

## Ein Weltrekordler wird 50: Opel feiert den blitzschnellen „Elektro GT“

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 ebenfalls einzigartiges Modell: ein umgerüsteter Opel GT. Am 17. und 18. Mai 1971 unternimmt Georg von Opel auf dem Hockenheimring mit einem speziell vorbereiteten und umgebauten Prototypen den Versuch, neue Bestleistungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge aufzustellen. Mit Erfolg: Der „Elektro GT“ fährt an diesen beiden Tagen auf dem Formel 1-Kurs in Hockenheim insgesamt sechs Elektromobil-Weltrekorde ein.

### Familientradition: Von „Raketen-Fritz“ zu Georg von Opel im „Elektro GT“



Der erfolgreiche Geschäftsmann und Leistungssportler Georg von Opel will mit dem „Elektro GT“-Rekordversuch nicht nur das Potenzial batterie-elektrischer Fahrzeuge für die Zukunft zeigen. Der Enkel von Firmengründer Adam Opel führt zudem auf seine ganz eigene Art die Familientradition fort. Schon von 1927 bis 1929 zogen die raketengetriebenen Rekordfahrten seines Cousins Fritz von Opel die Öffentlichkeit in ihren Bann. 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 setzt 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 entwickeln und sich kurzzeitig sogar bis auf 118 kW/160 PS bringen lässt. Die vier Nickel-Cadmium-Batteriesätze stammen von Varta und sind auf Rückbank und Beifahrerseite untergebracht. Die Batterien mit ihren 280 Zellen wiegen 590 Kilogramm. Der Opel GT selbst liegt bei 960 Kilogramm, so dass das Gesamtgewicht des Fahrzeugs auf 1.550 Kilogramm steigt – so viel wie bei einem Opel Diplomat B. Für die Langstreckenversuche sind sogar 360 Zellen nötig, die 740 Kilogramm auf die Waage bringen. Mit rund 1.700 Kilogramm bewegt sich der „Elektro GT“ dann in der Gewichtsklasse eines früheren Opel Blitz-Lkw mit kurzem Radstand. Diese Massen müssen erstmal getragen werden. Deshalb kommen härtere Federn zum Einsatz und Continental entwickelt spezielle Hochdruckreifen, die darüber hinaus den Rollwiderstand auf ein Minimum reduzieren.

Auch an der Karosserie nimmt von Opel entscheidende Modifikationen vor: Alle Luftein- und -auslässe an der Fahrzeugfront werden verschlossen. Den Opel GT-typischen Vergaserbuckel auf der Motorhaube sucht man vergebens, stattdessen ist die Haube für eine bessere Aerodynamik komplett flach. Darüber hinaus werden die Stoßstangen, Rückspiegel und Türgriffe entfernt sowie der Motor- und Innenraum für den Einbau des Elektroantriebs freigeräumt.



Im Kofferraum sitzt die elektronische Steuereinheit. Dazu verfügt das Rekordfahrzeug – einzigartig für den Opel GT – erstmals über einen großen Heckspoiler. Die Rückleuchten werden ebenfalls nicht gebraucht, die Löcher einfach abgedeckt. Ein Wärmetauscher ersetzt den Auspuff-Endtopf.

### Alles für den Weltrekord: Fahrer und Elektroantrieb bilden eine Einheit

Eine im Frontbereich untergebrachte normale Autobatterie liefert Strom für die neue Bordelektronik. Dahinter befinden sich nun anstelle des Vierzylinders die beiden Elektromotoren. Die aus dem Flugzeugbau stammenden Batterien füllen den gesamten Raum neben und hinter dem Fahrer aus. Für einen richtigen Autositz ist gerade noch genug Platz.

Mit diesem „Elektro GT“ fährt Georg von Opel am 17. Mai 1971 vier neue Weltrekorde für Elektro-Automobile ein:

- 1 Kilometer in 19,061 Sekunden bei einer Spitzengeschwindigkeit von 188,86 km/h
- 1 Kilometer stehender Start in 31,066 Sekunden bei 115,88 km/h
- ½ Kilometer stehender Start in 19,358 Sekunden bei 92,98 km/h
- ¼ Meile stehender Start in 16,869 Sekunden bei 85,87 km/h

Zwei weitere Rekordfahrten folgen am 18. Mai, beide mit stehendem Start:

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

Der Angriff auf den siebten Weltrekord scheitert jedoch: Aufgrund der noch geringen Kapazität der damaligen Nickel-Cadmium-Batterien schafft der Elektro GT auf der 100 Kilometer-Strecke, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h zurückgelegt werden soll, lediglich eine Distanz von 44 Kilometern.

Doch der Erfolg von sechs Weltrekorden für Elektromobile bleibt. Zugleich zeigt der „Elektro GT“, dass ein batterie-elektrisches Fahrzeug schon damals die Geschwindigkeit eines Sportwagens erreichen konnte.

[Zu den Bildern >>>](#)

[Zum You Tube Video >>>](#)

R.S. 10.05.2021