



BLITZ OHNE DONNER

Batterie im Grand Prix:
Im Rahmen der populären
MotoGP-Weltmeisterschaft
wird es in der kommenden
Saison eine Rennklasse für
E-Bikes geben





Kommt der E-Sport nun endlich aus dem Nischendasein?

Die Idee einer internationalen, nicht nur die Vereinigten Staaten umfassenden Rennserie für Elektromotorräder wurde im Jahr 2013 erstmals im FIM eRoad Racing World Cup umgesetzt. Wegen organisatorischer Probleme wurde der eCup nach der ersten Saison wieder vom Kalender gestrichen. Jetzt hat sich die Dorna (der Betreiber der GP- und Superbike-Rennserien) der Sache angenommen und plant für 2019 einen E World Cup, der fürs ers-

te bei fünf europäischen GP-Veranstaltungen ausgetragen werden soll. Das Starterfeld wird aus 18 identen elektrischen Supersportmotorrädern der italienischen Firma Energica bestehen, die von bereits etablierten Privatteams im GP-Zirkus vorbereitet und eingesetzt werden. Als Basis für die Renngeräte dient die Energica Ego (erster Fahrbericht

in „motomobil“-Folge 017 und auf www.motomobil.at), nach Aussage der Firma das erste straßenzugelassene E-Motorrad Italiens.

Die Ego (das E-Motorrad des Jahres 2017) beeindruckt serienmäßig mit einer Leistung 100 kW (136 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von weit über 200. Wie von Elektromotoren gewohnt, liegt das maximale Drehmoment von 200 Newtonmetern etwa doppelt so hoch wie bei einem Verbrennungsmotor mit vier Zylindern und 1000 Kubik Hubraum – für entsprechende Fahrdynamik ist also gesorgt. Trotz des stattlichen Gewichts der Ego Corsa (so der Name der Rennversion) darf man bei derzeit kolportierten 120 kW (163 PS) Leistung Rundenzeiten am Niveau der Moto3-Klasse erwarten.

Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta gibt sich optimistisch: „Seit fünf oder sechs Jahren haben wir eine E-Serie im Auge. Als Klasse mit gleichen technischen Voraussetzungen und mit entsprechender Dynamik hat die Rennserie das Potenzial, für die Zuschauer sehr attraktiv und damit zu

einem langfristigen Erfolg werden!“ Wie auch bei der Formel E ist der Zuschauer das große Fragezeichen im E-Motorsport: Obwohl inzwischen alle deutschen Autohersteller in der Formel E mitmischen, hält sich das Zuseherinteresse noch in beschränktem Rahmen: TV-Einschaltzahlen zwischen 0,2 und einem Prozent wirken neben den bis zu 30 Prozent



- (1) „Texas Tornado“ Colin Edwards hat den Elektro-Renner bereits ausprobiert
- (2) US-Rennlegende Kevin Schwantz zeigt sich von der elektrischen Performance sehr angetan
- (3) Franco Uncini (500-Kubik-Weltmeister 1982) reitet die Energica in Misano
- (4) Kehrt Mehrfach-Weltmeister Max Biaggi wieder auf die Rennpiste zurück?
- (5) Moto3-Weltmeister Sandro Cortese knöpft sich hier die Energica am Sachsenring vor

bei Formel-1-Übertragungen eher bescheiden. Einer der Gründe für das eifrige Engagement der Autohersteller mag (neben dem vergleichsweise geringen Aufwand und dem technischen Erkenntnisgewinn) vor allem die politische Ungewissheit hinsichtlich der automobilen Zukunft sein. Ein finanzieller Erfolg ist die Formel E bisher nicht – die Verluste der Betreiberfirma addieren sich seit 2014 auf über hundert Millionen Euro. Ohne revolutionäre neue Batterietechnologie wird die Fahrzeit der E-Rennmotorräder beschränkt bleiben: Rund 20 Minuten Renneinsatz sind realistisch. Aber je nach Rennstrecke sind das etwa zehn Runden und damit eine ausreichende Distanz für Taktik und für spannende Rennsze-

nen. Für die mit speziellen Batterien hergerichtete Corsa gibt Energica derzeit einen Akku-Inhalt von ungefähr 20.000 Wattstunden an.

Weitere Attraktivität könnte der E-Cup mit illustren Fahrerpersönlichkeiten gewinnen: Hinter vorgelagter Hand hört man Namen wie Kevin Schwantz, Casey Stoner oder Jean-Michel Bayle. Ebenfalls im Gespräch ist der Gewinner des eRoadCups 2013, der Chinese Ho Chi Fung,

Die große Frage: Viel Spitzentempo oder viel Renndistanz

der sich mit seinen spektakulären Fahr- und Sturzeinlagen den Spitznamen „Fung der Sprung“ erwarb. MotoE-Fans können die in Modena mit Formel-1-Know-how gebaute Energica Ego serienmäßig mit 100 kW (136 PS) und 11,7-kW-Batteriepack beim Händler (zum Beispiel Vertical E-Mobility in Wien) erwerben. Die Reichweite liegt bei 160 Ki-

lometern, der Listenpreis bei knapp dreißigtausend Euro. Dafür geht es in drei Sekunden auf 100 km/h, und entsprechend ungeduldt weiter bis auf 240 km/h. Die Ausstattung mit hochwertigen Komponenten von Brembo, Öhlins und OZ wird bei einer limitierten Spezialserie mit einem Schnellladesystem für 11 kW Ladeleistung ergänzt.

Die Energica verfügt weder über Kupplung noch Getriebe. Jede Bewegung am elektronischen Gasgriff wird vom Fahrzeugcomputer in möglichst effizienten Vortrieb oder regenerative Aufladung verwandelt. Zwischen Beschleunigung und einstellbarer Motorbremswirkung gibt es am Gasgriff eine „Neutral-Position“, die in der Wirkung einem Tempomat entspricht und für batterie-schonenden Vortrieb sorgt. Die Ego schafft eine limitierte Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h – das mögliche Spitzentempo im E-Cup wird bis noch zuletzt diskutiert. Die finale Version der Ego Corsa soll Ende des Jahres am Mailänder Zweiradsalon EICMA gezeigt werden. ©

DIE TERMINE DER MotoE 2019	
5. Mai	Jerez (Spanien)
19. Mai	Le Mans (Frankreich)
7. Juli	Sachsenring (Deutschland)
11. August	Spielberg (Österreich)
15. September	Misano (Italien)