

OPEL *flash* Scene

0 6
4 1198036 203802 1

Reloaded
1993er
Astra F GSi



Edel beflügelt

1998er
Omega B



1985er Ascona

1971er GT Targa

1965er Diplomat A



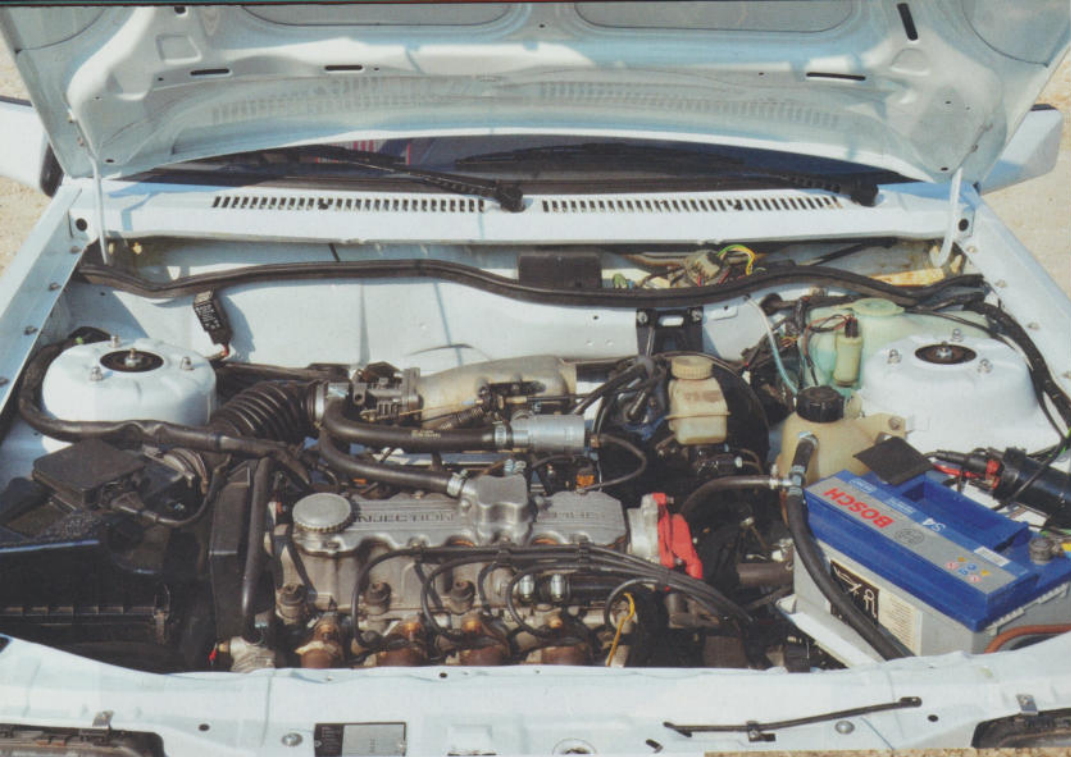


Wie mag wohl ein Ascona Cabrio für 350 Euro aussehen? Georg Weiß bewies die Leidenschaft, zusammen mit Kumpels ein nacktes Cabrio zum zweiten Leben zu erwecken. Obwohl (oder weil?) das Fahrzeug nicht dem hundertprozentigen Originalzustand entspricht, findet es heute viele Bewunderer.

Voll-Treffer

**350-Euro-Deal macht das
Trio komplett – 1985er
Ascona GT Cabrio**





Hier arbeitet ein 2-Liter-Achtventiler aus einem Astra F.

Seinem Nachnamen macht Georg alle Ehre. In seinem Fuhrpark befinden sich heute drei weiße Ascona C. Sein Faible für die dritte Generation des Ascona entsprang einer Mitfahrt bei Freundin Becky in einem Ascona B. Die Taxifahrt löste den „will-ich-auch-haben“-Effekt aus. Bei einem Autohändler in Werneck entdeckte er im Vorbeifahren einen ziemlich heruntergerittenen Ascona, der den Blick auf ein weiteres Fahrzeug versperrte: eine C-Limousine im Topzustand mit nur 36.000 Kilometern auf der Uhr. Bei Eintragungen von Felgen und Sportfahrwerk bestätigte der TÜV dem Ascona einen rostfreien Zustand, der aber keinesfalls im Winterbetrieb verunstaltet werden sollte. Dementsprechend folgte ein anderer weißer Ascona C Fließheck als Winterauto. Damit die Dreierbande komplett werden konnte, war die Suche nach einem Cabrio die logische Folge. Gar nicht so weit weg von seinem Heimatort bot jemand bei eBay ein Wrack als Bastelobjekt an: Einen sehr mitgenommenen 1985er Ascona C in der Cabrioversion, aber ohne Schlüssel. Kaufen oder nicht kaufen? Eiligst kontaktierte Georg die Mäuser-Brüder Mike und Marcel, deren handwerkliche Kunst in der Szene dank mehrerer top aufgebauter Vectras für Aufsehen gesorgt hatte.

Das Trio machte sich zunächst an die Behebung der durch die braune Pest verursachten Schäden. Die selbsttragende Ganzstahlkarosserie besitzt aufwendige Verstärkungen an





der Bodengruppe, am Frontscheibenrahmen sowie an der A- und B-Säule. Vor allem die längs verlaufenden Verstärkungen konnten ihren Zweck nicht mehr erfüllen, obwohl die Schweller an sich noch brauchbar waren. Nach dem Sandstrahlen taten sich weitere Schwachstellen auf, so dass ein komplett neuer Vorbau eingebaut wurde, der sich in Belgien fand.

„Die Entwicklung des Cabrios fand bei Porsche statt“, verrät uns Ge-

org. „Windkanalversuche sowie die Abnahme ebenfalls“, fährt er fort und weist darauf hin, dass Porsche offiziell nie erwähnt werden wollte. Bei den ersten Modellen wurden die Dichtungen per Hand aufgespritzt, bevor sie für die Massenfertigung auf dem Fließband im Karosseriewerk Voll in Würzburg-Heidingsfeld vorbereitet wurden. Die Zweitürer transportierte man vom Opel-Werk in Antwerpen zum Werk in Süddeutschland, in dem – parallel zum Ascona C – das Cabrio des Toyota

Celica T16 (erste Celica mit Frontantrieb) entstand. Die Historie des Vollaufbaus mit der Nummer 19.979, also Georgs neueste Errungenschaft, ist ihm bekannt. Zunächst diente er als Vorfürswagen bei einem Würzburger Händler, bevor er nach Margethöchheim verkauft wurde. Anschließend bereitete er drei Piloten im Raum Darmstadt einiges Vergnügen. Der letzte Vorbesitzer hätte ihn gerne neu aufgebaut, wenn Zeit und Geld dem entsprochen hätten. Der Kreis schließt sich mit der Offerte bei eBay.



Besitzer von drei Asconas: Georg Weiß



Die Basis des Ascona C C2 (Modellpflege) konnte trotz des serienmäßigen 1,6-Liter-Hubraums bereits die großen Achsschenkel und Antriebswellen aufweisen, was eine Aufrüstung auf 2 Liter vereinfachte. Der 2-Liter-Achtventiler tobte sich einst in einem Astra GSi aus, bevor er nach einer Generalüberholung im Bauch des Ascona eingepflanzt wurde. Eine schärfere Nockenwelle sowie Fächerkrümmer und die modifizierte Auspuffanlage mögen zu den in Serie



FLASHFACTS Typ: Opel Ascona GT (C2) Cabrio (1985) • **Motor:** 2-Liter-8V-Vierzylinder (Typ C20NE), Sportnockenwelle von Leidinger-Tuning • **Auspuff:** Lexmaul-Fächerkrümmer, geregelter Kat, Gruppe-A-Auspuff • **Leistung:** 115 PS • **Kraftübertragung:** 5-Gang-Schaltgetriebe • **Fahrwerk (v/h):** Eibach-Federn (35 mm), Koni-Sportdämpfer • **Felgen (Herst./Größe):** EXIP, generalüberholt, Betten poliert, 7 x 15 Zoll ET 38, 20-mm-Distanzscheiben • **Bereifung (Herst./Größe):** Barum, 195/50R15 • **Bremsen(v/h):** Scheiben 238 mm / Trommeln • **Weitere Extras:** Voll-Umbau, Hella-Frontansatz, Mattig-Grill, Lackierung Casablanca-Weiß, Opel-Heckspoiler • **Interieur:** Sitze v. Kadett GSi • **ICE:** Pioneer-Aktiv-Woofer • **Danksagung:** Opel Team 05, besonders Marcel & Mike (Karosserie), Dr. Göbel (Technik)



angegebenen 115 PS das eine oder andere Pferdchen mehr galoppieren lassen, was allerdings vollkommen unerheblich ist. „Die Mäuser hätten gerne mehr am Ascona gemacht“, schmunzelt Georg. Seine Aussage betrifft nicht nur die Motorisierung. Räder und Fahrwerk besitzen die klassische Linie mit zeitgemäßen EXIP-Felgen und dezenter Tieferlegung durch Eibach-Federn. Die ebenfalls bei eBay gekauften EXIP mit polierten Betten waren bereits generalüberholt und

in Casablanca-Weiß lackiert. Dass genau diese 7x15 EXIP bereits von einem der Vorbesitzer des Asconas in den Papieren eingetragen worden waren, bewertet Georg als genialen Zufall. Der Innenraum könnte beim einen oder anderen TÜV-Prüfer durchaus als Original durchgehen. Jedoch nicht bei Kennern der Opel-Materie, die sofort die Sitze als „Nicht-Ascona“ identifizieren würden. „Sie stammen aus einem Kadett GSi Baujahr 1986“, berichtet Georg, der die

Rücksitzbank in gleichem Stoff beziehen ließ. Dem in diesem Sommer anstehenden H-Kennzeichen widersprechen weder Sitze noch der Hella-Frontansatz oder der Mattig-Grill. Keine Frage, im Brennpunkt steht die Erhaltung des 30 Jahren alten Cabrios, dessen knapp 2.900 Einheiten ihn zu einem wahrlich besonderen Gegenstand der Opel-Geschichte machen.

Text & Fotos: Heinz Bauriedel, Restaurationsfotos: Georg Weiß