

Az OPEL Motorsport legendái

150 *Adam*
OPEL

Mindenekelőtt meg kell állapítanunk, hogy az Opel Motorsporttal ugyanaz a helyzet, mint magával az Opel céggel: korábban sokkal eredményesebb volt. A „nagy időkben” ez kérem, motorsport volt a javából.



Az autó a kanyarban a két hátsó kerékre „állítva”. Az irányt Röhl már korábban „meghatározta”, vagyis: „a kanyar nem a kanyarban kezdődik”, hanem jóval azelőtt

Az Opel motorsport – napjainkba is átívelő – közelmúltjának legendás történetéből ha ízelítőt akarunk adni, három jelentős területet: a ralit, a pályagépeket és F3 technikát, valamint az ezeket meghatározó tuning mestereket és -műhelyeket lehet kiemelni.

Nevesítve:

– Rali: Opel Motorsport: Ascona „B 400”, ill. Günther Irmscher: Ascona „A”,

– A ma is aktív, nagy múltú, jelentős tuningműhelyek, melyek teljes autóreper-toárral bírnak, az utcai gépek és pályagépek specialistái: a már említett Irmscher Automobilbau GmbH & Co. KG cég, a Steinmetz Opel-Tuning, a Lexmaul Opel Tuning GmbH, a Mantzel Tuning (Nowack Gruppe) és a Kissling Motorsport GmbH.
– Az F3 Opel motor építője: Siegfried Spiess Motorenbau GmbH.



Az egyszerű technika: 6000 fölé – ha lehet – inkább ne forgassuk a motort

Rali: vagyis az Opel Ascona „A”, ill. a „B 400”

Sorozatnak szánt emlékidezésünket kezdjük „A Walter harci bárdjával”: vagyis az Ascona B 400-zal.

Aki ma egy Ascona A/B-t megnéz, az joggal kérdezheti: mi értelme van az autó-formatervező szakmának, ha ez a végeredmény? Egy doboz a négy sarkán világító színes üvegekkel. Még az a szerencse, hogy hangja is van – és méghozzá milyen!

Hogy ezenkívül még mit tud, arról idézzük a kétszeres ralivilággbajnokot, Walter Röhl: „Az Ascona erőssége a megbízhatóság és a hihetetlen robusztusság. Egy karambolnál az az érzésem, hogy egy tankban (Panzer)



A motor olajbeöntő nyílás „stucnija” a szelepfedélen zárt, ez a „szárazkarterre” utal



ülz. A portugáliai karambol (irányítókar-törés), egy tényleg „nehéz eset” volt, ennek ellenére az utastér teljesen sértetlen maradt, a belső térbe semmi, de abszolút semmi nem jött be. A motor is az Ascona erősségeihez tartozik”.

Felidézünk a '60-as évek magyar autószerelő mestereinek mondását: „ez egy Opel, ami sohasem kop el”. A robusztusság volt az Opel karakterisztikus tulajdonsága.

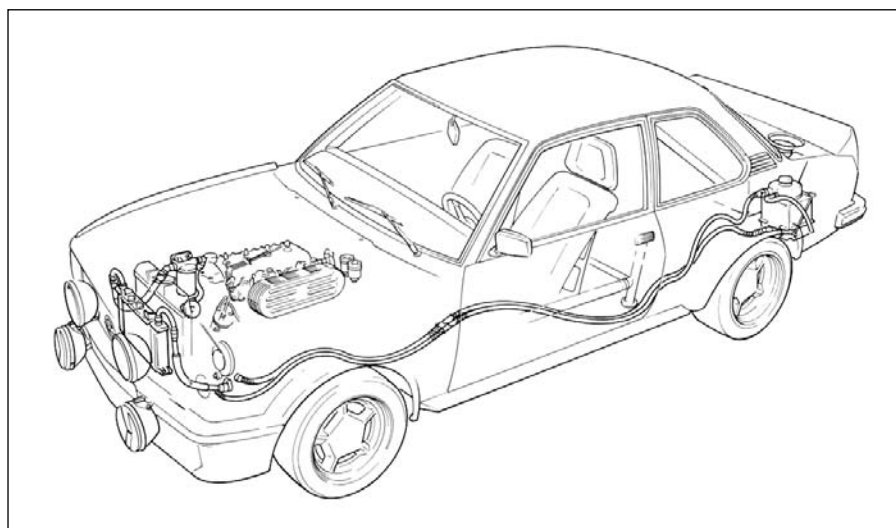
A rali Ascona fejlesztéséhez a kenyai Shekhar Mehta (angol állampolgár) is nagyban hozzájárult, aki 1980-ban az Ascona 400-zal a „Himalaya-Rallye”-t nyerte meg. Ezek után az „egyéb” Safari, ill. Elefántcsontpart extrém ralikon való eredményes részvétel már nem okozott gondot.

Röhl a 1982-es „Rallye Monte-Carlo” megnyerésével bizonyította, hogy száraz aszfalton egy megfelelő vezetővel az Ascona 400 – a merev hátsóhídja ellenére – mire képes!

Hogy ez mit jelent a gyakorlatban? Röhl válasza: „a jó vezetőt arról ismered meg, hogy a muslincák/szúnyogok az oldalablakokon vannak”. Röhl és az Ascona B 400 volt az utolsó világbajnok hátsókerék-hajtású autóval – egy nehéz győzelem az Audi Quattroval szemben, ami a konstrukciót, az építési/felépítési koncepciót illetően sokkal jobb volt.



A háttér kiválóan illik az autó karakteréhez



A szárazkarteres olajzás+olajhűtő elrendezése. A csöveket a karosszérián belül vezették.



Balról jobbra: Walter Röhl – Karl-Heinz Goldstein – Christian Geisdörfer és az Ascona 400

Az Opel Ascona 400 B Rally (1981/1982) autót Erich Koch és Karl-Heinz Goldstein, az Opel rali mérnökeinek irányításával „rakták össze”. Tekintsük át a főbb technikai adatokat!

Motor

A motor a Cosworth cég fejlesztése (a céget 1958-ban Mike Costin és Keith Duckworth alapította).

Teljesítmény: 177 kW / 240 LE / 7000 min⁻¹, maximális nyomaték 275 Nm / 5500 min⁻¹ (később egészen 270 LE-ig), motorblokk a 4 hengerű, soros, 2420 cm³ Opel dízel blokk, csak ez rendelkezett a kívánt szilárdsággal (öntöttvas konstrukció), hengerfej alumínium, DOHC, 16 szelep,

dupla-láncmeghajtású vezérműtengely, furatxlököt: 95x85 mm, kompresszióviszony: 9,7:1. (a kompresszióviszony változott a rali színhelyén (Kenya/Afrika!) kapható benzin oktánszámának függvényében), olajhűtő, szárazkarteres olajozás, keverékképzés 2x48 DCOE Weber horizontális / ill. Bosch-elektronikus benzinbefecskendezés, motorbeépítés elöl, hosszirányban.

Erőátvitel

Egytárcsás száraz kuplung, ötfokozatú váltó, hátsótengelyhajtás (kardán), mechanikus differenciálzár 80%, főáttétel: 3,12:1-től az ultrarövid 6,1:1-ig.

Futómű

Elöl: dupla trapéz felfüggesztés, tekercsrugó, gázos lengéscsillapítók, kanyarstabilizátor, tárcsafékek (belső hűtésű).

Fogasléces kormánymű

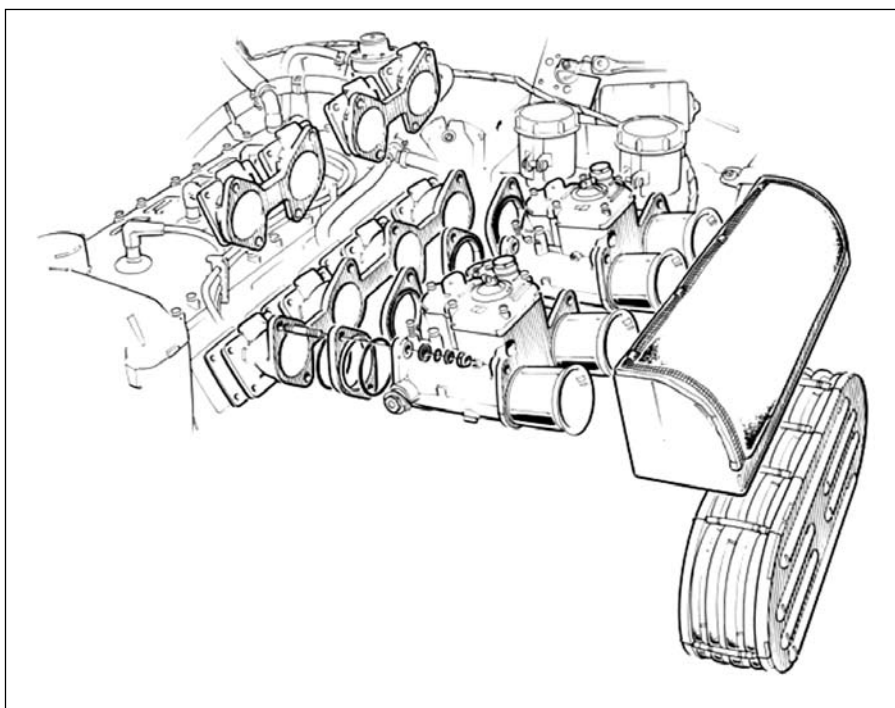
Hátul: merev tengely, 4 x hosszanti lengőkarok, 1 x Panhard-rúd (keresztirányú merevítés), tekercsrugó, gázos lengéscsillapítók, tárcsafékek (belső hűtésű), Ronal (helyenként BBS) alufelni.

Előre és hátra ható, az utastérből változtatható fékerelosztás.

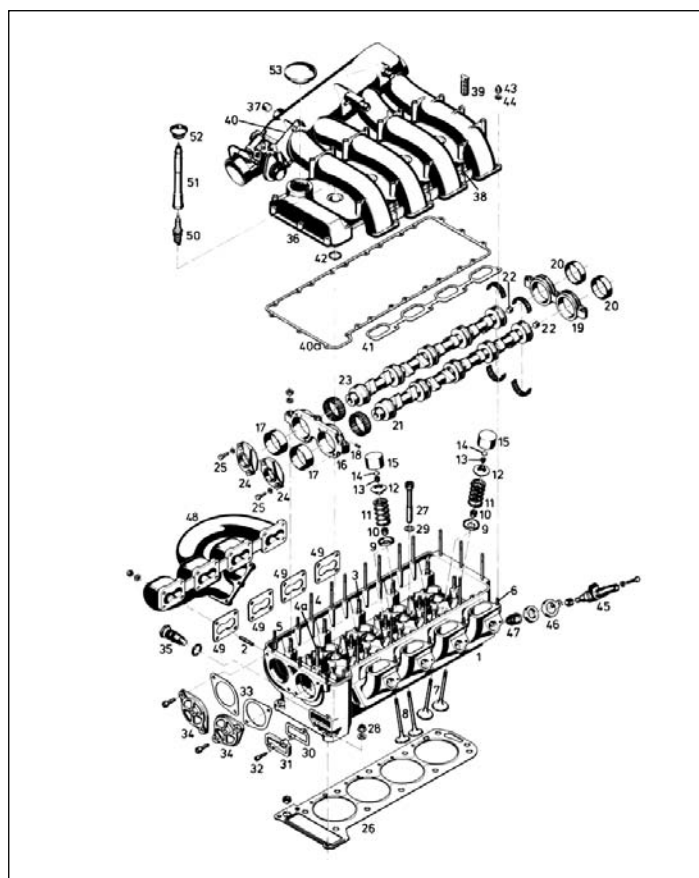
Futómű setup: „Euroschotter”(murva), „Aszfalt”, „Safari” variációk, vagyis 3 készlet, pályasajátosságokhoz, igénybevételhez illesztett 4 db rugó + 2 db stabilizátor + 4 db lengéscsillapító egység. (Röhl rövid, tömör véleménye: „a futóművet nem lehet elpusztítani”).

Méreték és tömeg

Tengelytáv: 2518 mm, üres tömeg kb. 1050 kg.



A dupla horizontális 48-as Weberek „illesztése”



A Cosworth által fejlesztett motor hengerfeje (itt a befecskendezős E-Jetronic kivitel). Kár, hogy a csatornákat nem látjuk, de más forrásból tudjuk, hogy itt nem a nagy keresztmetszet, hanem a nagy gázsebesség a lényeg – az „egyszerű” felépítés mellett

Menetdinamikai adatok

A váltó és a főáttétel függvényében: 0–100 km/h kb. 6 s, végsebesség 225 km/h-ig. (Az autó 5. fokozatban 60–100-ig jobban gyorsult, mint az akkori széria 911-es!)

Karosszéria/aerodinamika

A karosszéria merevítése, megerősítése „Euroschotter”, „Aszfalt”, „Safari” variációk. Az Opel történetében először fordult elő, hogy egy raliutót a szélcsatornában is „optimalizáltak”. Ilyen módon az első futóműre ható felhajtóerőt egy frontspoilerrel sikerült a felére csökkenteni.

Ascona „A”

Az Ascona „A”-t 1970 és 1975 között építették, és raliban 1973–1975 között szerepelt. Európa-bajnok autó (Walter Röhl és Jochen Berger, 1974.), azért csak Európa-bajnokságot viszont fölényesen nyerte: nyolc futamból hat győzelem! Az ellenfelek között volt például Sandro Munari a Lanciaival. Az Ascona „A” azért is figyelemre méltó, mert jellemzi a '70-es évek autóépítési stílusát. Ekkor a „Quattro”-t még csak a Bundeswehr (katonaság) ismerte, és ott úgy hívták, hogy „DKW Munga”.

Lássuk itt is a főbb műszaki adatokat!

Motor

Szívómotor, blokk: öntöttvas, hengerfej: keresztöblítéses, OHC 8V – ezt a hengerfejet az Irmischer cég segítségével fejlesztették, az eredeti hengerfej nem keresztöblítéses, a keresztöblítéses motorszívóban a 100 LE/liter előfeltétele, furatátlöklet: 95x69,8 mm, hengerűrtartalom: 1990 cm³, teljesítmény: 180 LE (132 kW), 7500 min⁻¹, (létezett: 206 LE /



Mennyi itt (Afrika) a frontspoiler aerodinamikai hatása?



Az Ascona A már túljutott a „kezdeti beállítási” fázison és „definiáltan sodródik” (a vezető: Röhl)

6700 min^{-1} is, ekkor a sűrítési arány: 11:1), maximális nyomaték: 235 Nm/5500 min^{-1} ; 2 x 45 DCOE Weber horizontális. A motort általában meghagyták a „nagyon jól vezethető” 180 LE-nek, a megbízhatóság miatt, és ekkor még a nyomatéki görbe is „szép lapos”.

Erőátvitel

ZF négy-, ill. ötfokozatú váltó, ZF (mechanikus) differenciálzár 75%, egytárcsás száraz kuplung, hátsókerék-hajtás kardánnal.

Ascona 400 dicsőségtábla

Walter Röhl/Christian Geistdörfer – világbajnok, 1982.

- 1. hely Monte Carlo-rali 1982
- 3. hely svéd rali 1982
- 1. hely Elefántcsontpart-rali 1982
- 3. hely San Remo-rali 1982
- 2. hely Akropolisz-rali 1982
- 4. hely Korzika-rali 1982
- 3. hely Új-Zéland-rali 1982
- 2. hely brazil-rali 1982
- 2. hely Safari-rali 1982

Ari Vatanen/Terry Harryman, Ascona 400

- 1. hely Safari-rali 1983

Jimmy McRae/Ian Grindrod, Ascona 400

- 1. hely Circuit of Ireland Rallye 1981
- 1. hely Galway International Rallye 1982
- 1. hely Circuit of Ireland Rallye 1982
- 1. hely Ulster International Rallye 1982

Toni Fassina, Ascona 400 Európa-bajnok 1982.

- 1. hely olasz bajnokság 1982

Anders Kulläng, Ascona 400

- 1. hely svéd rali 1980

Shekhar Mehta, Ascona 400

- 1. hely Himalája-rali 1980





Csak a rögzítőféknek van nyomógombja

Méreték/tömeg

Keréktáv: 2430 mm, hossz: 4125 mm, üres tömeg: 900 kg.

Menettulajdonságok

Végsebesség az áttétel függvényében: 210 km/h-ig (hosszú áttétel).

Gyorsulás ugyancsak az áttétel függvényében (váltó/diff): ca. 7,5 s.

Önsúly/LE arány: kb. 5,8 kg/LE – elég a megfelelő gyorsuláshoz.

ONYICZKY LÁSZLÓ

Az original Röhl Irmischer Opel Ascona A

Futómű

Elöl: dupla trapéz felfüggesztés, tekercsrugó, gázos lengéscsillapítók, kanyarstabilizátor, tárcsafékek (belső hűtésű).

Hátul: merev tengely, hosszanti lengőka-

rok, Panhard-rúd, tekercsrugó, stabilizátor, gázos lengéscsillapítók, dobfék. Kétkörös fékrendszer. (Egy „variáció” hátul: 7x13 Zoll alumíniumfelni ATS, / gumi: 235/60 R 13 – Pirelli).

Források:

Axel Lengert, Jan-Hernrik Muche, Albert Königshausen, Friedbert Weber: Opel Motorsport mit Tradition, HEEL Verlag GmbH, 2002, Copyright Adam Opel AG.
<http://www.irmscher.de/>
<http://www.steinmetz.de/>
<http://www.lexmaul-shop.de>
<http://www.mantzel.de/>
<http://www.kissling-motorsport.de>
http://de.wikipedia.org/wiki/Opel_Ascona_B
<http://www.opel400club.de/>
http://de.wikipedia.org/wiki/Walter_R%C3%B6hl
<http://www.motor-klassik.de/rennsport/die-geschichte-von-opel-im-rallyesport-wie-walter-roehrl-fuer-opel-staub-aufwirbelte-1480745.html>
<http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/geschichte/autolegenden/opel-ascona.aspx>
<http://www.roehrl-walter.de/neu/erfolge/autos/opel/index.html>
<http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/geschichte/autolegenden/opel-ascona.aspx>
http://www.mcklein-imagedatabase.com/imagedatabase/index.php?index=12&idb_cmd=show_medium_size&idb_imageID=74751
<http://www.motorline.cc/autowelt/index.php/Star-beim-Aspern-Revival-Opel-Ascona-400---Breit-stark-schnell/article=144692>
http://opel-martin.com/autohaus_martin/Oldtimer/ascona400.php
<http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/geschichte/autolegenden/opel-ascona.aspx>
<http://www.sueddeutsche.de/auto/zeitmaschinen-opel-ascona-der-mit-der-simplen-technik-1.1036695-6>
<http://www.motor-klassik.de/rennsport/die-geschichte-von-opel-im-rallyesport-wie-walter-roehrl-fuer-opel-staub-aufwirbelte-1480745.html>
<http://www.eifel-rallye-festival.de/News-Reader/items/opel-ascona-a-1974-gr-2.html>
<http://www.opelz-blog.de/opel-ascona-a-rallye-europameisterschaft-sauto-1974-von-walter-roehrl/>

http://www.motor-klassik.de/bilder/opel-ascona-a-aufbau-eines-1973er-rallye-ascona-1248853.html?fotoshow_item=4
<http://www.cg-racing.de/homologationsblatt/A400Gr4AnI.pdf>
http://www.motor-klassik.de/bilder/die-geschichte-von-opel-im-rallyesport-wie-walter-roehrl-fuer-opel-staub-aufwirbelte-1480745.html?fotoshow_item=16
http://www.google.de/imgres?imgurl=http://www.ascona-rallye-team.de/images/ascona400_kwc269/RA31_20110202_4851.JPG&imgrefurl=http://www.ascona-rallye-team.de/ascona400kwc269.htm&usq=__W6zlABtwqwgD9AkybslNKBNWOjM=&h=500&w=667&sz=68&hl=de&start=41&zoom=1&tbid=ItpI0vcZOtg_yM:&tbnh=103&tbnw=138&ei=MPILT4jEC86tsgbYwpzWBA&prev=/images%3Fq%3Dascona%2B400%2Bfahrwerk%26start%3D40%26hl%3Dde%26sa%3DN%26gbv%3D1%26tm%3D1%26itbs=1
http://www.google.de/imgres?imgurl=http://www.autorevue.at/wp-content/uploads/2009/02/Opel-Ascona_14.jpg&imgrefurl=http://www.autorevue.at/zeitreise/zeitmaschinen/1982-der-letzte-seiner-art.html&usq=__59yBB-TaNVSClnbMjKM5qDjwl4iU=&h=417&w=624&sz=163&hl=de&start=59&zoom=1&tbid=xXVDUboEwo7_rM:&tbnh=91&tbnw=136&ei=MPILT4jEC86tsgbYwpzWBA&prev=/images%3Fq%3Dascona%2B400%2Bfahrwerk%26start%3D40%26hl%3Dde%26sa%3DN%26gbv%3D1%26tm%3D1%26itbs=1
<http://www.opelz-blog.de/opel-ascona-b-400-von-walter-roehrl-auf-der-motorshow-in-essen-2011/>
<http://www.motor-klassik.de/rennsport/die-geschichte-von-opel-im-rallyesport-wie-walter-roehrl-fuer-opel-staub-aufwirbelte-1480745.html>
<http://www.cg-racing.de/homologationsblatt/A400Gr4AnI.pdf>
http://www.motor-klassik.de/bilder/die-geschichte-von-opel-im-rallyesport-wie-walter-roehrl-fuer-opel-staub-aufwirbelte-1480745.html?fotoshow_item=16
<http://www.flickr.com/photos/jk1971/3089889704/>