

# Der Panzer

## Vor 30 Jahren: Opel gewinnt die Rallye-Weltmeisterschaft mit dem Ascona 400

1982 holten Walter Röhrl und Christian Geistdörfer mit dem Ascona 400 für Opel den Rallye-WM-Titel. Dabei war das Auto technisch schon nicht mehr auf der Höhe der Zeit, die Konkurrenz setzte bereits auf Allradantrieb. Doch der Ascona war vor allem eins: stabil. Wie ein Panzer, ein Begriff, den Röhrl geprägt hat.

### Die Vorgeschichte...

...beginnt nicht im hessischen Rüsselsheim, sondern in Skandinavien, wo der Ralliesport einen besonders hohen Stellenwert genießt. Bereits 1964 gründeten Opel-Händler das GM-Nordiska-Team, geführt von

Ragnar Eklund. Nur zwei Jahre später gelang Lillebror Nasenius der erste Titel, er wurde auf einem Rekord 1900 Europameister bei den seriennahen Fahrzeugen. Drei Entwicklungen bei Opel bereiteten den Boden für die Rückkehr in den Motorsport: einmal das Konzept des leichten, handlichen Kadett, dann der neue CIH-Motor im Rekord, und schließlich das Baukastensystem, das den CIH ins Gehäuse des kompakten Kadett B, aber auch den Sechszylinder-CIH in den Commodore brachte. Zuvor waren Sechszylinder den großen Kapitänen vorbehalten. Der von Nasenius errungene Titel blieb

kein Einzelfall, Opel geigten plötzlich in gleich mehreren Klassen auf, was die Verkaufszahlen der Basisgeräte wie Kadett B Rallye, Rekord Sprint und Commodore GS beflügelte. Mehr Teilnehmer, mehr Erfolge – ein Prinzip, das schon Abarth und lange zuvor Bugatti erkannt hatten, aber Opel setzte es als Großserienhersteller in völlig anderem Maßstab um. 1968 erfolgte die Gründung der „Abteilung Sportförderung“. 1972 holte Jean Ragnotti den ersten Platz der Gruppe 1 bei der Rallye Monte Carlo. 1969, 1971, 1972 und 1973 gewann der Schwabe Kurt Waldner gleich viermal seine Klasse bei der materialmordenden Tour d'Europe. Sein Kadett, später Ascona, war bei Irmscher vorbereitet worden.

Im Cockpit eines von Irmscher aufgebauten Commodore GS/E gab 1973 der noch kaum bekannte Walter Röhrl sein Opel-Debüt, über das der Regensburger später launige Anekdoten erzählt hat. Bei der Monte ließ Röhrl am Eingang eines Dorfes eine Alpine A110 vorbei, kurbelte wild hinter dem Heckmotorsportler her und freute sich am Jubel des Publikums, das annahm, er sei mit der „Kommode“ (O-Ton) auf die leichte Flunder aufgelaufen.

Zum Jahresende engagierte sich Opel dann offiziell, das Euro-Händlerteam sollte 1974 auf einem Ascona A mit Walter Röhrl am Steuer den Titel der Rallye-EM holen. Das gelang eindrucksvoll: Sechs von acht Läufen gewannen Walter Röhrl und sein Copilot Jochen Berger!

1975 setzte dann die Pechsträhne ein, die letztlich zur Trennung von Röhrl und Opel führen sollte. Nur einmal kam Röhrl bei sechs Einsätzen in der Rallye-WM ins Ziel. Als Sieger der Rallye Akropolis immerhin, doch die



Schon das Kleinserienmodell des Ascona 400 für öffentliche Straßen war ein Knaller



Nochmals verschärft die Rallyeausführung, mit „dicken Backen“, „Weihnachtsbaum“ und zahllosen Modifikationen

Ascona und später Kadett GT/E waren weder den Lancia Stratos ebenbürtig noch standfest. 1977 absolvierte der Lange, wie Röhl von der Sportpresse genannt wurde, ein erstes Gastspiel bei Fiat, wo er 1978 anheuerte und 1980 auf dem 131 den ersten WM-Titel holte, nun gemeinsam mit Christian Geistdörfer. Wenigstens die Rallye-EM 1979 konnte Opel wieder erringen, nun mit Jochi Kleint als Spitzenfahrer. Der Ascona B i2000 erwies sich als zuverlässig und standfest – und als geeignete Basis zur Entwicklung der Ascona 400.

### Die Premiere...

...geschah folgerichtig mit Jochi Kleint und Gunter Wanger. Bei der Rallye Monte Carlo 1980 reichte es immerhin für Platz vier. Den ersten Gesamtsieg für den 240 PS leistenden Ascona 400 holte Anders Kuläng bei der Schweden-Rallye. Walter Röhl blieb noch bei Fiat, um 1981 zu Mercedes zu wechseln – und dort vom plötzlichen Ausstieg aus dem Rallyesport kalt erwischt zu werden. Der Etat der Zigarettensfirma Rothmans ermöglichte es dem Opel-Rallyeteam schließlich, den verlorenen Sohn zurückzuholen.

### Der Weg zur WM-Krone...

...begann für Walter Röhl und Christian Geistdörfer auf Ascona 400 mit einem Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1982. Dabei war die Zeit der „Familienlimousinen“ im Rallyesport eigentlich vorbei: Fast eine Dekade hatte der Lancia Stratos den Rallyesport dominiert, ein Zweisitzer mit Mittelmotor, und der Siegeszug des Audi Quattro mit Allradantrieb war bereits in vollem Gange. Doch der Ascona 400 war ausgereift und vor allem robust. Röhl hat das Fahrwerk und die Karosserie mehrmals als unzerstörbar bezeichnet.

1979 hatten die Ingenieure um Erich Koch mit der Entwicklung begonnen. 400 Autos mussten gebaut werden, so schrieb es das Reglement der Gruppe 4 vor, und daher kommt der prominente Namenszusatz des Über-Ascona. Ab 1980 gab es dieses Auto für



**Ein guter Lauf beginnt: Die Monte 1982 bot wenig Schnee, Röhl/ Geistdörfer steuerten den eigentlich unterlegenen Ascona 400 zum ersten Saisonsieg**

vergleichsweise schmale 29.990 Mark.

Für die Rallye-WM mit ihren völlig unterschiedlichen Veranstaltungen stand ein ganzer Baukasten zur Verfügung: Neben den üblichen Feder-Dämpfer-Kombinationen für Asphalt und Schotter gab es auch eine Variante mit höherer Bodenfreiheit für besonders harte Langstreckenprüfungen wie die Rallye Safari in Afrika. Die Führung der Vorderräder übernahmen Doppelquerlenker, die starre Hinterachse wurde mit vier Längslenkern und einem Panhardstab geführt. Vier innenbelüftete Scheibenbremsen verzögerten den Ascona 400, die Verteilung des Bremsdrucks zwischen Vorder- und Hinterachse ließ sich per Handrad anpassen. Die anfangs 240, später 270 PS Leistung des 2,4 Liter messenden Vierventilers gelangte über ein Getrag-Fünfganggetriebe an die Hinterachse, wo ein Sperrdifferential verbaut war.

In sechs Sekunden auf hundert, 225 km/h Spitze, je nach Hinterachsübersetzung – diese Werte lesen sich heute nicht mehr aufregend. Man muss sich das auf Schotter, Schnee oder Eis vorstellen.

Unter winterlichen Bedingungen war der von Michele Mouton pilotierte Audi Quattro dem Ascona 400 überlegen, doch beim Einstand in Monte Carlo gab es kaum Schnee, und Röhl/Geistdörfer begannen das Jahr mit einem Sieg. Die Saison entwickelte sich zu einem spannenden Duell



**Auf dem Treppchen bei der Rallye Monte Carlo 1982 – der Anfang der Story, die im Sieg der Rallye-Weltmeisterschaft 1982 endete**

zwischen Walter Röhl und Michèle Mouton, deren Audi im direkten Vergleich öfter die Nase vorn hatte, aber auch häufiger von technischen Problemen geplagt war als der Opel, der schließlich als letztes zweiradgetriebenes Auto überhaupt den Titel erringen sollte. Die Entscheidung fiel erst zum Schluss, bei der Rallye Elfenbeinküste, die Röhl/Geistdörfer für sich entscheiden konnten. Über die Technik des Ascona 400 berichten wir in der nächsten Ausgabe.

*Text: Stefan Heins \*1662*

*Fotos: Opel Classic Archiv der Adam Opel AG*