

29.9.2023

Rallye-WM: Die besten Fahrer der Welt vertrauen auf modernste Fahrzeugtechnik

- **WRC: Hightech-Fahrzeuge mit Elektro-Hybridantrieb und fossilfreiem Kraftstoff**
- **Unterschiedliche Klassen garantieren Markenvielfalt und ermöglichen die Teilnahme von Rallye-Profis und ambitionierten Amateuren**
- **Central European Rally bringt die Crème de la Crème des Rallyesports in das Dreiländereck Deutschland–Österreich–Tschechien**

Bei der Central European Rallye gehen vom 26. bis 29. Oktober die besten Rallyefahrzeuge der Welt an den Start. Die Topstars der Rallye-Weltmeisterschaft kämpfen mit Boliden um Zehntelsekunden, die dank elektrischer Zusatzpower über 500 PS leisten. Doch nicht nur diese High-Tech-Autos sind im Dreiländereck Deutschland–Österreich–Tschechien startberechtigt, sondern auch kleinere Fahrzeugkategorien bis hin zum vollelektrischen ADAC Opel Electric Rally Cup.

Ähnlich wie im Formelsport mit einer klaren Hierarchie von der Formel 1 als Topklasse bis zur Monoposto-Einsteigerkategorie Formel 4, bildet auch im Rallyesport die den Herstellerteams vorbehaltene Rally1 die Königsklasse. Mit ihr wurde zum Saisonbeginn 2022 eine neue und nachhaltige Ära eingeläutet. Denn das gemeinsam mit den aktuell in der Rallye-WM konkurrierenden Werksteams von Hyundai, Ford (M-Sport) und Toyota entwickelte Reglement unterscheidet sich gravierend von den anderen Kategorien, setzt auf moderne Plug-in-Hybridtechnologie aus einem von aus 100 Prozent fossilfreien Kraftstoff befeuerten 1,6-Liter-Turbomotor und einer aus einer 3,9-kWh-Batterie samt Elektromotor bestehenden Hybrideinheit. Diese liefert beim Beschleunigen zusätzliche 135 PS, so dass den Fahrern zeitweise über 530 PS zur Verfügung stehen. Besser noch: Bestimmte Passagen in Ortschaften oder im Servicepark werden vollelektrisch und nahezu lautlos zurückgelegt. Zur höheren Sicherheit und um den Herstellern bei der Auswahl ihres Basismodells mehr Freiheiten zu bieten, basieren die Hightech-Boliden der Topliga im Gegensatz zu den kleineren Kategorien erstmals auf einem Rohrrahmen-Chassis. Die aerodynamischen Anbauteile sind ebenso klar reglementiert, wie die Kraftübertragung. So müssen die Fahrer eines Rally1-Hybriden ohne Mitteldifferenzial auskommen und die Gänge des sequenziellen Fünfgang-Getriebes per Schaltstock wechseln. Darunter folgen mit der technisch aufwändigen Rally2 und der seriennahen Rally3 zwei Allradkategorien und nach dem gleichen Prinzip mit der anspruchsvolleren Rally4 und den Einsteigermodellen der Rally5 zwei Kategorien für zweiradgetriebene Fahrzeuge. Alle basieren auf Rohkarossen eines B-Segment-Fahrzeugmodells. Zusätzlicher Clou: Die Einstiegsmodelle der Rally5 können auf Rally4 hochgerüstet werden, womit ein teurer Fahrzeugwechsel entfällt. Bei der Central European Rally gibt es darüber hinaus noch eine ganz besondere Kategorie: den ADAC Opel Electric Rally Cup. Der mit identischen Opel Corsa Rally Electric ausgetragene Cup gibt einen Ausblick auf die Zukunft des Motorsports. Alle unterschiedlichen Klassen haben natürlich eine eigene sportliche Wertung, so dass auch Teams mit leistungsschwächeren Fahrzeugen um Bestzeiten und Pokale kämpfen können.



Presseinformation



Ein Modellüberblick am Beispiel M-Sport Ford

Die britische Edelschmiede M-Sport ist seit Jahren Entwicklungspartner und Kundensport-Zentrum für Ford und hat als einziger für jede Kategorie ein Modell im Programm. Ein Überblick:

Ford Puma Rally1 Hybrid

Hybrid-Kombination aus Vierzylinder-Turbo, 1.620 ccm, ca. 400 PS, ca. 490 Nm
plus Elektroantrieb mit 100 kW (136 PS) = Systemleistung ca. 530 PS
Allradantrieb, Sechsgang-Getriebe mit Schaltwippe
Preis ca. 1.000.000 Euro

Ford Fiesta Rally2

Vierzylinder-Turbo, 1.620 ccm, ca. 290 PS, ca. 450 Nm
Allradantrieb, sequenzielles Fünfgang-Getriebe
Preis ca. 235.000 Euro

Ford Fiesta Rally3

Dreizylinder-Turbo, 1.497 ccm, ca. 235 PS, ca. 420 Nm,
Allradantrieb, sequenzielles Fünfgang-Getriebe
Preis ca. 120.000 Euro

Ford Fiesta Rally4

Dreizylinder-Turbo, 999 ccm, 220 PS, ca. 315 Nm
Frontantrieb, sequenzielles Fünfgang-Getriebe
Preis ca. 75.000 Euro

Ford Fiesta Rally5

Dreizylinder-Turbo, 999 ccm, 150 PS, ca. 200 Nm
Frontantrieb, sequenzielles Fünfgang-Getriebe
Preis ca. 48.000 Euro

Pressekontakt

CER Media Team

Michael Kramp, T +49 221 957434-34, E-Mail media@centraleuropeanrally.eu

ADAC e.V.

Oliver Runschke, T +49 89 76 76 69 65, E-Mail oliver.runschke@adac.de

adac.de/motorsport

