



Zongshen-Werkspilot Chi-Fung Ho, Teammanager Daniel Chung und TTXGP-Mastermind Azhar Hussein stellen die Pläne für 2011 vor

# UNTER SPANNUNG

Die derzeit weltweit am schnellsten wachsende Motorrad-Rennserie? Elektro. In der nächsten Saison kommen nochmals neue Klassen, neue Rennstrecken und neue Teams dazu

Genau am Wochenende, an dem diese „motomobil“-Prin- ausgabe durch die Waldviertler Rollenoffsetmaschinen braust, findet der vorläufige Höhepunkt in der Rennsportgeschichte der Elektromotorräder statt: Im spanischen Albacete treffen die jeweils acht besten Teams der nordamerikanischen, der britischen und der kontinentaleuropäischen Rennserie aufeinander, um sich den Sieg des TTXGP 2010 auszufechten.

Vom Londoner Elektronik-Unternehmer Azhar Hussein ins Leben gerufen, wirkt die kurze Geschichte des TTXGP wie ein Urknall: Noch 2009 nur ein einziges Rennen auf der Isle of Man, waren es heuer drei Serien, 13 Rennen und 30 Teams. Als Spin-off beziehungsweise als Gegenveranstaltung gab's den E-Power-Cup der internationalen Motorsporthoheit FIM an fünf Austragungsorten (das Doha-Rennen in Qatar wurde gecancelt), mit zehn gewerteten Teams.

Beim Auftaktrennen am kalifornischen Infineon Raceway lag die beste Rundenzeit von Shawn Highbee vom

Team Zero Agni 18 Sekunden über der besten Zeit des am gleichen Tag gefahrenen AMA-Superbike-Rennens. Bis zum Brands-Hatch-Lauf Anfang Oktober konnte die Distanz zu 1000-Kubik-Rundenzeiten bis auf drei Sekunden gedrückt werden.

Damit man sich die aktuelle Leistungsfähigkeit der E-Bikes ungefähr vorstellen kann: gewaltige Akkus (verschiedenster Technologie) mit bis zu 20

## Um 8500 Euro ein Race-E-Bike? TTXGP verspricht's

Kilowattstunden Energieinhalt werden mitgeschleppt und verdoppeln fast das Fahrzeuggewicht; die Leistung spielt sich in Dimensionen zwischen 30 kW (41 PS) Konstantleistung und 74 kW (100 PS) Peak Power ab; ohne Akkus würden die Motorräder – wie etwa die auf der KTM RC8 basierende Mavizen TTX02 – nur schlanke 110 Kilo wiegen. KTM selbst ist nicht offiziell im Spiel – aber um die direkten Kontakte zum Technik-Supporter des

TTXGP wird kein Geheimnis gemacht. Mitte Oktober präsentierte Azhar Hussein die Ideen für 2011. Neben – noch nicht verlautbarten neuen Rennstrecken – wird es zwei Klassen geben: eine weitgehend „offene“ Formel und die kostengünstige Formula75, in der alle Teams den gleichen Drivetrain verwenden. Mit der chinesischen Marke Zongshen tritt auch das erste „richtige“ Werksteam in den Rennzirkus ein. Der größte und bekannteste der chinesischen Zweiradhersteller verfügt immerhin über MotoGP-Erfahrung; die wirtschaftlichen Ressourcen sind beträchtlich.

Unter dem Titel [learn.egradprix.com](http://learn.egradprix.com) werden in Spa Francorchamps im April, Juni und Juli mehrtägige Intensivtrainings für neue E-Racer stattfinden: Nach der Einführung in Theorie und technische Grundlagen wird aus beigestellten Komponenten ein wettbewerbsfähiges E-Bike gebaut, gefolgt vom Fahrtraining auf der Rennstrecke. Die Teilnahmegebühr scheint mit zirka 8500 Euro gehaltvoll – dafür darf aber das Elektromotorrad mit nach Hause genommen werden! ©

