

OPEL *flash* Scene

Nr. 07/18 Juli • Deutschland • €3,80

30.

Opel-Treffen Bohnhorst



2003er Astra G

Edition Dresden



1984er Kadett D



2008er Astra H Turbo OPC



1977er Commodore B GS/E



Glückspilz Peter Dörschmidt

Super

Auf die letzte Modellpf



Substanz!

lege umgerüstet - 1984er Ascona C1

Dank KAW-Komplett-
fahrwerk präsentiert sich
der Ascona mit Tiefgang.



Ein wirklich guten Ascona C zu finden, ist nicht mehr so einfach. Peter Dörschmidt erhielt einen heißen Tipp von Mike und Marcel Mäuser, obwohl er selbst eigentlich eher auf Manta steht. Die beiden auf Ascona spezialisierten Brüder fanden in einer Garage einen eingestaubten Ascona C Fließheck

und überzeugten Peter vom Kauf des Fahrzeugs.

Der Schritt vom Ascona B auf das Nachfolgemodell C bedeutete auch den Umstieg von Heck- auf Frontantrieb. Das Urmodell des Ascona C, produziert von August 1981 bis Oktober 1984, wird als Variante „C1“

bezeichnet. Diese Version sowie die beiden folgenden Modellpflegen C2 (bis August 1986) und C3 (bis zur Produktionseinstellung im Oktober 1988) unterscheiden sich optisch an Front- und Heckgläsern sowie an Grill, Blenden, Stoßstangen und weiteren Details. Auch technisch bestritt Opel innerhalb der sieben Jahre einen gro-



ßen Schritt nach vorne, zudem in dieser Zeit der Katalysator Einzug in die Automobilindustrie fand.

Auf der Beliebtheitsskala in der Szene rangiert der C nach wie vor weit hinter A und B. Dennoch gewinnt der Frontantrieb-Ascona immer mehr Freunde unter gestandenen Opel-Liebhabern. Die Gebrüder Mäuser riechen Ascona meilenweit gegen den Wind. Beim TÜV trafen sie einen Opel-Sympathisanten, der von einer in seiner Garage lagernden Ascona-Standuhr berichtete. „Garantiert Schrott“, vermuteten die Brüder und machten sich emotionslos und ohne große Erwartungen auf den Weg. Nach zehn Jahren Scheunenlagerung war die Lackierung kaum mehr zu erkennen, den guten Zustand jedoch hatten die Mäusers schnell erfasst. Satt 400 Euro rief der Noch-Besitzer auf. „200 oder wir gehen!“ lautete das Gegengebot. Froh darüber, dass Auto aus der Scheune zu haben, lief



Die Ausstattung ist original C1.

das Geschäft so ab, wie wir es aus bekannten US-Serien kennen: Deal and Shakehands. Der damalige Besitzer hatte das Auto vor seiner Ex-Frau verstecken müssen. Also auf den Hänger mit dem Scheidungskind und ab damit in das mäuserianische Ascona-Reich.

Nachdem sich die Brüder mit ihrem Kumpel Peter über den Kauf des Neuerwerbs geeinigt hatten, erhielt das eingestaubte Objekt sein zweites Leben. Nach gründlicher Wäsche kam die rostfreie Basis zum Vorschein. Wahnsinn, das Sondermodell Touring in der Fließheck-Version befand sich in einem unglaublich guten Zustand. Auf der Uhr standen nur 46.000 Kilometer und möglicherweise wäre der Ascona sogar fahrbar gewesen, wenn nicht das zehn Jahre alte Benzin die Vergaseranlage des 1,6-Liter-Motors außer Kraft gesetzt hätte. Wer die Mäusers kennt, hätte nun Umbauten zum Cabrio oder zum Pick-up oder wieder einen Gullwing vermutet. Diesmal jedoch standen in Absprache mit Peter, der beim Aufbau mit-half, primär OEM-Modifikationen an.

Anstatt den 1,6-Liter-N-Motor wieder aufzubereiten, entschied man sich für den stärkeren Motor des 1988er Jahrgangs: Der aus dem C3 bekannte 2-Liter-8V mit 115 PS – auf dem Papier im Vergleich zum Einkom-

Der C20NE stammt aus einem 1988er C3.



Heckleuchten und Blenden stammen vom C3.



masechser 40 PS Mehrleistung – mit dem freilich auch das F-16-Getriebe Einzug fand. Das einzige nicht von Opel stammende Zubehör, die Friedrich-Motorsport-Gruppe-A-Edelstahl-Abgasanlage ab Kat, wabbert am Unterboden frei nach dem Motto: Ein bisschen Klang muss sein...

Die Optik folgte dem Motor, sprich ein ausrangierter C3 opferte Scheinwerfer, Heckleuchten sowie die Blende. In Verbindung mit dem Frontgrill ist der C1 kaum noch vom letzten Ascona zu unterscheiden. Der nicht demontierte Heckwischer gehört zur gehobenen Ausstattung des Touring-Fließhecks und beweist, dass man eben nicht in das übliche Schema der Szene verfallen wollte. Allerdings mussten sich Stahlfelgen mit 185er Bereifung sowie die werksseitig



verbaute Federn-Dämpfer-Kombination verabschieden. Keilförmige Tiefenerlegung mit 75 mm an der Front und 55 mm hinten verringern die Höhe zu den Laufflächen der 205er Bereifung. Klassische Optik bieten die Lenso BSX in der Größe 7,5 J x 16 Zoll, deren hohe Einpresstiefe dank umlaufender Spurplatten korrigiert wurde. Die verminderten Überhänge an den Radläufen kommen dem Stand des Fahrzeugs zugute.

Der Innenraum entspricht, von Details abgesehen, dem eines Ascona C3 Touring, wie er ab Mitte 1985 angeboten wurde. Alles sauber, alles perfekt. Respekt vor einem unverbastelten Ascona C, wie man ihn von der Substanz her selten findet.

Text & Fotos: Heinz Bauriedel

FLASHFACTS Typ: Opel Ascona C1 CC Touring (1984) • Motor: 2-Liter-8V, OHC, Bosch Motronic ML4 (C20NE aus Ascona C C3 Bj. 1988) • Auspuff: Friedrich-Motorsport-Gruppe-A-Edelstahl ab Kat • Leistung: 115 PS • Kraftübertragung: 5-Gang-Schaltgetriebe F16 vom Ascona C C3 (1988) • Fahrwerk: KAW-Komplettfahrwerk Typ C, vorne 7 5mm, hinten 55 mm tiefer • Felgen: Lenso BSX 7,5 J x 16 Zoll ET 38 mit VA 5 mm und HA 10 mm Spurplatten • Bereifung: Nankang 205/40-16 • Bremsen: VA Bremsscheiben und Sättel vom Vectra A, HA original Bremstrommeln vom Ascona C C3 2.0l (1988) • Weitere Extras: C3-Frontpartie inkl. Scheinwerfer und Blinker, Rückleuchten und Blende C3 (1988) • Interieur: originale Touring-Ausstattung (C3) • ICE: Opel (Blaupunkt) Cassettenradio SC202 • Danksagung: Gebrüder Mäuser (Mike und Marcel)



1984er Cockpit ohne Drehzahlmesser



Mit Opel-Kassettenradio SC202 von Blaupunkt