

OPEL Scene

flash



CLASSIC POWER

1972er Steinmetz-Manta



FAHRKULTUR
Manta B GSi Exclusiv



TURBO LOVER
2006er Astra H OPC



HEISSE KISTE
Rekord A reanimiert



Gestatten, Dr. Risse



Wie die meisten Fahrzeuge aus den Jahren "vor Katalysator" leitet die Zulassung der Ascona C unter extremen Schwund. Nicht zuletzt deshalb beeindruckt diese 84er Limousine von Michael "Dr. Risse" Mazet mehr denn je. Tiefgreifende Umbauten in allen Bereichen charakterisieren einen zweitürigen Ascona C, der sein 07er Kennzeichen nach der alten "zwei-von-vier Punkte Regelung" erhielt.

Ein Auto, das nicht jeder fährt und ein Auto, das man gut herichten kann", lauten Michaels Argumente für den Ascona C. Der Datenkorrekteur besuchte sein erstes Opel-Treffen im Jahr 1990. Er ist auch bei seinem vierten Projekt dem Blitz treu geblieben. Der 1997 von einem Bekannten gekaufte Ascona war bereits mit Felgen und Fahrwerk bestückt und zeigte keinerlei gravierende Rostschäden auf. Den Zustand

des weiß-lackierten und mit dem 115 PS starken 1.8-E-Motor motorisierten Modells ohne Katalysator gibt Michael mit Note 3 an. Beim 2000er Opel-Treffen in Oschersleben zeigte sich der dezent umgebaute Ascona in "Chianti Rot Metallic" von Ford. Nach einer kleinen Pause erfolgten die "operativen Eingriffe" jährlich, wobei mal die Karosserie, mal der Innenraum oder die Leistungsperformance im Mittelpunkt stand. "Die Verwirkli-

chung neuer Ideen", führt Michael als Argument seiner fortlaufenden Erweiterungen an. Während einer größeren Umbauphase von 2004 auf 2005 erhielt der Ascona sein 07er Kennzeichen, was im Vergleich zu heute zur damaligen Zeit recht einfach vorstatten ging. Nach Originalzustand fragte niemand. Das Fahrzeug hatte das Alter von 20 Jahren erreicht und präsentierte sich in Top-Zustand, frisch ausgestattet mit den Schürzen des As-

Edel, tief, breit
und böse: 84er
Ascona C Li-
mousine als
Zweitürer



Bei D&W gekaufte und nachträglich modifizierte Mittelkonsole



Verkürzter Schalthebel



Heller Innenraum mit Kunstleder in Schwarz und Champagner



Stilgerechte Rücksitzbank



33er Raid in Leder aber ohne Lenkhilfe

Ascona Sprint und in neuer Lackierung. "Ich wollte einen 16V mit Weber-Doppelvergasern, weil die Maschine vor allem mehr Pepp haben sollte", erzählt Michael, der seinen Spitznamen "Dr. Risse" längst vor diesem Ascona verliehen bekam. Der Zweitürer-16V des Typs C20XE stammt aus einem Kadett E GSi mit Frontschaden. Nach kompletter Demontage begann ein Neuaufbau mit außergewöhnlichen Applikationen, auch im Bezug der Anbauteile. Vom Risse-Ansaugtrakt bis zur Abgasanlage erfuhren alle wichtigen Komponenten intensive Überarbeitungen: die Umrüstung auf Weber-Vergaseranlage anstatt Injektion, das Bearbeiten des Zylinderkopfs und Optimierung des Ventiltriebs. Kurzum: Klassisches

Tuning anstatt elektronische Spielereien machen den Zweitürer stärker und schneller. Die Leistungsmessung vor der Zuteilung des 07er Kennzeichens ermittelte 210 PS. Die Konfiguration der Anbauteile ist nicht nur auf Leistung ausgelegt. Schönheit hat ihren Preis. Zunächst verschwanden 32 Löcher und die Spritzwand. Der Kabelstrang verläuft unsichtbar hinter dem Kotflügel. Mit dem Versetzen des Ölkühlers nach vorne fand der Lüfter eines Senators Platz. Der Wasserkühler eines Honda Civic der späten 80er ohne Ausgleichsbehälter erhielt den Vorzug. Batterie, Zündspule und weitere Kleinigkeiten sind aus dem Motorraum verschwunden und finden sich an anderer Stelle wieder. Edel, tief, breit und böse. Der Asco-

na scheint schier auf dem Asphalt zu kleben. Kein Luftfahrwerk, keine Flügeltüren, kein Plastik. Angeschweißte Golf-I-Radläufe sowie selbst angefertigte Verbreiterungen an den Seitenteilen schaffen je fünf Zentimeter mehr Raum. Wichtig war Michael der Verlauf von Schweller zu den Radläufen mit einer klaren Linie ohne Kanten, wofür er unten am Schweller mit einer 0,5-Zentimeter-Verbreiterung begann. Raum schaffen für breite 14-Zoll-Räder, deren Reifenauswahl sich allerdings langsam aber sicher dem Ende zuneigt. Anstatt 255er hinten und 225er vorne musste Michael mangels Nachschub längst auf 225/40er und 205/45er zurückkrüsten. "Ich habe noch einige dieser Sätze gebunkert", erzählt er und fährt fort,

dass wenn wirklich nichts mehr geht, eben neue Felgen hermüssen. Schade wär's schon. Die Stefan "BCW" in 9- und 10 x 14 ließ er im Winter 08/09 hochglanzverdichten, womit sich dank porenreiner Oberfläche intensive Pflege erübrigt. Im Falle eines Falles kann man für wenig Geld die Felgen nachbearbeiten lassen.

Wo ist der Tank? Die Frage aus dem Audi-Werbespot stellt sich auch beim Ascona, allerdings aus anderem Grund. "Mir gefiel kein Tankdeckel", entschuldigt Michael dessen Fehlen an der Karosserie. Der Rüssel versteckt sich im Kofferraum und die ehemalige Tanköffnung wurde zugeschweißt. "Somit schaut der Ascona auf beiden Seiten exakt gleich aus", bemerkt er stolz und ließ dem Ascona weitere Details zukommen. Der Wischermotor eines Fiats motiviert den Einarmwischer von Citroen zur Säuberung der Scheibe. Ein Sonnendach von Ford erhielt den Vorzug, weil als besonders wasserdicht bekannt und den Innenraum trocken hält.

Die Lederarbeiten, ausschließlich mit Kunstleder in Schwarz und Champagner, führte an den Seitenteilen und Sitzen ein Sattler aus, weil gleichzeitig aufgepolstert werden musste. Vor Lederarbeiten scheut sich Michael nicht. Vom Lenkrad über Dachhimmel bis zum Kofferraum übernahm er selbst den Part eines "Lederers" und

wo Lack sinnvoll, ließ er den hellen Farbton imitieren. Leiden beim Lenken für Schönheit: Keine Servo, 33er Raid und Breitreifen bedeutet Muskeltraining beim Einparken. Und freilich findet auch Ohrentraining statt, ausgehend von einem Alpine-Radio. Die Komponenten verstecken sich relativ unauffällig, wobei lediglich die beiden in die Trennwand des Kofferraums eingelassenen Endstufen einen Hinweis darauf geben.

Die Komposition des Fahrzeugs stimmt. Den edlen Part übernimmt neben den Felgen die "Monte Carlo Magic"-Lackierung von Standox. Leistung ist reichlich vorhanden und alle Details sind sauber ausgearbeitet. Zu seiner persönlichen 20-Jahre-Szene-Fest kann Michael auf ein rundum gelungenes Fahrzeug zurückgreifen.

Text & Fotos: Heinz Bauriedel



Flügeltüren? Nö!



Unauffällig verbaute HiFi-Anlage



Glänzend in Form: hochglanzverdichtete Stefan "BCW" in 9- und 10 x 14



FLASH-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: Ascona C 1.8 SR/E (1984) • **Motor:** 2-Liter-16V (C20XE), Ansaugbrücke Risse Motorsport, 45er Weber Doppelvergaser, Bosch-Zündung, Zylinderkopf geplamt, verstärkte Zylinderkopfdichtung von Risse Motorsport, Verdichtung erhöht, verstärkte Ventildfedern und Hydrostößel, Ventile strömungsgünstig bearbeitet, ausgefräste Ein- und Auslasskanäle, 292-Grad-Nockenwellen, Honda-Civic-Kühler, kein Ausgleichsbehälter, Senator-Lüfter, erleichterte Schwungscheibe, Mitsuba-Benzinpumpe • **Auspuff:** Jetex/ForTex Gruppe A 63,5 mm mit geändertem Endrohr • **Leistung (max.):** 210 PS • **Kraftübertragung:** F16-Fünfgang-Getriebe • **Fahrwerk:** gekürzte H&R Federn, Spax-Dämpfer (VA) 12fach verstellbar, hinten AVO-Shock-Dämpfer 24fach verstellbar, 130/110 mm • **Felgen (Herst./Größe):** hochglanzverdichtete Stefan "BCW" / 9 x 14 ET20 mit 15-mm-Scheiben, 10 x 14 ET8 mit 20-mm-Scheiben • **Bereifung (Herst./Größe):** Dunlop "Toyo Proxes" / 205/45 14, 225/40 14 • **Bremsen (vo/hi):** innenbelüftete Scheiben / Scheiben (Kadett E 16V) • **Weitere Extras:** Frontschürze vom Ascona C Sprint, Motorhaube mit Lüftungsschlitzen und "bösem Blick", Heckschürze vom Ascona C Sprint, BMW-E36-Seitenschweller, Kotflügel mit Lüftungsschlitzen links und rechts, Universal-Heckflügel um 10 cm gekürzt, Golf-I-Radläufe (2,5 cm breiter) vorne pro Seite, hintere Seitenteile um 5 Zentimeter verbreitert pro Seite, Tür- und Kofferraumschlösser geleast; Antennen-, Scheibenwischer-, und Düsenlöcher ver-

schweißt; Heckleuchten schwarz lasiert, Nebelscheinwerfer in der Frontschürze geleast, Glassonnendach von Ford, Scheinwerfer und Rückleuchten vom Ascona C 88er Modell, Sicken geleast, Tanköffnung zugeschweißt und Tankrüssel in den Kofferraum verlegt. Frontscheibe vom 88er Modell mit Blaukeil, Seitenleisten an den Türen entfernt, Zentralverriegelung über Funk, Bremskraftverstärker Kadett E 16V, Haubenlifter von Jamex, Einarmscheibenwischer (Fiat, Citroen Eigenbau), alle Anbauteile im Motorraum inkl. Achse und Federbeine sind in Silber-Metallic lackiert, Color-Verglasung, Lackierung in "Monte Carlo Magic" • **Interieur:** 33er Raid Lenkrad, Sparco-Sportsitze, Hosenträgergurte in Schwarz, Wiechers-Sitzkonsole, Kunstleder in Schwarz und Champagner, Wiechers-Käfig, Wiechers-Dom-Heckstrebe, Cockpit in Schwarz und Champagner lackiert, modifizierte D&W-Mittelkonsole, um fünf Zentimeter gekürzter Schalthebel, Zusatzarmaturen, diverse Airbrush im Innenraum, Alu-Pedale; Kofferraum, Himmel, Einstiegsleisten, Mittelkonsole Lenkrad, Ablage, Schaltsack, Sitze, Seitenverkleidungen usw. in Schwarz/Champagner beledert • **ICE:** Alpine-Radio mit 6fach-Wechsler, zwei Rockford-Endstufen "100.2" à 1.200 Watt, Alpine-Endstufe "v12" (300 Watt), Basskiste, zwei 38er Boxen à 1.200 Watt, zwei JBL-Boxen à 250 Watt, vier JBL-Boxen à 60 Watt, HF-Kondensator • **Danksagung:** "an Bernhard Zech und Mark Meister (Teilebeschaffung), Mutter Renate (Nähen der Lederteile im Kofferraum), Axel Pape, Dennis Piescinski, Lackiererei Peter Wismach, Sattlerei Brügger, Schleiferei Walter"

Universal-Flügel um zehn Zentimeter gekürzt



"Dr. Risse" himself



Zweiliter-16V aus einem Kadett E GSi

