



A Opel e os ralis estão ligados por uma longa história. Presentemente, um Corsa-e Rally 100% elétrico a deslizar nas curvas na série ADAC Opel e-Rally Cup é uma visão com descendência direta dos lendários automóveis e pilotos de ralis da Opel das décadas de 1970 e 1980. Após os sucessos do Kadett GT/E e do Ascona A, o ponto alto surgiu na temporada de 1982, ano em que Walter Röhrl conquistou o título de Pilotos do Campeonato do Mundo de Ralis, aos comandos de um Opel Ascona 400 de tração traseira, face à forte concorrência com tração às quatro rodas. Apesar dos notáveis feitos de engenharia da época, foi essencial contar com um piloto muito especial para tornar o sonho do título numa realidade.

Hoje, exatamente 40 anos após esses sucessos no Opel Ascona 400, o brilhante piloto bávaro comemora mais um grande aniversário. A 7 de março de 2022, Walter Röhrl - descrito no "Opel Rally Story" como o "tático, lutador e estratega de aço, adorado pelos seus fãs e temido pelos seus adversários" – irá completar 75 anos, pelo que a Opel diz: "Parabéns, Walter Röhrl!"

A década de 1970: Opel e Röhrl celebram os primeiros sucessos

Nascido em Regensburg em 1947, Walter Röhrl é fã de desporto desde tenra idade: futebol, remo, esqui e, acima de tudo, o desporto motorizado. "Fazer ralis, mais do que competir em circuito" foi uma decisão consciente para o jovem bávaro. Em 1973, então com 26 anos, Röhrl já conduzia para a Opel, tendo Jochen Berger como navegador, tendo a dupla vencido o Campeonato Europeu de Ralis no ano seguinte. O automóvel que os levou ao título foi um Opel

Ascona A, de fábrica. No ano seguinte, Röhrl venceria o seu primeiro rali do Campeonato do Mundo, também o primeiro para a Opel. O talentoso jovem piloto e a marca rica em tradição separaram-se em 1977, sendo que, nessa altura, ninguém suspeitaria que o maior triunfo desportivo conseguido em conjunto estava ainda por acontecer.

"Missão Monte Carlo": Vitória na ronda de abertura do WRC

Foi em 1982 que Walter Röhrl regressou à Opel. Com Jochen Berger, então, como Chefe de Equipa do departamento de competição da Opel, o seu novo copiloto seria Christian Geistdörfer, ele que também deu um contributo decisivo para o sucesso da denominada "Missão Monte Carlo". Com o Opel Ascona 400, a equipa liderada pelo Engenheiro-Chefe Karl-Heinz Goldstein concebeu um automóvel de ralis considerado, na altura, como uma das máquinas mais fiáveis. O automóvel de tração traseira com uma potência máxima de 191 kW/260 cv (ver informações adicionais no final do texto) foi perfeitamente afinado para o que piloto Röhrl pudesse provar as suas capacidades contra o Audi Quattro de tração integral na então 50ª edição do Rali de Monte Carlo.

Na biografia "Aufschrieb" de Röhrl, Goldstein descreve como foi relevante a combinação de um automóvel de capacidades comprovadas com as de um piloto determinado. "Antes da última noite, ele tinha uma vantagem de apenas 31 segundos sobre o Audi do Hannu Mikkola. O Walter decidiu, depois, que o Col de Madonne seria o ponto em que queria decidir o rali. Nessa noite, apostou tudo nessa classificativa e percorreu o "Madonne" sempre no limite, deitando por terra as pretensões do Hannu". Röhrl ganhava o lendário "Monte" pela segunda vez, a primeira com a Opel, no que foi um início perfeito para a época do Mundial de Ralis de 1982.

Rali da Costa do Marfim: Um duelo tenso até ao final

Esse Campeonato do Mundo de Ralis de 1982 transformou-se num verdadeiro thriller nas rondas seguintes, algo que é, ainda hoje, lembrado por muitos. O duelo fez-se entre Röhrl, no Opel Ascona 400, e Michèle Mouton, num Audi Quattro. Sabendo que os automóveis de rali com tração às quatro rodas tinham vantagem sobre a neve, terra e superfícies soltas, Röhrl, um estratega com nervos de aço, esperou pelos momentos decisivos para marcar pontos com o seu Opel.

O plano compensou. Na que foi a penúltima ronda desse campeonato, o Rali da Costa do Marfim, com 5.000 quilómetros e que, definitivamente, não era um dos eventos favoritos de Röhrl, decidiu-se o título mundial de Pilotos. Enquanto o Opel Ascona 400 funcionou sempre sem problemas, imune aos exigentes esforços que lhe eram pedidos, os seus adversários não se destacaram tanto pela fiabilidade. Ou como Klaus Buhlmann comenta em "The Opel Rally Story", "O resultado deste Campeonato do Mundo, no entanto, pareceu justo. A Opel alcançou duas vitórias em ralis do mundial e a Audi conseguiu sete. Mas enquanto Mikkola e Mouton falharam, várias vezes, de uma forma espectacular, Röhrl venceu com a fiabilidade de um computador. O seu recorde de terminar classificado em excelentes posições é único na história deste desporto e merece o mais alto reconhecimento. Certamente, o sucesso de um piloto invulgar, mas seguramente, também, os méritos de uma boa equipa e do Opel Ascona 400, provavelmente o automóvel de ralis mais fiável da sua época!" Com esta combinação única, a Opel e a dupla Röhrl/Geistdörfer prevaleceram com sucesso contra o Quattro de tração integral e garantiram o título de Pilotos do Campeonato do Mundo de Ralis, somando 109 incontestáveis pontos.

Discurso claro, focado, bem-sucedido: A pessoa por detrás do piloto Walter Röhrl

Walter Röhrl é famoso pelo seu perfeccionismo, bem como por ser muito direto no seu discurso. Ele queria simplesmente provar que era o melhor piloto de ralis do mundo, ao volante de qualquer automóvel. Enquanto outros pilotos tinham, por hábito, ficar a conversar ou a fumar na zona das assistências, ele permanecia no seu automóvel a estudar as notas para a especial seguinte. Como piloto, Röhrl é idolatrado por fãs do desporto motorizado em todo o mundo. Como desportista intransigente, sem medo de exprimir a sua opinião, goza do maior respeito dos seus pares. A sua personalidade fica, provavelmente, bem resumida pelas palavras de um dos seus contemporâneos, o ex-piloto e Diretor do departamento de competição da British Leyland, John Davenport, que o descreveu, em 2002, na revista "Motor Sport", como uma poderosa mistura: "Uma mistura muito especial de sublime talento, foco inabalável e brutal honestidade."

Parabéns pelo 75º aniversário, Walter Röhrl!

Opel Ascona 400 Grupo 4 – Campeonato do Mundo de Ralis de 1982

Carroçaria: Versão de duas portas

Motor: Quatro cilindros a gasolina, diâmetro x curso: 95 mm x 85 mm, 2.420 cc de cilindrada,

dupla árvore de cames à cabeça, cabeça em alumínio do tipo crossflow, 16 válvulas, dois carburadores duplos Weber, ignição eletrónica Bosch, lubrificação por cárter seco
Potência e binário: Potência máxima de 191 kW/260 cv @ 7,000 rpm,
Binário máximo de 280 Nm @ 5,500 rpm
Transmissão: Caixa manual Getrag de 5 velocidades, embraiagem de prato único, diferencial de deslizamento limitado, relação final 3.18:1-5.3:1
Velocidade máxima: 225 km/h (consoante a relação final)
Suspensão dianteira: Triângulos duplos, molas helicoidais, barras estabilizadoras, amortecedores a gás Bilstein
Suspensão traseira: Eixo multibraços 5-link, molas helicoidais, amortecedores a gás Bilstein
Travões: Circuito duplo com discos ventilados nas quatro rodas, distribuição de força de travagem ajustada pelo piloto, diâmetro à frente 290 mm, diâmetro atrás 278 mm, travão de mão hidráulico
Direção: Pinhão e cremalheira
Rodas: Jantes de liga leve Opel de 15"; Pneus Michelin com largura entre 5 e 10" consoante as condições
Sistema elétrico: Tensão de 12 V com gerador de elevado desempenho
Habitáculo: Bancos Recaro, cintos de segurança de seis pontos, extintor, depósito de combustível reforçado na bagageira
Peso: Aproximadamente 1,050 kg, sem tripulação

COMUNICADO OPEL