



Das große Plus des Opel Corsa Electric: Traumhaftes Handling durch die tief liegende Batterie

Unter Strom

Von wegen rumstromern: Exklusiver Gaststart beim längsten und anspruchsvollsten Lauf im ADAC Opel Electric Rally Cup.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben tollen Landschaften warteten in der Steiermark enge Asphaltwege und reichlich Arbeit. Schließlich ist die Rallye Weiz mit 136,14 Wertungskilometern verteilt auf elf Wertungsprüfungen über zwei Tage mit Abstand der längste Saisonlauf im ADAC Opel Electric Rally Cup. Auch deshalb holte ich mir mit Ilka Minor die bekannteste und erfolgreichste Copilotin Österreichs an meine Seite.

Spatestens mit der Zusage der Weltklasse-Beifahrerin war aber auch klar: Hier wird nicht rumgestromert, sondern ernsthaft gearbeitet. Das zeigte sich schon bei der Streckenbesichtigung. Längere Verschnauf- oder gar Vesperpausen waren beim zweitägigen Erstellen der Streckennotizen rar. „Du musst schneller machen; Reiner, sonst kommen wir nicht durch“, drängte die in 145 WM-Starts gestählte Österreicherin, stand doch am Donnerstagmittag mit dem Shakedown die für den Gastfahrer wichtige Testprüfung an, um sich an das ungewohnte Gefühl zu gewöhnen.

Der Opel Corsa Rally Electric basiert zwar auf dem Serienwagen, die Modifikationen reichen aber vom zusätzlichen Schutz der Batterie und des Unterbodens bis zum Management der Hochvolt-Technik, sprich veränderter Software und Sensorik, bis zur Sicherheit. Angefangen beim speziellen Löschschaum im Auto bis zu einem Warnlampensystem, das auf allen Seiten über den Zustand des Autos informiert. Bei der Rallyetechnik haben die Ingenieure auf das gut gefüllte Stellantis-Kundensport-Regal zurückgegriffen. So stammen beispielsweise Sicherheitszelle oder Sitze vom Opel Corsa Rally4, entsprechend schnell findet man sich hinterm Steuer zurecht. Zu Beginn wanderte die rechte Hand ein-, zweimal zum mitten im Cockpit stehenden Handbremshebel, um den nicht vorhandenen Gang zu wechseln, das war's aber auch.

Einfach losstürmen

Keine Kupplung, einfach Gas geben und losstürmen. Die Rallyeversion bietet drei Fahrmodi: „Eco“ für Verbindungsetappen, „Regen“ mit reduziertem Drehmoment für schlüpfrige Pisten sowie „Rally“ mit voller Leistung. In Letzterem spurtet der mit Besatzung knapp 1700 Kilo schwere Stromer in 7,5 Sekunden auf Tempo 100 und munter weiter bis zur Topspeed von 150 km/h. 136 PS (100 kW) Leistung und ein Drehmoment von 260 Newton-

! Der Corsa Rally Electric bietet drei Fahrmodi: „Eco“ für Verbindungsetappen, „Regen“ mit reduziertem Drehmoment für schlüpfrige Pisten sowie „Rally“ mit voller Leistung.

metern stehen zur Verfügung. Die nackten Zahlen mögen Puristen enttäuschen, passen aber zu einem an Einsteiger adressierten Cupfahrzeug.

Anders bei der Umkehrbeschleunigung: Im kalten Zustand sind die Bremsen mehr als zäh. Vor der Zeitenjagd sollte die Beinmuskulatur trainiert werden. Zumal das Warmfahren der Reifen und Bremsen trotz ausgeklügeltem Rekuperationssystem, das bei jedem Bremsvorgang kinetische Energie in elektrischen Strom umwandelt und speichert, unterm Strich wertvolle Energie kostet. So hat Österreichs Motorrad-Star Matthias Walkner nach dem Shakedown andere Bremsbeläge einbauen lassen. Der im Vorausauto agierende Dakar-Held ist nach einer komplizierten Bein-OP noch immer beeinträchtigt.

Vielleicht hätten die weicheren Beläge auch dem Reporter am Steuer geholfen. Wir werden es nie erfahren. Denn all zu früh passierte dem Gastfahrer ein kleines Missgeschick. Nach nur wenigen Hundert Metern rodelten wir maximal untersteuernd durch eine mittelschnelle Kurve. Durch das Quietschen der Reifen in den Ohren lenkte ich am Kurvenausgang etwas zu spät dagegen, touchierte mit der Felge einen Stein, beschädigte die Spurstange und musste die letzte Freitag-WP auslassen.

Am Samstag lief es besser: Mit ordentlich Strafzeit zurückgereicht, nahmen wir das Tempo etwas zurück und erlaubten uns den Luxus, bei 24 Grad Außentemperatur die letzten vier Prüfungen mit Regenreifen anzugehen, in der Hoffnung, diese Pneu schneller auf Temperatur zu bringen und die Bremsen für den finalen Bergabritt zu schonen – mit Erfolg. Ausgerechnet auf der Kulturprüfung Kogelhof stand die sechstschnellste Cup-Zeit zu Buche.

Dort schaffte Cupleader und Weiz-Sieger Luca Pröglhöf das Kunststück, mit dem Corsa Electric die zehntschnellste Gesamtzeit beim ÖRM-Lauf zu markieren und dabei gar Rally2- und Rally4-Teams hinter sich zu lassen. Wir gratulieren und freuen uns, als Cup-Neunte die Zielrampe gegentert zu haben. Das können nicht alle Gaststarter von sich behaupten, schon gar nicht bei solch einem Brocken von Rallye. ■

„Die Veranstalter fragen nach dem Electric Cup“

Opel-Motorsportdirektor Jörg Schrott über die Entwicklung, Bedeutung und Zukunft des ADAC Opel Electric Rally Cups.



Von: Reiner Kuhn

Nächste Woche beginnt der Endspurt im vollelektrischen Cup. Was erwarten Sie?

Weiterhin spannenden Sport. Mit der Rallye Mont-Blanc, der Rallye Coeur de France und dem Finale im Rahmen der Rallye Zentraleuropa stehen noch drei große Herausforderungen bevor. Anders als in den Vorjahren haben wir mit Luca Pröghl aber erstmals einen klaren Titelfavoriten. Durch ist er aber noch lange nicht.

„Bisher sind rund 140 Teams aus über 20 Nationen im ADAC Opel Cup angetreten.“

Vier Siege in fünf Läufen, sprechen für den Österreicher.

Luca profitiert von seiner Erfahrung, sowohl mit dem Corsa Rally Electric als auch den Rallyes, die er schon bestritten hat. Er hat sich stetig gesteigert und ist – anders als seine Titelkontrahenten – konstant schnell. Im Moment hat Luca die besten Karten, um den Cup zu gewinnen und als offizieller Opel-Junior in die Rallye-Junioren-EM aufzusteigen.

tur. Wir sind in der vierten Saison und haben nur Detailänderungen vorgenommen. Motor, Batterie und Inverter sind noch immer jene aus dem Serienauto.

Was hat sich um den eigentlichen Cup herum verändert?

Zum Beispiel der hohe Anteil an Fahrerinnen. Besonders stolz sind wir aber auf die positive Wahrnehmung sowohl bei den Teams, den Medien und speziell bei den Veranstaltern. Wir haben längst mehr Anfragen, als wir bedienen können. Neben Kooperationen mit dem ADAC und den Verbänden in Belgien, Frankreich oder den Niederlanden ist unter anderem auch die Schweiz sehr an einer Zusammenarbeit interessiert. Mittlerweile gibt es Veranstalter, die unseren Electric Cup brauchen, um ihre Rallye überhaupt umsetzen zu können. Stichwort Genehmigungen.

Wie geht es weiter?

2025 wird es die fünfte Saison des vollelektrischen ADAC Opel Cups und für den Gesamtsieger die Chance auf den internationalen Aufstieg geben. Aktuell arbeiten wir mit Hochdruck am Kalender, der sich erneut aus Läufen zur deutschen Rallyemeisterschaft und internationalen Rallyes im benachbarten Ausland zusammensetzen wird. Die Elektromobilität wird bei Opel auch weiterhin, sowohl in der Serie als auch im Motorsport, eine entscheidende Rolle spielen. ■

Ganz so alt ist der Electric Cup noch nicht. Wie zufrieden sind Sie mit der Entwicklung?

Entgegen einigen Vorbehalten ist das Konzept vom Start weg voll aufgegangen, angefangen beim vom Serienmodell abgeleiteten Rallyeauto, der Sicherheit im und am Auto als auch über die Veranstalter bis hin zur Ladeinfrastruktur.



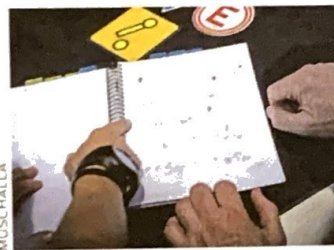
Klima-Verbot: Bei hochsommerlichen Temperaturen hieß es Energie sparen



Versteckspiel: Sieht aus wie ein Ventildeckel, verdeckt aber nur den E-Antrieb



Wildwechsel: Willkommene Pause bei der intensiven Streckenbesichtigung



Notenblätter: Ohne sauberen Aufschrieb kein guter Fahr-Rhythmus



Hörprobe: Gaststar Walkner lauscht beim Videostudium Minors Ansagen



Flinke Truppe: Die verbogene Spurstange war schnell ausgetauscht



Die Kurve gekregt: Kuhn/Minor landeten auf dem neunten Cup-Rang