint Verkaufsleiter Manuel Schärer. Der damalige Grossauftrag lasse sich mit dem Anlass am Sonntag aber kaum vergleichen, sagt Schärer. Und das nicht nur, weil es für Auviso der erste Auftrag im Bereich Motorsport ist: «Hier wird eine logistische Meisterleistung gefordert. Training, Rennen und Qualifying finden an einem einzigen Tag mitten in der

22

grosse LED-Bildschirme werden rund um die Strecke aufgestellt.

350

Lautsprecher sorgen für die Information der Zuschauer.

Stadt statt, und für den Auf- und Abbau bleiben nur wenige Tage Zeit.» An der 14-tägigen WM in St. Moritz hingegen habe man für den Aufbau mehrere Wochen Zeit gehabt. Die Strassen, auf welchen die bis zu 220 km/h schnellen Rennwagen am Sonntag ihre Runden drehen, sind aber nur gerade von Freitagabend bis Mon-

tagmorgen früh für den Verkehr gesperrt. Am Montag um 5 Uhr wird das erste Tram verkehren. Bis dahin müssen die grössten Aufbauten und Installationen aus dem Weg geräumt sein. Schärer: «Der Zeitrahmen ist wirklich sehr anspruchsvoll.» Für den reibungslosen Auf- und Abbau der Audio-, Video- und LED-Technik sorgen über 150 akkreditierte Angestellte – teils Freelancer.

Motivationsschub für die Mitarbeiter

Über die Höhe des Auftrags und den Partnerschaftsvertrag gibt Auviso keine Auskunft. Wer sich angesichts der Anzahl beteiligter Mitarbeiter eine höhere sechsstellige Summe vorstellt, dürfte jedoch so falsch nicht liegen.

Der Zürcher Stadtrat hat eine erneute Durchführung des Rennens in Aussicht gestellt, sollte die Auswertung des Anlasses keine

Hinderungsgründe ergeben. «Wenn wir unsere Sache recht machen, dann wird das ein langfristiges Engagement für die Auviso», ist Manuel Schärer überzeugt. Und Geschäftsführer Elmiger ergänzt: «Der Auftrag zahlt sich für uns aus, eine Ertragsperle ist er aber nicht. So ein aussergewöhnliches Projekt lohnt sich aber nur schon wegen dem Motivationsschub.» Laut Elmiger wollten fast alle mit dabei sein. «Ein Grossteil unserer Mitarbeitenden ist noch nicht 30 Jahre alt und hat eine hohe Affinität zur Technologie und zum Motorsport», so Elmiger, der gerne mehr solcher Grossanlässe in der Schweiz sehen würde – natürlich auch aus geschäftlichen Überlegungen. «In Sachen Public Events sind wir im Vergleich mit unseren Nachbarländern noch ein Entwicklungsland. Hier werden solche Anlässe eher verhindert als gefördert.»

Auf leisen Sohlen in die Zukunft

Formel E Kreischende Motoren, Benzingeruch in der Luft und Strecken im Grünen – das ist die klassische Vorstellung von einem Motorsport-Event. Und damit das genaue Gegenteil der Formel E. Die junge Elektro-Serie setzt vielmehr auf hippe Austragungsorte. Deshalb trägt sie ihre Rennen inmitten von Metropolen aus: Hongkong, Marrakesch, Berlin und am Sonntag Zürich. Röhrende Bestien von Autos passen hier nicht ins Bild. Stattdessen säuseln Elektro-Flitzer durch die Innenstädte. Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff sprach bei der Formel E deshalb jüngst von einem «Start-up».

Wie ein junges Unternehmen sucht die Formel E die Lücke, die noch nicht genutzt wird. Und beweist dabei Kreativität. Beispielsweise in Form des Fan-Boosts. Durch ihn haben die Anhänger die Möglichkeit, ihrem Lieblingsfahrer nicht nur symbolisch einen

Schub zu verleihen. Sie können es tatsächlich. Denn die drei Fahrer, die im Vorfeld eines ePrix die meisten Stimmen erhalten, bekommen im Rennverlauf einmalig zusätzliche Leistung. Fan-Liebe ist also nicht länger nur ein netter Nebeneffekt, sondern zahlt sich für die Fahrer auf der Strecke aus. Der Schweizer Sebastian Buemi beispielsweise durfte sich in sieben von neun Rennen über den Fan-Boost freuen.

In der Mitte des Rennens geht noch der Strom aus

Der wohl grösste Unterschied zu anderen Rennserien ist aber ein unfreiwilliger. Denn zur Mitte des Rennens müssen die Fahrer an die Box, weil ihnen der Strom ausgeht. Nur lässt sich so ein Formel-E-Akku nicht in ein paar Sekunden aufladen. Er braucht satte 45 Minuten. Daher fällt der Stopp speziell aus: Die Fahrer parken vor ihrer Box, springen in Windes-

eile aus dem Startauto und hinein in den voll aufgeladenen Zweitwagen, mit dem sie das Rennen beenden. Dieses Kuriosum wird in der nächsten Saison jedoch verschwinden. Dann verfügen die Autos über einen Akku, mit dem sich eine komplette Renndistanz zurücklegen lässt.

Wie beim Akku setzt die Rennserie grundsätzlich auf die Zukunft: «Was mich an der Formel E fasziniert, ist nicht das, was heute ist, sondern das, was übermorgen sein wird», erklärte beispielsweise Motorsportchef Wolff. Deshalb ist das Ganze auch für Automobilhersteller so attraktiv. Bereits in dieser Saison – der erst vierten seit Einführung – steckt hinter neun der zehn Teams eine bekannte Marke. Und mit Mercedes und Porsche stehen schon zwei Neueinsteiger zur Saison 2019/2020 fest.

Eine Konkurrenz für die Formel 1 wird die Elektro-Rennserie

aber wohl dennoch nicht werden. Muss sie auch nicht, sagt Formel-E-Chef Alejandro Agag. Man spreche eh unterschiedliche Kreise an. Motorsport-Puristen wie Formel-1-Weltmeister Sebastian Vettel kann Agag ohnehin nicht von der Rennserie überzeugen. «Jeder, der sich mit Motor- und Rennsport identifiziert und ehrlich ist, der kann mit der Formel E nicht viel anfangen», zeigte sich Vettel im Winter wenig begeistert. Doch seine Meinung ist keineswegs repräsentativ. Schliesslich fahren neben Buemi noch fünf weitere Ex-Formel-1-Fahrer in der Elektro-Serie.

Mario Kart als Vorbild

Noch befindet sich die Rennserie in einem permanenten Weiterentwicklungsprozess. Nicht nur durch die grösseren Akkus, den Einstieg neuer Hersteller und der Schweizer Firma ABB, die seit

Anfang des Jahres als Namensgeber der Formel E fungiert. Eine wesentliche Triebfeder für neue Ideen, um die Rennserie weiterzuentwickeln ist Agag. Kürzlich erst regte der 47-Jährige für die nächste Saison eine Anleihe aus dem beliebten Videospiel Mario Kart an: den Super-Stern. Wenn die Fahrer die passende Stelle auf der Strecke passieren, könnten sie anschliessend für mehrere Minuten zusätzliche Leistung abrufen. Weitere Ideen aus dem Videospiel dürften allerdings selbst das Innovationspotenzial von Agag überschreiten: Dem Werfen von Schildkrötenpanzern würden wohl nicht nur Tierschützer skeptisch gegenüberstehen.

Dennoch ist die Formel E ein spannendes Projekt im Motorsport – und ein noch unerfülltes Versprechen auf die Zukunft.

Sascha Reuter
sport@luzernerzeitung.ch