
Im Rückspiegel: Sechs Elektro-Rekorde für Opel – und einer blieb aus

Im Jahr 1971 landeten die Apollo 15-Astronauten auf dem Mond und erkundeten die Oberfläche mit einem speziell entwickelten Elektrofahrzeug – dem Lunar Roving Vehicle. Was Elektroautos auf der Erde leisten können, zeigte im selben Jahr ein umgerüsteter Opel GT. Am 17. und 18. Mai 1971 unternahm Georg von Opel auf dem Hockenheimring mit einem speziell vorbereiteten und umgebauten Prototyp den Versuch, neue Bestleistungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge aufzustellen. Mit Erfolg: Der „Elektro-GT“ fuhr an den beiden Tagen auf dem Formel 1-Kurs in Hockenheim vor 50 Jahren insgesamt sechs Weltrekorde für Elektroautos ein.

Der erfolgreiche Geschäftsmann und Leistungssportler Georg von Opel wollte mit dem Rekordversuch nicht nur das Potenzial batterie-elektrischer Fahrzeuge für die Zukunft zeigen. Der Enkel von Firmengründer Adam Opel führte auch auf seine ganz eigene Art die Familientradition fort. Schon von 1927 bis 1929 hatten die raketentriebenen Rekordfahrten seines Cousins Fritz von Opel die Öffentlichkeit in ihren Bann gezogen. Am 23. Mai 1928 erreichte „Raketen-Fritz“ mit dem RAK 2 vor vollen Tribünen auf der Berliner Avus eine Spitzengeschwindigkeit von sagenhaften 238 km/h.

Statt auf Raketen setzte Georg von Opel auf Elektroantrieb: Der Elektro-GT von 1971 ist mit zwei Gleichstrom-Motoren von Bosch ausgestattet, die zusammen eine Gesamtleistung von 88 kW (120 PS) entwickelten und kurzzeitig bis zu 118 kW (160 PS) Spitzenleistung lieferten. Die vier Nickel-Cadmium-Batteriesätze stammten von Varta und waren auf Rückbank und Beifahrerseite untergebracht. Sie stammten aus dem Flugzeugbau und füllten den gesamten Raum neben und hinter dem Fahrer aus. Es blieb gerade noch genug Platz für einen richtigen Autositz.

Die Batterien mit ihren 280 Zellen wogen 590 Kilogramm. Der Opel GT selbst kam auf 960 Kilogramm, so dass das Gesamtgewicht des Fahrzeugs auf 1550 Kilogramm stieg – so viel wie damals bei einem Opel Diplomat B. Für die Langstreckenversuche waren sogar 360 Zellen nötig, die 740 Kilogramm auf die Waage brachten. Mit rund 1,7 Tonnen bewegte sich der Rekordwagen dann in der Gewichtsklasse eines früheren Opel Blitz-Lkw mit kurzem Radstand.

Härtere Federn fingen das Zusatzgewicht auf, und Continental entwickelte spezielle Hochdruckreifen, die darüber hinaus den Rollwiderstand auf ein Minimum reduzierten. Auch an der Karosserie nahm von Opel entscheidende Modifikationen vor: Alle Luftein- und -auslässe an der Fahrzeugfront wurden verschlossen. Den Opel GT-typischen Vergaserbuckel auf der Motorhaube suchte man vergebens, stattdessen war die Haube für eine bessere Aerodynamik komplett flach. Darüber hinaus wurden die Stoßstangen, Rückspiegel und Türgriffe entfernt sowie der Motor- und Innenraum für den Einbau des Elektroantriebs freigeräumt.

Im Kofferraum saß die elektronische Steuereinheit. Außerdem verfügte das Rekordfahrzeug – einzigartig für den Opel GT – erstmals über einen großen Heckspoiler. Die Rückleuchten wurden ebenfalls nicht gebraucht und die Löcher einfach abgedeckt. Ein Wärmetauscher ersetzte den Auspuff-Endtopf. Eine im Frontbereich untergebrachte normale Autobatterie lieferte Strom für die neue Bordelektronik. Dahinter befanden sich nun anstelle des Vierzylinders die beiden Elektromotoren.

Mit dem so präparierten GT fuhr Georg von Opel am 17. Mai 1971 vier neue Weltrekorde für Elektro-Automobile:

- ein Kilometer in 19,061 Sekunden bei einer Spitzengeschwindigkeit von 188,86 km/h
- ein Kilometer stehender Start in 31,066 Sekunden bei 115,88 km/h

-
- ein halber Kilometer stehender Start in 19,358 Sekunden bei 92,98 km/h
 - eine viertel Meile stehender Start in 16,869 Sekunden bei 85,87 km/h

Am Tag darauf folgten zwei weitere Rekordfahrten mit stehendem Start:

- zehn Kilometer in 4 Minuten 43,69 Sekunden bei 126,89 km/h
- zehn Meilen in 7 Minuten 35,63 Sekunden bei 127,15 km/h

Der Angriff auf den siebten Weltrekord scheiterte jedoch: Aufgrund der noch geringen Kapazität der damaligen Nickel-Cadmium-Batterien schaffte der Wagen auf der 100-Kilometer-Distanz, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h zurückgelegt werden sollte, lediglich 44 Kilometer. Diese Strecke legen dank fortgeschrittener Batterietechnik heute selbst Plug-in-Hybride zurück – von denen damals noch niemand auch nur eine Ahnung hatte. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



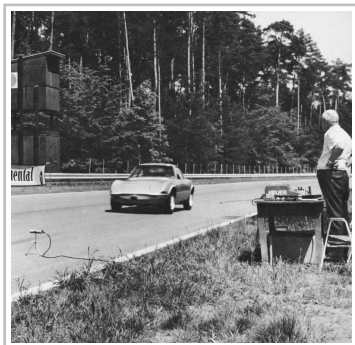
Opel Elektro-GT (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Elektro-GT auf Rekordfahrt auf dem Hockenheimring (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Elektro-GT auf Rekordfahrt auf dem Hockenheimring (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



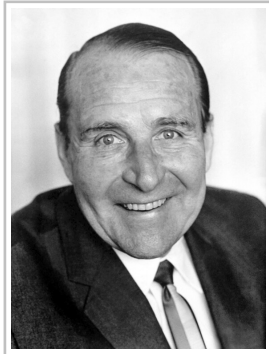
Opel Elektro-GT (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Elektro-GT (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Georg von Opel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Elektro-GT (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
