

# BIL magasinet

## AUDI A5 SPORTBACK

- Elegant som en coupé
- Praktisk som en stationcar
- Perfekt til dig, der skal have lov af konen

**PANAMERA**  
VI KØRER 300 KM/T I ÅRETS  
MEST UDSKÆLDTE BIL



**FAMILIERACER** Seat Ibiza med 180 hk

**FREMTID** Mazda RX-8 på brint

**NYHED** Ferrari 458 Italia

**20**  
BILER PÅ  
BANE

ÅRETS BEDSTE  
SPORTSVOGNE  
TIL EKSAMEN  
PÅ KNUTS-  
TORP



# HANDLING 2009 DAY



**INSIGNIA  
OPC**

325 hk, 435 Nm, 250 km/t, 649.900 kr. – vanvids-Opel til spotpris



**KASSETÆNKNING**

Soul, Urban Cruiser, C3 Picasso og Roomster – fleksible og funky

WWW.BILMAGASINET.DK

Kr. 49,95 Norge: NOK 59,00



Benjamin Publications A/S  
www.benjamin.dk

BK 20.08.09-16.09.09

NR. 216  
19. ARG. SEPTEMBER 2009

# Opel umøbliggød

Lydisolering, ABS og firehjulstræk er for tøsedrenge. **Anders Richter** leger rallykører i en ægte Ascona 400 med 285 hk og træk på baghjulene

FOTO CARSTEN NYMANN



Sparco-rattet i ruskind drejer, med hvad der føles som mindre end en omdrejning fra stop til stop. Et 90-graders sving uden servo føles som at tage 200 kg i bænkpres. Blodårerne titter frem under trøjen, mens min krop er spændt hårdere fast, end en sadomasochist ville finde ophidsende. Mine trommehinder bliver gennemtæsket af den manglende lyddæmpning, fire frie spjæld ude foran og de skrigende ligeskarne tandhjul i gearkassen. Wooooarp! brøler udstødningen og får mit hjerte til at banke hurtigere end stemplerne under motorhjelm. Stenene skyder op i hjulkasserne og lyder som en hjemmeværnsøvelse i det fri. Mit tunnelsyn er fuldstændig koncentreret om asfalten foran, som jeg forestiller mig er en snoet bjergvej i det legenda-

riske Rallye Monte-Carlo eller en skovsti i det dybe Sverige. For lige nu sidder jeg i en rallybil. Den model, der blev den sidste baghjulstrækker nogensinde til at vinde World Rally Championship for køre. Den bil, der vandt det svenske rally i 1980. Den Opel, der blev en legende: Ascona 400.

I 1970 SENDER Opel den første Ascona på gaden. Det er en mellemklassemodel til dem, som nok har råd til en Kadett, men hvor kreditværdigheden alligevel ikke helt rækker til en Rekord. Bilen er en succes fra starten, og det bliver fejret på rallybaner i hele verden. De banker skærmene lidt ud, monterer spotlygter nok til at lyse flere kilometer frem og fremstiller en 2-liters 16-ventilet motor til den, men ▶



Testeksemplaret er lige blevet renoveret og står fuldstændig perfekt

projektet bliver ret hurtigt opgivet. Firmaet Steinmetz, som har hjulpet til med udviklingen og produktionen af delene, går nemlig konkurs, og derfor bliver en homologisering til rally lige pludselig meget vanskelig. Årene går, en ny Ascona med tilnavnet B bliver præsenteret, og det kribler i fingrene hos Opel, men de har brug for hjælp. Der skal ikke mere end to opkald til, før projektet kører på skinner. Et til tyske Irmscher, der skal stå for

at udsmykke bilen til hardcore rally, og et til det lille firma i England, Cosworth. Uden en kraftig motor vil bilen aldrig have en chance mod konkurrenterne. Ford Escort, Lancia Stratos og Fiat 131 Mirafiori Abarth er ikke til at spøge med på det tidspunkt, så Opel har en stor opgave foran sig. Et twin cam-topstykke bliver udviklet og monteret på den 2-liters blok, den er tiltænkt, men noget går galt. Ydelsen er alt for lav. Sætter de bilen ind nu, vil de blive til grin.

Berglund tripper for at komme af sted.

Løbet bliver skudt i gang, og Kulläng gør alt, hvad han kan, for at presse den hvid-gule Ascona gennem de isklædte bjerge. Men bilen er ny, det er hans første rigtige løb i den, og konkurrencen er meget hård. Efter fem dage med hjulskift, olieskift, sved på panden og frustrationer må de erkende, at sejrsskammen ikke skal indtages af dem. De må i stedet nøjes med en fjerdeplads. Med bilerne på trai-

## KONKURRENTERNE FÅR KUN DEN DRIFTENDE BAGENDE AT SE, FOR INGEN KAN HÆNGE PÅ. OPEL ASCONA 400 LAMMETÆVER HELE FELTET

Tilbage til tegnebrættet. Ingeniørerne tager nu en krumtap fra Opel's 2,3-liters dieselmotor med en slaglængde på 85 mm imod 69,8 mm, nogle nye stempler og plejlstænger. En bestilling til Weber på to styk 48-mm karburatorer sætter kronen på værket. Resultat: En omdrejningsvillig motor på 2,4 liter, der yder omkring 285 hk i stage 3-trim. Lige præcis nok til at komme op og lege med de tunge drenge. Bagefter går Irmscher i gang med en ny frontspoiler, sideskørter, skærmforøgere og en fræk, klassisk anderumpe. Alt sammen for at gøre den bedre aerodynamisk.

DEN 20. JANUAR 1980 står holdet klar til det første løb i sæsonen – Rallye Monte-Carlo. Kører Anders Kulläng og co-driver Bruno

ler går turen for Kulläng og Berglund hjem til Sverige. Tre uger senere starter næste runde, og den skal foregå i hjemlandet. Sneen banker i hjulkasserne på Ascona'en, mens de ultratynde pigdæk prøver at finde greb i det kridhvide landskab. Konkurrenterne får kun den driftende bagende at se, for ingen kan hænge på. De lammetæver hele feltet, og den 17. februar kan de stolte hive proppen af champagnen på toppen af skammen.

BILEN, DU SER på billederne foran dig, er meget speciel. For det første fordi det er en af meget få originale Ascona 400-rallybiler, for det andet fordi den har kørt for Opel's fabriksteam, og for det tredje fordi lige præcis bilen her for 29 år siden blev kørt af ingen



Anderumpen og skørterne var nødvendige for at få nok downforce

ringere end Anders Kulläng med Bruno Berglund som co-driver. Derfor er det med en vis æresfrygt, at jeg har indtaget førerskålsædet. For jeg sidder i et uvurderligt stykke sportsvognshistorie, som ikke skal sendes til de evige rallymarker i dag.

DERUDOVER FORTÆLLER ejeren mig i en bisætning, at motoren kun har kørt seks km siden renovering, og hvis jeg sætter et ben ud af siden på den, kommer det til at koste. Et brugt topstykke koster for eksempel 60-80.000 kr.! Så jeg holder omdrejningstælleren under 5.000 omdrejninger. Cirka.

Ascona 400 nåede at vinde guld i 1982 med Walter Rörhl bag rattet. Året efter blev Audi's firehjulstræk og centermotorsportsvognen fra Lancia dog for meget. Bilerne blev mere og mere ekstreme, og gruppe B-dagene var kun lige begyndt. Opel kunne ikke være med og stoppede på toppen. Dermed blev Ascona den allersidste baghjulstrukne bil, som vandt verdensmesterskabet i rally for køre-

Siddende i den sorte, simple og ufatteligt larmende kabine føler jeg lidt med Ascona'en. Kun to år fik den i rampelyset. Alligevel var det nok i min verden. Jeg vil altid huske den som en vinder. ■

### OPEL ASCONA 400

Ingen rallybil uden en gadeversion. En Ascona til gadebrug ydede kun 140 hk, og bilen var faktisk ikke specielt heftig. Altså indtil man hev indsprøjtningssystemet af og erstattede det med to webere, for så kunne motoren endelig ånde igen og yde over 200 hk. Desværre måtte man undvære de brede skærme og fælg. Prisen var høj, og du kunne for de samme penge købe en Opel Commodore til dig selv og en Kadett til konen. Derfor blev der kun produceret 448 stk. Der findes ikke specifikationer for rallyversionen på disse sider. Derfor får du tallene for gadeversionen.



#### OPEL ASCONA 400 GADEVERSION

Motor	R4, 2.410 cm <sup>3</sup> 16V
Ydelse	144 hk ved 5.200 o/min 210 Nm ved 3.800 o/min
0-100 km/t	7,6 sek.
Topfart	200 km/t
Forbrug blandet	ikke oplyst
Mål (L/B/H)	432/167/136 cm
Kørekklar vægt	1.105 kg
Produktion	448 stk. mellem 1980-82
Dæk (mm.)	195/60VR14
Pris i 1980	211.445 kr.
Pris i dag	ingen modeller til salg pt.

#### VI SYNES...

Opel laver stadig hurtige biler i dag, men der var altså engang, hvor de byggede rigtige herrebiler, der krævede overarme og boller af stål at køre. Sådan er Ascona 400



Bilen skal ud at køre rally, og derfor er sæderne af nyere dato for at kunne overholde FIA-kravene



- 1 Pyramide-gællerne i motorhjelm er sidenhen blevet kopieret på stort set alle gejele Ascona'er og Manta'er
- 2 Rat, omdrejningstæller, gearstang og pedaler er alt, hvad du skal bruge i en 400, resten er skåret væk
- 3 Fælgen er klassisk Opel-stil, og den brede udgave, som sidder på den her, er specielt sjælden
- 4 Rallyudgavens motor adskiller sig kun fra gadeversionen ved at have karburatorer som standard
- 5 Relæer og sikringer er synlige, så co-driveren kan skifte dem, hvis der skulle opstå problemer undervejs

