

---

## Im Rückspiegel: Opel und Röhrl werden ein unschlagbares Gespann

Walter Röhrl ist vielen Menschen auch außerhalb der Motorsportszene ein Begriff. Er ist nicht nur ein Ausnahmefahrer, sondern auch jemand, der die Fahne der generellen Fahrfreude mit klassischen Verbrennungsmotoren hoch hält. Seinen ersten großen Titel holte sich der 1947 in Regensburg geborene Röhrl vor 50 Jahren mit Opel. Gemeinsam mit seinem Co-Piloten Jochen Berger wurde er im Werks-Ascona am 13. Oktober 1974 Rallye-Europameister – mit der maximal erreichbaren Punktzahl von 120 Zählern.

Walter Röhrl begeisterte sich schon in jungen Jahren für den Sport: Fußball, Rudern, Skifahren – und schließlich Motorsport. Dabei entscheidet sich der junge Bayer nach eigener Aussage bewusst für „Rallye statt Rundstrecke“. Sein Durchbruch, der ihn vom „Niemand“ (wie er selbst einmal sagte) zum Überraschkandidaten im Rallye-Zirkus machte, erfolgte 1972. Röhrl spielte seinerzeit eine dominierende Rolle bei der Polen-Rallye, der Rallye Baltic und der Olympia-Rallye. Ab 1973 fuhr der damals 26-Jährige dann für Opel. An seiner Seite saß Jochen Berger, der ihm das so genannte „Gebetbuch“, die Streckenanweisungen für den Fahrer, las und damit maßgeblichen Anteil an den Erfolgen haben sollte. Der Co-Pilot sagte schon damals zu den fahrerischen Qualitäten Röhrls: „Mit Walter durch eine Sonderprüfung zu fahren, ist ungefährlicher als in der Stadt über die Straße zu gehen.“

Im gleichen Jahr wurde das Duo nur wenigen Starts und nahezu gleich vielen Gesamtsiegen im Opel Ascona Vize-Europameister. Und so gingen Röhrl und Berger 1974 mit großen Ambitionen erneut im Werks-Ascona A auf Punktejagd. Das Auto verfügte über ein auf zwei Liter aufgebohrtes Triebwerk mit obenliegender Nockenwelle und Querstrom-Zylinderkopf. Damit leistete der Gruppe-2-Wagen zwischen 192 PS und 212 PS (141 kW bis 156 kW). Spezialfedern und Spezialstoßdämpfer sowie innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und belüftete Trommelbremsen hinten passten das Fahrwerk des auf dem Serienmodell basierenden Rallye-Boliden an die harten Wettkampfbedingungen an. In seiner Biografie „Aufschrieb“ erinnert sich Röhrl: „Der Motor war gut fahrbar. Leistung kam ab zirka 2.000 und stand bis 7.600 an. Aber ich habe es mir verkniffen, so hoch zu drehen. Bei 7.000 lag meine moralische Grenze. Meistens.“

Bis zum ersten großen Saisonenerfolg musste sich das Gespann aber etwas gedulden. Bei der 8. Internationalen Firestone-Rally – dem 5. Lauf zur Rallye-EM Ende März 1974 – war es schließlich soweit. Als Top-Mannschaft des Opel-Eurohändler-Teams errangen die Röhrl und Berger nach 1517 Kilometern und 19 Sonderprüfungen in den nordspanischen Bergen einen überlegenen Start/Ziel-Sieg. Von da an ging es Schlag auf Schlag: Nur vier Wochen später setzen sich die beiden bei der Tulpen-Rallye in den Niederlanden erneut vom Start weg an die Spitze. Nach 1250 Kilometern und 38 gewerteten Sonderprüfungen führen sie souverän ihren nächsten Sieg ein. Für einen Schreckmoment sorgten die örtlichen Behörden: Sie verdächtigten Röhrl, dass er das zulässige Tempolimit deutlich überschritten habe. Dies stellte sich jedoch glücklicherweise als Irrtum heraus. Die Ordnungshüter hatten nicht das deutsche Duo mit der Startnummer 1, sondern das polnische Team mit der Nummer 7 „geblitzt“.

Weitere Siege folgen mit der Hessen-Rallye, der Moldau-Rallye sowie der Donau-Rallye in Rumänien. Die Opel-Piloten führten deutlich die Gesamtwertung an, als vom 11. bis 13. Oktober die 13. Rallye Internazionale di Lugano anstand. Sie bot Walter Röhrl und Jochen Berger die Chance, sich bereits vorzeitig den EM-Titel zu sichern. Vom Start weg nahmen sie wieder die „Pole Position“ unter den 52 Wettbewerbern ein. Die 28 harten Sonderprüfungen im Gebirge zwischen Lugano und dem Lago Maggiore forderten ihren Tribut: Nur 18 Teams überquerten am 13. Oktober die Ziellinie. An der Spitze: der Opel Ascona mit Walter Röhrl und Jochen Berger. Nach 1000 Kilometern lagen sie mit über zehn Minuten Vorsprung vor dem zweitplatzierten Team. Mit dem sechsten Gesamtsieg und 120 Punkten – der bis dato unerreichten Maximalpunktzahl überhaupt – holten sie überlegen die Rallye-Europameisterschaft 1974 und wurden vor noch drei ausstehenden

---

Wertungsläufen Europameister der Fahrer.

Doch Walter Röhrl hatte nach diesem Erfolg noch größere Ambitionen. So schreibt er: „Mit dem EM-Titel hatte ich erreicht, was ich wollte. Aber ein Traum ließ mir keine Ruhe: Einmal im Leben die Rallye Monte Carlo gewinnen.“ 1975 errang Röhrl den ersten Sieg in einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf für sich und Opel, doch 1977 trennten sich zunächst die Wege des Ausnahmefahrers und der Marke. Zu diesem Zeitpunkt ahnte noch niemand, dass der größte gemeinsame sportliche Triumph noch bevorsteht. 1982 kehrte Röhrl zu Opel zurück. Während Jochen Berger als Teammanager der Motorsport-Abteilung nicht mehr auf dem Beifahrersitz Platz nehmen konnte, trug zum Gelingen der „Mission Monte Carlo“ auch der neue Co-Pilot Christian Geistdörfer entscheidend bei – ebenso wie der 260 PS (191 kW) starke Ascona 400. Mit ihm gewinnt Röhrl zum zweiten Mal die legendäre Rallye Monte Carlo – und zum ersten Mal mit einem Opel. Ein Auftakt nach Maß für die Rallye-Saison, die schließlich spektakulär im Gewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft 1982 gipfelte. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Rallye-Europameisterschaft 1974: Opel Ascona A von Walter Röhrl und Jochen Berger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Rallye-Europameisterschaft 1974: Opel Ascona A von Walter Röhrl und Jochen Berger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Rallye-Europameisterschaft 1974: Opel Ascona A von Walter Röhrl und Jochen Berger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Wurde 1974 mit dem Opel Ascona Rallye-Europameister: Walter Röhrl mit Co-Pilot Jochen Berger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Wurden 1974 mit dem Opel Ascona Rallye-Europameister (v.l.): Walter Röhrl und Co-Pilot Jochen Berger.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel

---



Walter Röhrl in jungen Jahren: 1982 wurde er mit dem Opel Ascona 400 Rallye-Weltmeister.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Walter Röhrl feierte 1982 mit seinem Co-Piloten Christian Geistdörfer auf dem Opel Ascona 400 die Rallye-Weltmeisterschaft – als letztes Team auf einen heckgetriebenen Rennwagen gegen die übermächtige Allradkonkurrenz!

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---