
Extreme E: Motorsport für den Klimaschutz

Von Jens Riedel

Alejandro Agag hat die Formel E gegründet. Nun geht er noch einen Schritt weiter. Mit dem Rallye-Format Extreme E hebt der spanische Unternehmer eine Motorsportserie aus der Taufe, die es in so einer Form noch nie gegeben hat. Das betrifft sowohl das Reglement als auch den Klimaschutzaspekt. Die neue Rennserie findet rund um den Globus in den Regionen statt, die besonders von Umwelteinflüssen und dem Klimawandel betroffen sind. Das reicht vom Regenwald bis zur Arktis. Gefahren wird mit elektrisch angetriebenen Offroad-Buggys. Mit Lewis Hamilton, Nico Rosberg (als Team-Chefs) und Mattias Ekström (um nur einige zu nennen) sowie Abt, Cupra und anderen Marken stehen große Namen hinter der Idee.

Beim Odyssey 21 handelt es sich um einen Einheitstyp. Das 4,51 Meter lange, 2,30 Meter breite und 1,90 Meter hohe Allrad-Fahrzeug mit extrem kurzen Überhängen leistet 544 PS (400 kW), beschleunigt in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bewältigt Steigungen von bis zu 130 Prozent. Die beiden Elektromotoren machen die Rennbuggys bis zu 200 km/h schnell. Die Batterie hat eine Kapazität von 54 kWh. Lediglich bei der Karosserie haben die Teams einige Gestaltungsmöglichkeiten. Die Unterschiede beschränken sich derzeit aber vor allem auf die Lackierung. Ab der dritten Saison will Alejandro Agag den Teilnehmern aber mehr eigenen technischen Spielraum zugestehen.

Sämtliche Aktivitäten rund um die Extreme E stehen im Zeichen des Umweltschutzes. So werden die Buggys mit Strom aus Brennstoffzellen aufgeladen, die mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Als schwimmendes Fahrer- und Basislager dient das ehemalige britische Post-Passagierschiff „St. Helena“, das mit niedrigschwefeligem marine-Diesel betrieben wird. Die Rennen selbst werden an Stellen ausgetragen, die bereits durch Umwelteinflüsse oder menschliche Eingriffe zerstört sind, wie zum Beispiel auf gerodetem Regenwaldgebiet oder ehemaligen Gletschern. Überall, wo der Renntross Station macht, werden zudem lokale Umweltinitiativen unterstützt.

Los gehen soll es im März in der Wüste von Saudi Arabien („Desert-X-Prix“). Es folgen in der Debütsaison der Senegal (Ocean-X-Prix), Grönland (Arctic-X-Prix), Brasilien (Amazon-X-Prix) und Patagonien (Glacier-X-Prix). Die Extreme E ist nicht als Langstrecken-Rallye konzipiert, sondern es wird ein bestimmter Kurs abgefahren. Und zwar zweimal. Einmal vom männlichen und einmal vom weiblichen Fahrer eines Teams. Auch diese Gleichberechtigung ist bislang einmalig im Motorsport. Die Mannschaft mit dem weitesten Sprung in einem Rennen erhält zudem einen „Hyperdrive“ genannten Boost, der einmal für Zusatzpower im Wettkampf aktiviert werden kann.

Ein X-Prix erstreckt sich über zwei Tage vom Qualifying bis zum Finale. Dabei erhalten unterlegene Mannschaften gleich zweimal eine Chance, doch noch um den Sieg mitzufahren. So treten im Qualifying unterlegene Fahrer und Fahrerinnen zum „Crazy Race“ an. Und zudem haben die Fans die Möglichkeit, per Abstimmung ein weiteres Team ins Finale zu wählen („Replay“). Apropos Fans: Um den CO₂-Fußabdruck der Rennserie so gering wie möglich zu halten, wird es vor Ort keine Zuschauer geben. Die Extreme E können Motorsportbegeisterte ausschließlich über visuelle Kanäle verfolgen.

Mehr Veränderung im Motorsport geht kaum. ([ampnet/jri](https://ampnet.jri))

Bilder zum Artikel



Odyssey 21 „Chip Ganassi Racing“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Odyssey 21 „X44“ des Teams von Lewis Hamilton.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Odyssey 21 „HWA“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Odyssey 21 „Abt“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Extreme-E-Gründer Alejandro Agag.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Extreme-E-Gründer Alejandro Agag.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E



Extreme-E-Gründer Alejandro Agag.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Extreme E
