

Neuer Weltrekord: 549,4 km/h elektrisch

Von Hans-Robert Richarz

Mit der Produktion von Sportwagen hatte die Firma Venturi wenig Glück. Gerade einmal knapp 200 Exemplare des als Porsche-Konkurrent gedachten Venturi 300 Atlantique brachte sie zwischen 1996 und 2001 unters Volk bis sie den Gang zum Konkursrichter antreten musste. Dann übernahm der monegassische Unternehmer und Risikoinvestor Gildo Pallanca Pastor Venturi das Unternehmen, versuchte sich selbst mit dem Venturi Fetish als Kleinserienproduzent, stellte aber im vergangenen Jahr dessen Produktion ebenfalls ein. Seither betätigt sich die französische Firma nur mehr als Zulieferer, im Motorsport und mit der Aufstellung von Geschwindigkeitsrekorden. Mit Erfolg wie sich in dieser Woche wieder einmal zeigte.

Seit Jahren ist das Rennen um den Geschwindigkeitsweltrekord von Elektroautos ein Solo-Programm. Lediglich ein einzelner Wettbewerber gibt sich alljährlich dann, wenn die äußeren Bedingungen es zulassen, auf dem Salzsee von Bonneville im US-Bundesstaat Utah die Ehre. Doch von mangelnder Konkurrenz lassen sich die beiden Projektpartner Venturi Automobiles und das Center for Automotive Research der Ohio State University in Columbus, eine der größten Universitäten der USA, nicht entmutigen. Jahr für Jahr schraubten sie ihre eigenen Rekorde Stufe um Stufe nach oben. Zuletzt erreichten sie mit ihrem Venturi Buckeye Bullet 2.5 vor sechs Jahren 495 km/h. Auch dieser Weltrekord ist inzwischen Geschichte. Am 19. September 2016 knackten sie sie mit ihrem neu konstruierten Elektroauto VBB-3 die 500 km/h-Grenze und legten eine Meile – den Bonneville-Vorschriften entsprechend hin und zurück – mit einem Schnitt von 549,4 km/h zurück. Dabei lag das Spitzentempo bei 576 km/h.

Eigentlich hätte der alte Rekord schon vor drei Jahren fallen sollen, das neue Auto war gerade fertig geworden. Aber damals und in den beiden folgenden Jahren ließ das Wetter maximale Geschwindigkeiten nicht zu. Diesmal waren die Bedingungen ebenfalls nicht perfekt. Im August war die Oberfläche des ausgetrockneten Salzsees ziemlich rau,

danach hatte stellenweiser Regen auf der 17,7 Kilometer langen Teststrecke unterschiedliche Bedingungen geschaffen. Triumph verschob deshalb aus Sicherheitsgründen seinen Versuch, den sechs Jahre alten Motorrad-Geschwindigkeitsweltrekord von 605,698 km/h zu brechen.

Wäre die Salzpiste glatter gewesen, hätten laut Venturi berechtigte Chancen bestanden, das angepeilte Tempo von 700 km/h zu erreichen. „Aber bei derart hohen Geschwindigkeiten, muss man sich auf seine Aufgabe konzentrieren und darf nicht davon träumen, was möglich wäre“, erklärte der Weltrekord-Fahrer Roger Schroer. „Ich weiß, dass unser Wagen schneller sein kann. Wir haben ihm nach den vergangenen Tests mehr Stabilität gegeben. Jetzt fährt er sich längst nicht mehr so nervös. Wir müssen halt Geduld haben und auf bessere Bedingungen warten.“

Der Papierform nach hat der VBB-3 tatsächlich das Zeug zu mehr als 700 km/h. Mit etwa 2240 kW / 3050 PS ist er nicht nur das schnellste, sondern auch das stärkste Elektrofahrzeug der Welt. Seine beiden von Venturi gebauten Motoren beziehen ihre Energie aus Lithiumionen-Batterien des amerikanischen Herstellers A123 Systems. Als nächsten Schritt peilt die französisch-amerikanische Allianz aus Venturi und der State University von Ohio die 644 km/h an, eine für angloamerikanische Maßeinheiten wichtige Grenze von 400 Meilen pro Stunde. Immerhin ist der 400-Meilen-Club ein recht exklusiver Verein, selbst für Autos mit Verbrennungsmotor. Das Elektroauto steht kurz vor einer Mitgliedschaft. (ampnet/hrr)

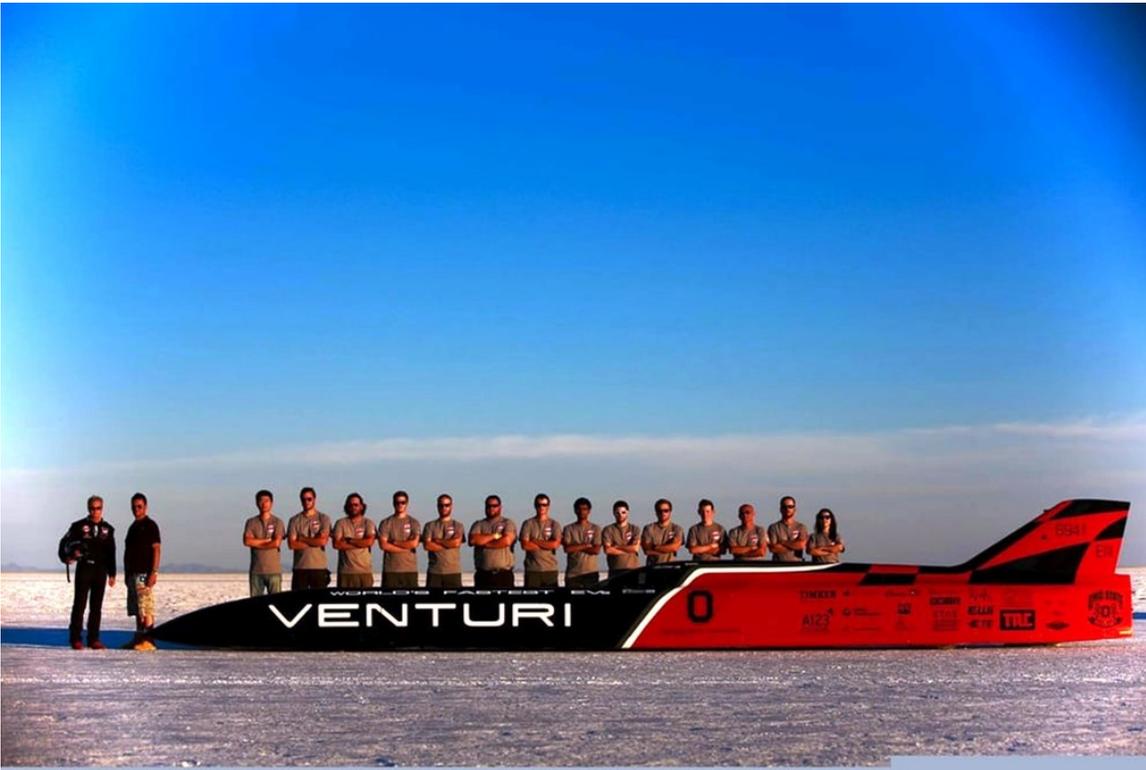
Bilder zum Artikel



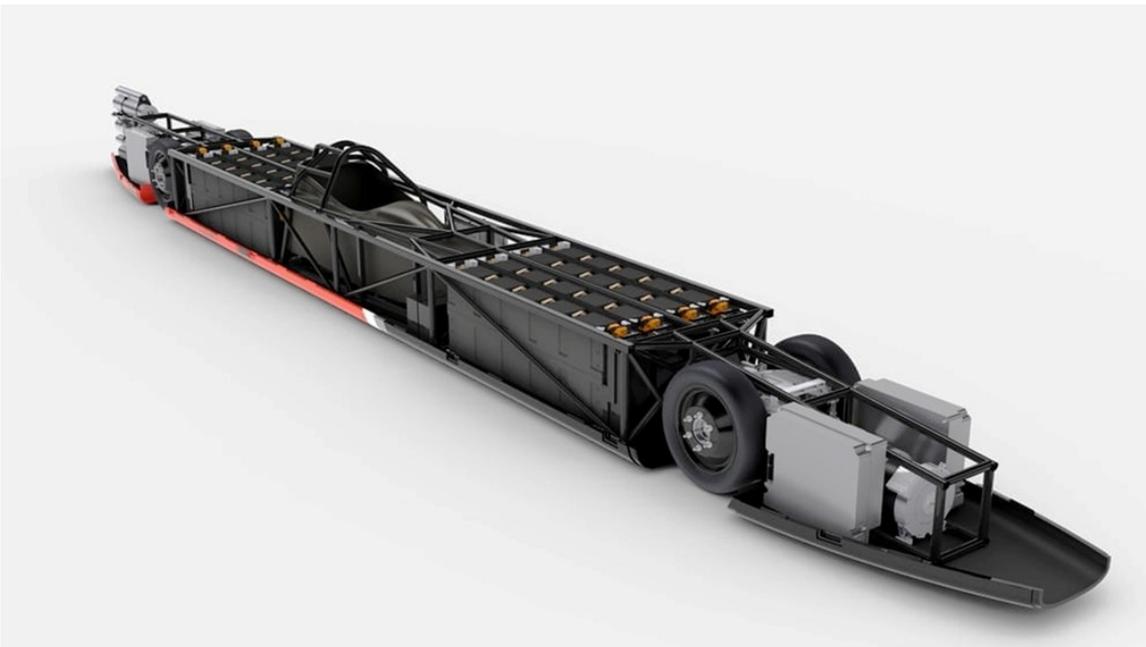
Venturi VBB-3.



Venturi VBB-3.



Das Team von Venturi und der Ohio State University in Columbus mit dem VBB-3.



Venturi VBB-3: das Innenleben mit den Batterien.
