



1

Bei den legendären Tourist-Trophy-Bewerben auf der Isle of Man starteten heuer zum zweiten Mal auch Elektromotorräder. Die Leistungsfähigkeit der E-Bikes ist enorm gestiegen

SAUBERE SACHE



Als im Frühsommer 1907 auf der Isle of Man das erste Rennen um die Tourist Trophy gestartet wurde, waren Motorräder alles andere als verlässliche Fortbewegungsmittel – und erst recht keine Rennfahrzeuge. Verständlich, dass die Herausforderungen des anspruchsvollen Straßenkurses auf der kleinen Insel zwischen England und Irland im Lauf der darauf folgenden Jahrzehnte die technische Entwicklung der Motorräder maßgeblich beeinflussten. Motoren, Bremsen und Fahrgestelle müssen dort schließlich einer Dauerbelastung standhalten, die einem Vielfachen dessen entspricht, was bei den heutigen Grand-Prix-Rennen gefordert wird. Gibt es also eine bessere Teststrecke für die heute noch junge und auch noch lange nicht zufriedenstellend entwickelte Kategorie der Elektromaschinen als den 60 Kilometer langen, sogenannten „Mountain Circuit“ auf der Isle of Man? 2009, also gut ein Jahrhundert nach der Geburtsstunde der TT, hatte der Veranstalter erstmals einen Wettbewerb

für elektrisch angetriebene Motorräder ausgeschrieben: Es galt, auf dem abwechslungsreichen Straßenkurs eine einzige Runde in möglichst kurzer Zeit zu bewältigen. 60 Kilometer auf vorübergehend für den öffentlichen Verkehr gesperrten Landstraßen, durch Städte und Ortschaften, durch enge Täler und über die Berge der Insel. Von den 20 genannten Teams gingen immerhin 18 an den Start, wovon die Hälfte auch das Ziel erreichte. Die Starterliste fiel heuer zwar ein bisschen spärlicher aus als erwartet, dafür rückten einige hochkarätige Teams aus den USA, aus Indien und von der Isle of Man selbst mit bestem und teuerstem Material an. Natürlich hatte auch wieder das österreichische Team genannt, das schon im Vorjahr mit einem von Schülern und Professoren der Wiener Ingenieurschule TGM ent-

- (1) Einer der berühmtesten Streckenabschnitte. Rob Barber, TT-Zero-Sieger des Jahres 2009, im Anflug auf Creg ny Baa
- (2) Das MotoCzysz-Team aus Portland, Oregon, schied im Vorjahr aus. 2010 war ihnen der Sieg nicht zu nehmen



ZUM AUTOR
MICHAEL STIRNER, Motorjournalist, ist der österreichische Experte für Geschehnisse auf der Isle of Man. Er besuchte die Tourist Trophy nicht nur unzählige Male als Besucher und als Reporter, sondern nahm sechs Mal als Fahrer in verschiedenen Rennklassen teil. Sein bester Rundenschnitt auf dem „Mountain Circuit“ beträgt beeindruckende 97,98 mph (157,65 Stundenkilometer)



FOTO: BERNLEITNER

ABSCHIED VON MARTIN „FLOCKI“ LOICHT

Martin Loicht, in internationalen Fahrerlagern von Straßenrennen und in der heimischen Zweiradszene besser unter seinem Spitznamen „Flocki“ bekannt, starb nach einem Sturz im zweiten Supersport-Rennen auf der Isle of Man. Der 48-jährige Wiener war ebenso begeisterter Motorrad(renn)fahrer wie Techniker und Lehrer in der Höheren Technischen Bundeslehranstalt TGM in Wien-Brigittenau. Mit enormem Fachwissen und seiner einzigartigen Begeisterungsfähigkeit hatte er sich weit über die österreichischen Grenzen hinaus einen Namen als Spezialist für Elektroantriebe gemacht und schon vor mehr als zehn Jahren – auf dem Bundesheerflugplatz bei Langenlebarn – etliche Elektro-Langstreckenweltrekorde aufgestellt. Natürlich hatte er auch das Rekordmotorrad selbst entwickelt, konstruiert und weitgehend selbst gebaut. Als Topspeed stehen in den Rekord-Unterlagen von 1999 stolze 142 Stundenkilometer; über zehn Kilometer wurde ein Durchschnittstempo von 98,56 Stundenkilometer eingetragen.

Die „motomobil“-Redaktion besuchte ihn im Mai 2010 im TGM: Martin hatte den Spezialrahmen für ein hochleistungsfähiges E-Mountainbike-Projekt seines Batteriesponsors Kijon konstruiert, wir sollten beim ersten Roll-out dabei sein. Nebenbei lüftete er auch den Schleier über andere Engagements, denn er war nicht nur ein begeisterter „Elektriker“: Die (von Experten für schwierig bis unmöglich gehaltene) Entwicklung eines kleinen erdgasbetriebenen Zweitakters stand auf dem Programm; ebenso die Arbeit an einem kleinvolumigen Diesel-Zweitakter. Die Loicht-typische hartnäckige Lösung der vielen Detailprobleme haben wir ihm blindlings zugetraut. Allein, die Zeit war zu kurz. Servus Flocki.

wickelten Motorrad den beachtlichen fünften Platz eroberte.

Einerseits wollte jeder Teilnehmer die 37,73 Meilen (60 Kilometer) vor allen anderen hinter sich bringen und außerdem lockten die 10.000 Pfund, die der Tourismusminister der Isle of Man als zusätzliches Preisgeld für die erste Elektro-Runde mit mehr als 100 Meilen Schnitt (160,9 Stundenkilometer) ausgesetzt hatte.

Nach dem tragischen Unfall von Martin Loicht, dem Mastermind hinter dem TGM-Projekt, startete das Rennen ohne die Österreicher. Auf den ersten 20 Kilometern legte Vorjahressieger Robert Barber auf einer weiterentwickelten Maschine des Team Agni ein engagiertes Tempo vor und setzte sich

deutlich von seinen Konkurrenten ab. Auf dem ersten Abschnitt betrug Rob Barbers Schnitt immerhin gut 95 Meilen pro Stunde. Zwischen ihm und der zweiten Maschine des Agni-Teams lauerte allerdings der favorisierte Ka-

Einfache Rechnung: 2011 fällt der 100-Meilen-Schnitt!

lifornier Mark Miller auf seiner – für die per Inselfunk das Rennen übertragenden Kommentatoren nahezu unaussprechlichen – Moto Czysz EIPC aus Portland, Oregon. Tatsächlich wechselte die Führung, sobald es in die Berge ging.



Miller hatte für die Steigungen gewissermaßen Strom gespart, obwohl er auf dem schnellsten Streckenabschnitt, der Sulby-Geraden, mit ziemlich beeindruckenden 135 Meilen (217,3 km/h) durch die offizielle Lichtschranke sauste! Die Agni-Maschine schaffte dort „nur“ 104 Meilen pro Stunde (167,4 km/h) und wurde vom Manx-Team mit 107 Meilen sogar noch übertrumpft. Bis ins Ziel schrumpften trotz der abschließenden Gefälle Strecken die Schnittgeschwindigkeiten allerdings wieder unter das 100er-Limit. Mit 23 Minuten und 22,89 Sekunden für die auch heuer wieder einzige Runde schraubte Mark Miller den Bestwert auf immerhin 96,82 Meilen (154,5 km/h) hinaus.

Eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr, als Robert Barber noch mit 87,4 Meilen Durchschnittsgeschwindigkeit (140 km/h) hatte gewinnen können. Angesichts solcher Steigerungen wird – entsprechendes Wetter vorausgesetzt – nächstes Jahr der 100-Meilen-Schnitt ziemlich sicher purzeln und Tourismusminister David Cretney wird wohl oder übel seine Unterschrift unter den 10.000-Pfund-Scheck malen müssen. Von Beginn der Tourist Trophy an im Jahr 1907 brauchten die Benzin schluckenden Motorräder übrigens ganze 50 Jahre, bis die 100-Meilen-Runde geknackt wurde. Die Elektrischen könnten es also schon innerhalb von drei Jahren schaffen.

- [1] Das einheimische Team ManTTx versucht, die Heimvorteile zu nutzen
- [2] Rob Barber und der indische Motorhersteller Agni können den Vorjahreserfolg nicht wiederholen
- [3] Rennerprobung. Die US-Marke Brammo hat mittlerweile mit der E-Enertia ein ausgereiftes E-Bike um 7995 US-Dollar auf den Markt gebracht!
- [4] Mark Miller auf der Czysz im Training
- [5] Das Rennmotorrad des österreichischen Teams (fünfter Platz 2009) vor dem TGM-Gebäude in der Wiener Wexstraße
- [6] Valentino Rossi, Legende zu Lebzeiten, signiert die Maschine von E-Visionär Michael Czysz