

Interview » Luca Pröglhöf

„HERAUSFORDERUNG ANGENOMMEN!“



Bislang vier Saisonsiege (nach sechs Veranstaltungen) für Luca Pröglhöf und Copilotin Christina Ettel

Elektrorallyefahrer Luca Pröglhöf räumt mit einigen Vorurteilen gegenüber E-Autos im Motorsport auf und ist auf dem besten Weg, zum Opel-Werksfahrer aufzusteigen.

Keijo Keke Platzer & CA Stellantis, Alexandre Guillaumot/DPPI

Luca, wie oft wirst du mit blöden Kommentaren zum Elektroauto konfrontiert?

LUCA PRÖGLHÖF: „Ein paar haben wir gehabt ... einmal ist einer beim Service Park vorbeigegangen und hat laut ‚Buhhhhhh‘ geschrien. Von den Fahrern und Teams, die aktiv im Ralliesport sind, ist der Zugang aber echt offen. Letztens ist erst wieder ein Rally2-Fahrer aus Frankreich aus seinem Auto ausgestiegen und hat mich mit Händen und Füßen über das Elektroauto ausgefragt. Ein Problem ist, dass wir natürlich hinter dem Hauptfeld fahren und viele Zuschauer dann schon heimgehen.“

Was konterst du E-Auto-Gegnern?

PRÖGLHÖF: „Es gibt viele, die sagen, für mich wäre das überhaupt nichts. Aber das ist auch jedem selbst überlassen. Aber

die Technologie ist da und man sollte es einfach probieren und die Herausforderung annehmen. Sicher ist das Laden lästig, weil man halt viele Stehzeiten hat. Ich bin auch einer, der am liebsten in der Früh ins Auto steigt und am Abend wieder aussteigt. Auf der anderen Seite ist es für mich sehr spannend, von Anfang an dabei zu sein und auch die Entwicklungsschritte live mitzuerleben.“

Wie funktioniert das Laden bei den Rallyes?

PRÖGLHÖF: „Am Montag kommt meistens schon ein Sattelschlepper mit einem großen Trafo sowie je einem Ladewürfel pro Rallyeauto an, die ans öffentliche Netz gehängt werden. Wenn wir zur Veranstaltung anreisen, steht schon immer alles da. Egal, wo wir in der Welt sind, wir stöpseln uns da mit bis zu 18 Autos im Servicepark an – die laden alle volle Pulle und nach einer halben Stunde fahren wir mit vollem Akku wieder raus.“

Gab's in den bisherigen vier Jahren des Cups technische Probleme?

PRÖGLHÖF: „Da muss ich jetzt gleich auf Holz klopfen: Unser Auto hat jetzt drei Jahre ohne Probleme funktioniert. Opel ist nach wie vor dahinter, das Auto weiterzuentwickeln. Im ersten Jahr gab's einige Getriebeschäden, weil durch das erhöhte

Drehmoment der E-Autos bei Sprungkuppen z.B. der Geschwindigkeitsunterschied des drehenden Rads auf der Straße zu dem in der Luft zu groß war. Opel hat reagiert und kostenlos ein Upgrade verbaut. Bei sehr heißen Bedingungen gibt es Leistungsverluste, das betrifft aber bis auf die langsameren Fahrer alle gleichermaßen. Bei der Hitze werden die Batteriezellen zu warm, dann reduziert sich die Leistung automatisch, um keinen Schäden zu verursachen. Übrigens brennen die Batterien auch nicht, wenn es schwere Unfälle gibt, und da gab's im Cup bisher schon einige ...“

Wie sieht es denn mit Testmöglichkeiten für die Elektroautos aus?

PRÖGLHÖF: „Wir waren am Anfang der Saison in Österreich testen und haben eine Strecke sperren lassen, so wie bei jedem normalen Test auch. Nur Lademöglichkeit haben wir in diesem Fall keine gehabt. Im Normalfall haben wir bei internationalen Veranstaltungen immer einen Shakedown, im Zuge dessen wir dann testen. Ein Setup kann man beim Opel Corsa Electric sowieso nicht einstellen. Das ist standardmäßig, damit für alle die Bedingungen gleich sind. Reifen gibt es auch nur Trocken und Regen. Mir reicht also der Shakedown aus, um ins Fahren zu kommen.“

Wie funktioniert die Betreuung der Autos vor Ort?

PRÖGLHÖF: „Die meisten haben das Auto gekauft, privat oder als Rennteam, und setzen das selbst ein. Aber Opel hat auch Autos im Depot, die sie entweder nur vermieten oder vermieten und direkt betreuen. Da gibt es ganz viele Möglichkeiten. Mein Auto gehört dem Manfred Stohl, der das gemeinsam mit Waldherr Motorsport betreut.“

Stichwort Wartung: Was ist einfacher? Was ist komplizierter?

PRÖGLHÖF: „Ich muss dir ehrlich sagen, weil das ja nicht mein Auto ist, habe ich außer Räder wechseln noch nie einen Handgriff an diesem Auto gemacht. Aber aus technischer Sicht ist der Aufwand bei Elektro und Verbrenner nahezu der gleiche: Fahrwerk, Bremsen, Reifen und das Reinigen des Fahrzeugs sind gleich. Der Elektromotor und die Batterie sind dafür wartungsfrei. Den Ölwechsel kann man sich sparen.“

Wie sehen die Kosten im Vergleich z.B. zu einem Rally4-Projekt aus?

PRÖGLHÖF: „Die Einsatzkosten des Corsa Rally Electric liegen etwa bei der Hälfte derer eines Rally4-Fahrzeugs, weil schon einmal das Spritthema wegfällt. Mit der Einschreibgebühr ist der Strom für das Auto gedeckt. Auch die Erhaltung ist natürlich günstiger, weil viel aus der Serie kommt und nicht bei M-Sport oder anderen Motorsportabteilungen der Hersteller eingekauft werden muss. Der größte Anteil der Einsatzkosten geht auf das Konto der Reifen. Wobei die härtere Mischung, die wir jetzt fahren, eine ganze Rallye hält.“

Opel ist einer der letzten Hersteller, der eine eigene Nachwuchsförderung forciert. Im Cup werden auch vergleichsweise hohe Preisgelder ausgeschüttet, für den Meister 15.000 Euro plus einige weitere tausend Euro für Siege. Insgesamt sind es 100.000 Euro.

PRÖGLHÖF: „Opel ist da Vorreiter, auch wenn man sich davon oft auch nur einen Satz Reifen kaufen kann. Aber sie machen wenigstens etwas und das ist sehr positiv. Wenn man Meister wird, ist man im darauffolgenden Jahr Werksfahrer bei Opel und kann eine Junior-EM-Saison mit einem Corsa Rally4 bestreiten. Man kann auch Sponsoren zu jeder Veranstaltung einladen. Der Hospitality-Truck macht schon was her, alle Autos sind im Service unter einem Zelt und es sieht alles sehr professionell aus. Für einen Privatfahrer wie mich aus Österreich ist das eine völlig andere Welt.“

Im Fall des Falles, dass du in Frankreich (Ende September) vorzeitig Meister werden würdest, fährst du trotzdem auch noch beim Finale im Rahmen der CER in Österreich?

PRÖGLHÖF: „Definitiv! Da geht es auch einfach um die Wertschätzung. Wir kämpfen zwar nach wie vor um Sponsoren, aber wir werden auch das Finale bei der Central European Rally (WP in Deutschland und Österreich, Anm.) im Rahmen der Rallye-WM fahren. In der Buckligen Welt (ORM-Finale, Anm.) fahre ich jetzt das erste Mal wieder mit einem Rally4-Auto – Manfred Stohl und Waldherr Motorsport haben mich eingeladen. Wir wollen sehen, wie schnell ich in Österreich bin. Ingeheim wäre mein Wunsch, noch einen Gönner oder Sponsor zu finden, der es mir ermöglicht, heuer noch zwei Schotterallies zu fahren. Da weiß ich einfach, dass man in der EM gegen die ganzen Nordländer keine Chance hat.“ ❖



Luca Pröglhöf (25)

Rallyepilot und Geschäftsführer (Abocar)
aus Mödling (NÖ)

Sieger Racing Rookie 2018

2019 Gründung Rookie-Rallye-Team, hauptsächlich bestehend aus HTL-Mitschülern

2021 Meister ORC2000

2022 Erste Saison im ADAC Opel e-Rally Cup