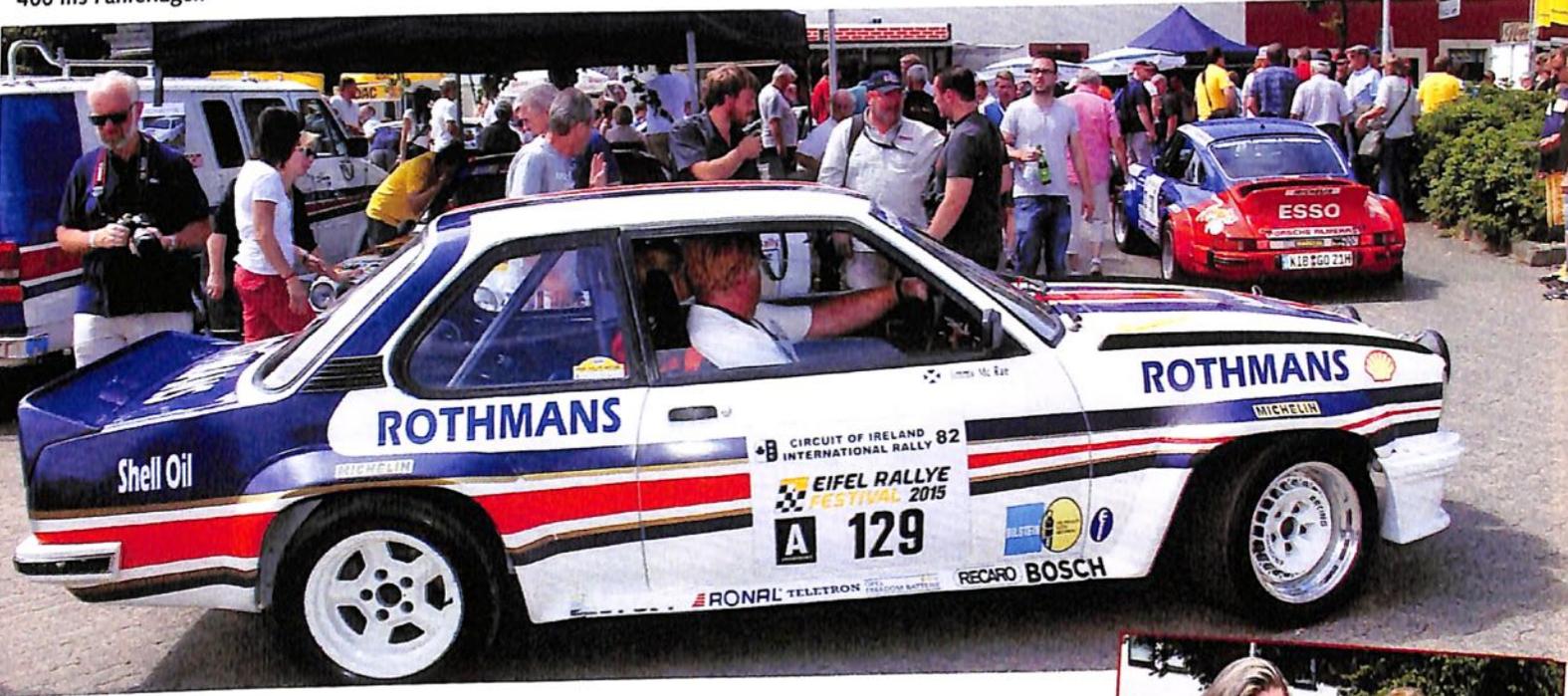


Zwei Manta 400 aus Belgien warten auf den großen Auftritt.

Gelb-schwarzer Kadett GT/E im Opel-Euro-Händler-Team-Trimm

# Ruhmreiche Rallye-Renner starten in der Eifel

Pat Laracy steuert den linksgelenkten Ascona 400 ins Fahrerlager.



## Opel mit zahlreichen Autos beim 5. Rallye Festival



Rassige Kurven gab's auch abseits der Strecke.

Ganz Daun war im Rallye-Fieber und von Fans belagert.



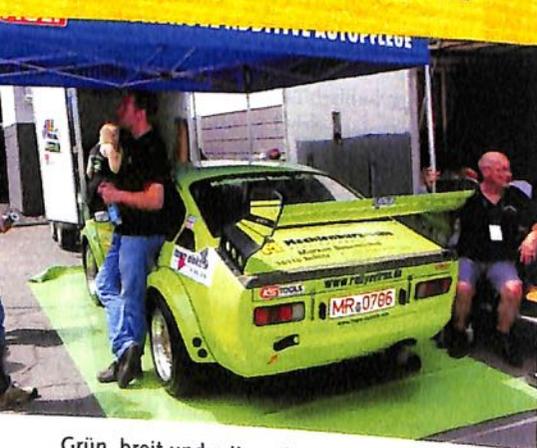
Mit diesem (nachgebauten) Kadett fuhr Walter Röhrli die Safari-Rallye.





Ein Ascona 400 als Vorausfahrzeug auf der Strecke

150 Fahrzeuge aus fünf Jahrzehnten traten zum ADAC Eifel Rallye Festival an. Die Innenstadt von Daun und die umliegende Vulkaneifel verwandelten sich für drei Tage im Juli in ein Festival-Gelände. Teams aus 15 Nationen und vier Kontinenten ließen ihre Rallye-Schätze über abgesperrte Wertungsprüfungen heizen. An den Lenkrädern drehten auch Profis, die ein Wiedersehen mit ihren früheren Arbeitsgeräten feierten. An der Spitze fuhren mit Schirmherr Walter Röhrl, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist und Timo Salonen vier echte Weltmeister. Mit Sandro Munari, Weltpokalsieger von 1977, waren beim fünften Festival-Jubiläum fünf der Weltbesten am Start. Unter den Teilnehmern auch jede Menge Opel-Piloten – kein Wunder bei der ruhmreichen Rallye-Vergangenheit der Marke mit dem Blitz.



Grün, breit und mit großem Flügel – der Kadett beeindruckt.

So traten der dreifache belgische Meister und Europameister Robert Droogmans und Johnny Vangrieken auf einem Manta 400 an. Yves Loubet und Jean Louis Bolla aus Frankreich starteten mit einem Kadett GT/E, der - wie sein Vorbild von 1976 - mit einem 16-Ventilmotor ausgestattet ist. Walter Röhrl fuhr seinerzeit das gleiche Auto in Gelb-Schwarz bei der Sachs-Winter-Rallye. Guy Col-soul, zweifacher belgischer Meister, lenkte seinen Opel Manta 400 nach zehnjähriger Rallye-Abstinenz über die Eifelpisten.

Diedrich Bahrenburg kaufte seinen Kadett GSi 2011 als Unfallwagen. Der Kadett wurde restauriert und bekam einen neuen Motor. Bei weiteren Recherchen stellte sich heraus, dass dies der letzte GSi war, den das Werk 1988 gebaut hatte. In der Deutschen Rallye-Meisterschaft 1988 war Opels Gruppe-A-Auto mit Sepp Haider in Topform, gegen die Allradkonkurrenz von Audi und Lancia hatte der frontgetriebene Kadett aber keine Chance. Wolfgang Hauck wurde 1979 Opel-Werksfahrer und startete in der Deutschen Rallye-Meisterschaft mit einem Opel Kadett GT/E. 2014 konnte er einen identischen Kadett erwerben und baute ihn genau so auf wie seinen 79er-GT/E.

Einen Opel Commodore GS/E steuerte Opel Classic bei. 2014 war der Commodore der Rallye Monte Carlo 1973 nachgebaut worden. Damals in der Gruppe 1 mit einem Einspritzmotor ausgestattet, wird das 2,8-Liter-Triebwerk heute von drei kräftig saugenden Doppelvergasern beatmet. Walter Röhrl erinnert sich noch gut an seine erste Rallye Monte Carlo mit dem Commodore von Irmscher: „Immer nach 5 bis 6 Kilometern waren die Bremsen hin, verzögern ging nur noch mit Runterschalten, Querstellen oder irgendwo anlehnen. Bergauf ging's mit den 160 PS eher mäßig, aber bergab ohne Bremsen, da war's eh egal.“

Mit einem Manta 400 trat Lieven van Daele in der Eifel an.

Mit dem Chassis RM08 wurde Guy Col-soul 1984 und 85 jeweils Dritter in der belgischen Meisterschaft. Einen weiteren Manta 400 pilotierten Andreas und Ramona Hoppe. Die Fahrgestellnummer SMM 1983 verrät Sydney Meeke Motorsport, Baujahr 1983, das zweite Auto und in Gruppe-B-Ausführung. Das Fahrzeug wurde in Irland abgeholt, restauriert und zum Linksenker umgebaut. Bertie Fisher nahm 1984 mit dem Gold-Card-Manta-400 an der britischen Meisterschaft teil. Am Jahresende war er Fünfter und belegte bei der RAC Rallye Platz neun.

Ein Manta 200 landete 1992 bei Sven Keller und Jens Daniel. Als sie feststellten, dass er ein seltenes Einzelstück ist, versetzten sie ihn in den Originalzustand von 1984 und waren 2013 unter anderem bei der Rallye Deutschland unterwegs. Sven verstarb im Mai 2014. Seit den Austrian Rallye Legends 2014 sitzt Svens Vater Reinhold Keller hinter dem Steuer und Jens Daniel, wie seit 1992, auf dem Beifahrersitz. Der Manta B 200 Gruppe B mit der internen Matter-Nummer MB 001 wurde 1983 gebaut und war der Erste seiner Art.

Josef Schölderle fährt seit Jahren historische Rallyes, nahm schon als Beifahrer an der East African Classic Safari teil, zudem gefiel ihm der Safari-Kadett GT/E seines Slowly-Sideways-Kollegen Norbert Zuckermann so gut, dass er das Schwesterauto aufbaute – den Euro-Händler-Kadett von Rauno Aaltonen. 1976 hatte Opel drei Kadett GT/E zur Safari Rallye geschickt, je einen für Röhrl, Herrmann und Aaltonen. Alle drei schieden aus. Auch Norbert Zuckermann baute einen Kadett GT/E zu Ehren des Afrika-Werkseinsatzes von 1976 um.

Pat Laracy aus Irland sah sich die originale Karosserie eines Ascona genauer an. Sie war durch Unfälle stark beschädigt und durch Rost, speziell am Vorderbau, sehr instabil. Er beschloss, sie durch eine neue zu ersetzen. Weil damals die Matter-Karosserien besser waren als die der englischen Autos von

Einige Piloten, wie dieser am Steuer des 1978er Kadett, ließen es fliegen.

Michael Rausch gibt im starken Ascona B Gas.

Axel Beinke ließ seinen Ascona ordentlich fliegen.

Kadett GT/E in voller Fahrt

Safety Devices, baute er den Neuen nach den Formen von Matter auf und transplantierte alle technischen Teile in diesen. 1982 setzte das Dealer Opel Team (DOT) einen Rothmans Ascona 400 in der englischen Meisterschaft ein. Jimmy McRae gewann den Circuit of Ireland, die Manx Rallye und den Titel.

Von 2005 bis 2007 baute Peter Tack aus Belgien eine Gruppe 2 Opel Kadett GT/E neu auf und gab ihm die Farben des Opel Euro Händler Teams. Nach der Fertigstellung setzte er den Kadett bei zwei Rallyes ein. Die erste war der Montebelg Rallyesprint, den er gewann. Dann entschied er, dass das Auto zum Rallyefahren auf Bestzeit zu schön war. Also stellte er ihn in die Garage. Heute kann sich der Kadett wieder austoben. 1976 setzte das Opel-Euro-Händler-Team das Auto in der Gruppe 4 mit 16V-Zylinderkopf ein. Bei der Ypern-Rallye, einem Lauf zur Europameisterschaft, holten sich Walter Röhl und Willi-Peter Pitz den Gesamtsieg.

Der Ascona 400 von Markus Schmitt und Ralf Antweiler fand 2008 den Weg von Kenia nach Deutschland und war fast ein Wrack. Sechs Jahre dauerte es, um die Patina dieses Opel zu erhalten und zu restaurieren - heute steht er wieder so da wie 1982. Das Fahrzeug mit der internen Nummer Matter RA 40 wurde 1982 gebaut und fuhr mit Rauno Aaltonen und Lofly Drews 1982 die Safari-Rallye.

Dort schieden sie mit Motorschaden aus. Der zweite Einsatz war an der Elfenbeinküste im selben Jahr. Dort gewannen Walter Röhl und Christian Geistdörfer die Rallye und wurden Fahrerweltmeister. Dann wurde der Opel nach Kenia verkauft und fuhr bis 1990 viele Einsätze in der kenianischen Rallyemeisterschaft.

Frank Jorissen, Neffe des damaligen Fahrers Herwig Nelissen, fand den Ascona 400 seines Onkels in Kuwait. Jetzt ist Chassis RA18 wieder in Belgien und restauriert. Der damalige Fahrer Herwig Nelissen war 1988 bei der Rallye Indonesien tödlich verunglückt. Der Opel wurde mit Guy Col-soul 1981 belgischer Meister, fuhr 1982 bei der Rallye Monte Carlo mit und wurde in die Gruppe B homologiert. Herwig Nelissen kaufte den RA18 und setzte ihn 1984 und 1985 in Belgien und in der Tschechoslowakei ein. Die Privatfahrer Herwig Nelissen und Firmin Thierie bestritten mit RA18 die Himalaya Rallye in Indien und gewannen.

Werner Blank und Adolf Ahrens freuten sich, als ihnen ein 1968er Rallye Kadett B zum Kauf angeboten wurde und sie ihn aus Lappland abholten. „Durch Anders Kulläng und seinen Copiloten Claes Göran Andersson bin ich 1972 zum Rallyesport gekommen und habe von beiden alles gelernt“, fieberte Adolf Ahrens dem Einsatz des restaurierten Gruppe-2-Rallyeautos entgegen. Bevor es das

Opel Euro Händler Team in Deutschland gab, startete Opel mit dem GM Nordiska Team ein erfolgreiches Rallye-Programm in Skandinavien. Mit einem Rallye Kadett B belegte Anders Kulläng 1968 Platz acht bei der Schweden-Rallye.

Christian Mayenfels setzte einen Ascona 400 mit seinem Bruder Guido von 1987 bis 1989 bei regionalen Rallyes ein. 1990 erfolgte der Verkauf. Durch Zufall wurde ihm genau dieses Auto wieder zum Kauf angeboten, mit dem originalen Fahrzeugbrief, in dem noch seine Mutter als Besitzerin eingetragen ist. Die blaue Mauritius unter den Werks-Opel fährt seit 2012 beim Eifel Rallye Festival mit. 1981 erstrahlte die Opel in den Farben des Sponsors Publmmo-Venere - in Blau. So fuhren die Autos in Monte Carlo, Schweden, Portugal und bei der Safari, dann gab es Zahlungsprobleme des Sponsors. Opel schickte nur einen Ascona 400 zur Akropolis Rallye. Er hatte das übliche Opel-Design, war aber weiß-blau statt weiß-gelb.

Ein Ascona wurde vom Niederländer Götz Pfauder und seiner Truppe 2002 vom Gruppe-1-Stand zum breiten Irmischer-Auto umgebaut. Im selben Jahr wurde er damit Vizemeister in der holländischen historischen Rallyeklasse. Noch bevor es das offizielle Werksteam namens Opel Euro Händler Team gab, setzte Günther Irmischer den Ascona A im Rallyesport erfolgreich ein. Mit dem jungen Walter





Werner Blank gab dem Rallye Kadett B die Sporen.



Lieve Vandaele im Opel Manta 400 auf der Schotterpiste



Ein perfekt hergerichteter Ascona im Rothmans-Design

Röhrli als Fahrer verpasste man 1973 den Europameistertitel nur knapp.

Der von Reinhold Barth eingesetzte Kadett GT/E ist in eigener Regie im Dealer Team England (DOT)-Design aufgebaut. Das Team Barth/Barth war in den 70er Jahren mit Kadett B, Ascona A und mehr auf deutschen Rallyepisten unterwegs. Zur Lombard RAC Rallye 1975 rückte das deutsche Werksteam mit drei Gruppe-4-Kadett GT/E für Röhrli, Aaltonen und Kulläng an. Mit der Startnummer 23 rollten Tony Pond und David Richards über die Startrampe im weiß-blauen Kadett des britischen Opel Dealer Teams. Während die Rüsselseimer den Totalausfall ihrer Gruppe 4-Flotte verzeichnen mussten, kämpften sich die britischen Kollegen auf Gesamttrang vier.

Nachdem Remi Arnould ein Flugfoto von Walter Röhrlis Kadett bei der Hessen Rallye gesehen hatte, baute er einen 1987 gekauften Serien-GT/E in ein Gruppe 4-Rallyeauto um. Er fuhr früher zehn Jahre in der französischen Meisterschaft. 1976 war das Jahr des großen Durchbruchs für den Opel Kadett GT/E. Bei der Rallye Monte Carlo holte Walter Röhrli Platz vier hinter drei Stratos und vor Fiat, Ford und Porsche. Diese Leistung trug dazu bei, dass sich viele Privatfahrer dazu entschieden, einen Kadett GT/E zu kaufen.

Kernstück des Eifel Rallye Festivals ist weiter, dass es keinerlei Zeitwertung gibt. Mit den historischen Rallye-Boliden werden reine Demonstrationen absolviert – sehr zur Freude der zahlreichen Zuschauer. Walter Röhrli schwärmte: „Das war wie ein Klassentreffen mit alten Kameraden. Zudem war die Atmosphäre phantastisch. Das zeigt auch, was die Leute meiner Meinung nach sehen wollen: Diese alten Autos mit ihrem Sound und ihrer Optik wecken Emotionen und Erinnerungen.“ Experten-Jurys wählen die Sieger in

verschiedenen Kategorien. Als Best Original Rally Car wurde der Nissan 240RS, pilotiert von Achim Loth und Sebastian Jeub, geehrt. Dieses Auto schaffte die Rückverwandlung von absolutem Schrott aus Afrika in den Originalzustand. Die Auszeichnung als Best Replication ging an den Fiat 131 Abarth, den sich Walter Röhrli und Timo Salonen teilten. Der erste Titel als Rallying Ambassador ging an Helmut Deimel, der für seine filmischen Dokumentationen des Rallye-Sports ausgezeichnet wurde. Mit der Champion's Choice ehrten Röhrli, Munari, Mikkola, Blomqvist und Salonen den originalen Lancia Stratos, das Siegerauto der Rallye Monte Carlo 1977, als ihr Lieblingsauto.

Text: Thomas Borowski  
Fotos: Heinz-Peter Keller



Guy Golsoul unterwegs auf Manta 400



Marco Koch im Opel Kadett als Vorausfahrzeug unterwegs



Auch dieser schnelle Kadett wirbelte jede Menge Staub auf.