

Unterwegs im Ascona 400 – mit Rallyeweltmeister Walter Röhrl

„Einfach genießen“, meint Joachim Winkelhock, Le-Mans-Sieger sowie Opel-Markenbotschafter, verschmitzt und lächelt mich an. Gerade kommt der zweifache Rallyeweltmeister Walter Röhrl in einem Opel Ascona 400 heran gerollt, auf dessen Beifahrersitz ich nun Platz nehmen darf. Eine Runde mit dem zweifachen Rallyeweltmeister Walter Röhrl im Weltmeisterauto von 1982 drehen: Danach lecken sich selbst erfahrene Motorfachjournalisten die Finger. Von den Fans am Streckenrand ganz zu schweigen, denn der 65 Jahre alte Röhrl ist wohl zusammen mit Michael Schumacher der populärste Motor-

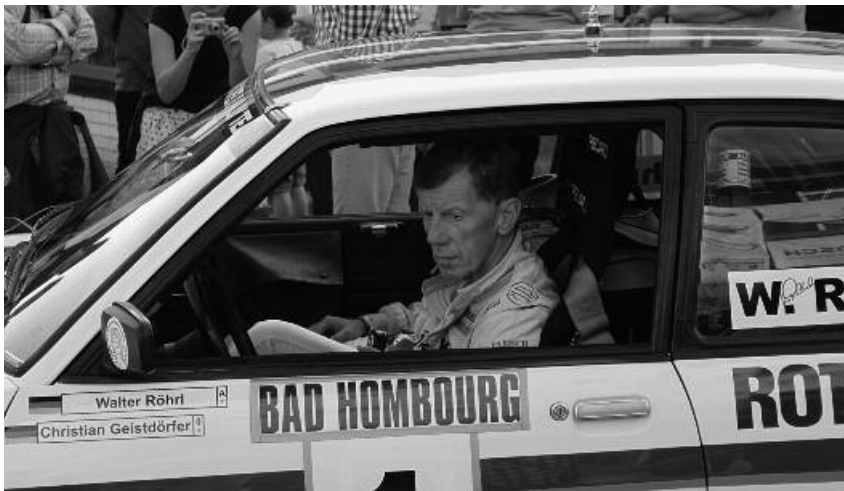
sportler Deutschlands, eigener Fanclub inklusive.

Hier beim Eifel Rallye Festival in und um Daun wird Röhrl gefeiert wie kein anderer Fahrer. Erst vor wenigen Tagen wurde er von Erbkönigjägern auf dem Nürburgring bei Testfahrten mit dem neuen Porsche-Topmodell 918 Spyder abgelichtet. Den Trubel um seine Person nimmt er gelassen. Geduldig signiert er am Start vor der Runde in Brück mehrere Baseballmützen, posiert für Fotos und hat für jedermann ein paar freundliche Worte. Trotzdem ist er hochkonzentriert. Der Druck auf den Chronographen am linken Handgelenk ist obligatorisch,

als das Startsignal kommt. Dass es offiziell nicht um die schnellst gefahrene Zeit geht ist Nebensache. Die Rallyelegende gibt Gas, und wer kein Vertrauen in Mensch und Maschine hat, der ist auf dem Beifahrersitz definitiv fehl am Platz. Mit Tempi jenseits der 160 km/h geht es über Feldwege, die kaum breiter als der weiß-blaue Ascona 400 sind. Grüßenden Fans, die zu Hauf am Straßenrand stehen, bei diesem Tempo zurück zu winken ist für Röhrl eine Selbstverständlichkeit.

Die Bezeichnung des Mittelklassewagens leitet sich von der für die Homologation für die Rallye-WM notwendigen Stückzahl ab. 400mal ging der Ascona in besonderer Sportausführung an die Opel-Kundschaft. Mit dem Fahrzeug für den Rallyesport ist ein normaler Ascona 400 trotzdem nicht zu vergleichen. Das Auto, in dem wir sitzen, gehört einem Sammler. Aus Kenia holte er den Wagen für 90.000 Euro zurück nach Europa. Weitere 200.000 Euro mussten investiert werden, um den mit einem 2,4-Liter-Motor der englischen Motorenschmiede Cosworth bestückten und 260 PS starken Rallyewagen wieder in Topzustand zu versetzen. Mit genau diesem Auto gewann Röhrl gemeinsam mit seinem Co-Piloten Christian Geistdörfer 1982 die Rallye Monte Carlo und wurde zum Ende der Saison zum zweiten Mal Rallyeweltmeister. Er ist vom Zustand des Asconas begeistert. „Da passt alles“, so der Altmeister später.

„Das Maximum aus diesem heckgetriebenen Auto herausholen, das kann nur Walter Röhrl“, betont die Crew, die den Wagen betreut. Kurven nimmt Röhrl unter die Räder, als könne er die Gesetze der Physik außer Kraft setzen. „Die Kunst ist es das Auto stabil unstabil zu halten“, so Röhrl, der fast ausschließlich mit dem Gaspedal und eher dezent mit dem Lenkrad arbeitet.



Walter Röhrl am Start in Daun. Die Rallyelegende pilotierte beim Eifel Rallye Festival den Opel Ascona 400, mit dem er 1982 gemeinsam mit Christian Geistdörfer die Rallye Monte Carlo sowie die Weltmeisterschaft gewann.



Auf der Rampe – ein Bild, das die schon mit Allradantrieb fahrende Konkurrenz zu Beginn der Saison 1982 noch wenig furchteinflößend fand. Ein Eindruck, der sich ändern sollte



Im Drift – was dem Ascona an Traktion fehlte, machte er durch Handlichkeit und Drehoment wett

Mit normalem Autofahren hat all das nichts zu tun, denn der Ascona driftet praktisch die ganze Zeit. Als der Ascona mit der Nummer 1 zum sogenannten Mantaloch hinauf gerast kommt, jubelt das Publikum frenetisch. Überall blitzen Fotoapparate und Handys. Jeder will ein Foto von Walter Röhrl in Aktion. Im Auto ist es mittlerweile durch die Wärme des Motors und die zurück gekehrte Sonne ziemlich warm und stickig. Temperaturen um die 70 Grad °C hätten früher bei der „Akropolis Rally“ in Griechenland geherrscht, erzählt Röhrl, als wir die Helme wieder abgenommen haben, und es auf der Landstraße zurück ins Fahrerlager in Daun geht. Apropos Helm: Röhrls Helm ist eine Spezialanfertigung, auf dem sämtliche seiner Motorsportertitel, sowie die Autos mit denen er sie errungen hat, dargestellt sind. Der Ascona 400 fehlt natürlich nicht. „He loves this car“, erklärt einer der Mechaniker schmunzelnd nach der rasanten Fahrt durch die Eifel. Der Ex-Weltmeister hat sich da längst wieder seinen Fans zugewandt und schreibt fleißig Autogramme. Zur offiziellen Signierstunde bildete sich zu Beginn des Rallye Festivals eine Schlange durch die halbe Stadt. Röhrls früherer Beifahrer Geistdörfer berichtet mir am Abend, dass der frühere Skirennläufer Röhrl sich heute mit Radfahren und Skitouren fit halte. Der von Motorsportexperten zum besten Rallye-Fahrer aller Zeiten gewählte Niederbayer hat auch heute noch ein besonderes Verhältnis zu Opel. 1974 wurde er auf einem Opel Ascona A Rallye-Europameister, acht Jahre später dann der Weltmeistertitel auf dem Ascona B 400. Letztmalig wurde der Weltmeistertitel seinerzeit auf einem zweiradgetriebenen Fahrzeug errungen. „Die bauen schöne Autos“, erklärt Walter Röhrl mit Blick auf die heutige Opel-Modellpalette. Dass die Fans zur Marke aus Rüsselsheim halten gefällt ihm. Das zuvor erwähnte Mantaloch trägt diesen Namen, weil es bei der Rallye „Rund um die Nürburgquelle“ 1993 gleich mehreren Opel Manta zum Verhängnis wurde. „In den



Am Steuer – Walter Röhrl scheint das Lenkrad nur zu streicheln, doch der Ascona tut dann Dinge, die ein Normalfahrer niemals mit ihm anstellen könnte



Am Berg – der Ascona 400 hat alle großen Rallyeschauplätze der Welt gesehen



Im Regen – Deutschlands größter Rallyefahrer gibt bei jedem Wetter geduldig Autogramme

siebziger Jahren, da war Opel die Automarke für junge Leute“, erinnert sich Röhrl. Er sieht keinen Grund, warum das nicht wieder so werden

könne, denn die Qualität der Produkte stimme.

Michael Wielan