

# OPEL Scene *flash*

Nr. 3/2020 • Mai-Juni • Deutschland • €4,30

## Ringtool mit Zulassung

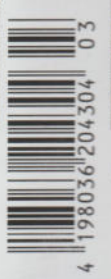
### 2008er Corsa D OPC



## Ascona & Manta 50. Geburtstag!

### 1981er Commodore C

## Fachkundig veredelt



### Tiefstapler 1982er Ascona C1



### Aufgewertet 1994er Calibra V6



### Handwerkers Liebling 1963er Kadett A Caravan

# Hoch fahren



## Mit Luft und Liebe aufgebaut – 1982er Ascona C1

Dieser Ascona ist Christopher Thümmels erstes Auto überhaupt und er wäre eigentlich ein Fall für den Schrotthändler gewesen. Als Kfz-Mechatroniker in Ausbildung suchte er gezielt ein „Bastelobjekt“. Für 600 Euro „Ablösesumme“ wechselte der rote Ascona seinen Besitzer.

– tief parken





Ascona in tiefer  
Parkposition

Fahrbar war der 1,6-Liter-Automatik nicht mehr, weshalb Christopher das Auto per Hänger „tief im Westen“ abholte. Der Ascona C aus der ersten Phase, kurz C(A1) genannt, hatte noch den 16SH-Motor mit GM-Varajet-II-Vergaser und brachte laut Datenblatt 90 PS auf die Straße. Doch bevor an leistungssteigernde Maß-

nahmen oder Motortausch überhaupt gedacht werden konnte, stand Wichtigeres auf dem Plan. Die Karosserie war dermaßen durchgerostet, dass ein „schnelles Schweißen“ kaum weitergeholfen hätte. Also folgte dem vollständigen Abspecken der Karosserie zunächst der TÜV-gerechte Aufbau, wobei sowohl der 16N-Motor als

auch das Automatikgetriebe wiederverwendet wurden. Die gehobene Berlina-Ausstattung gab keinen Grund zur Klage. Vom Zustand her gesehen war die sehr gut erhaltene Ausstattung das Beste am 600-Euro-Kandidaten.





8 x 16 Zoll – namens F1R –  
mit poliertem, stufenlosen F01-Alubett



Die Tiefe verleiht dem Ascona "Senator-Länge"



**Die Tachoeinheit des 2-Liter wurde nachgerüstet.**

Bereits nach relativ wenigen Kilometern begann die Automatik ein Eigenleben führen zu wollen. Glücklicherweise ist die Umrüstung auf ein F16-Schaltgetriebe nicht allzu aufwendig. Der neu geschlossene Frieden zwischen Mensch und Maschine hielt jedoch auch nicht allzu lange

an. Der Motor – schon von Hause aus kein "Wurst-vom-Teller-Zieher" – machte nun auch in Sachen Zuverlässigkeit seinem Namen keine Ehre mehr. Ein Bekannter hatte die günstige „Azubi-Lösung“ parat, nämlich einen 2-Liter-Vierzylinder, der einem Ascona 2.0 entnommen wurde. Mit dieser schnellen Lösung wollte sich Christopher nicht zufrieden geben. Um eventuelle zukünftige Motorprobleme elegant zu umgehen, zerlegte er die Maschine mit Hilfe seines Vaters. Der Tausch sämtlicher Dichtungen sowie Kurbelwellen- und Pleuellager erhöht bekanntlich die Lebensdauer. Der Aufwand hat sich gelohnt, denn bis dato läuft der C20NE

zuverlässig und problemlos. Um die Renovierung auch optisch zu unterstreichen, wurde der Rumpf des Motorblocks lackiert.

Erfahrung mit dem Einbau von Luftfahrwerken hatte Christopher bereits beim Auto eines Kumpels gesammelt. Er wusste, welche Teile er wo beschaffen konnte und begann, den Ascona dementsprechend umzurüsten. Allerdings sollte der Blick in den Kofferraum keinesfalls die Anwesenheit eines Kompressors und der nötigen Verkabelung verraten, weshalb er die Teile gut versteckte. Erst in Parkposition des Fahrzeugs kann man erkennen, dass hier wohl kein Gewindefahrwerk zum Einsatz kommt. Der enorme Tiefgang erzeugt in der Seitenansicht eine optische Täuschung. Der „gestreckte“ Ascona scheint die Länge eines ausgewachsenen Senators erreichen zu wollen.

Was für Räder das sind, fragt Ihr Euch? Derartige Felgen im feingliedrigen Speichendesign werden auch gerne „Zahnbürstenfelgen“ genannt, weil sich zur Reinigung der Innenseiten eine Zahnbürste als optimales Werkzeug herausstellt. Die 8 x 16-Zöller namens F1R mit poliertem, stufenlosen F01-Alubett werden in den USA gefertigt, genauer gesagt, von Chicago aus vertrieben.

**Sauber erhalten: das Interieur**



**Die Berlina-Ausstattung wurde mit den Sitzen der Modellpflege C4 erweitert.**

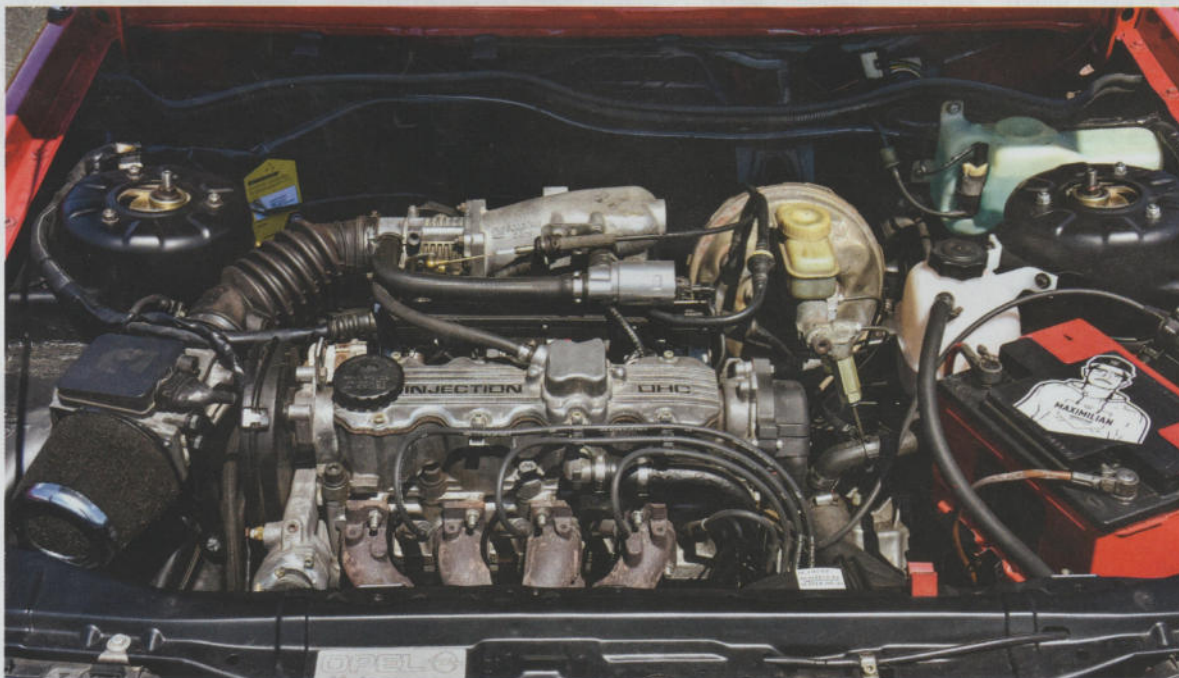


Als dankbar erwies sich – wie bereits angesprochen – die gut erhaltene Berlina-Ausstattung. Wegen der Risse im originalen Armaturenräger wurde allerdings ein neues Cockpit fällig. Und dass ein Momo-Lenkrad sowie die Sitze der Modellpflege ausgewechselt wurden, soll nun auch Erwähnung finden. Alles in allem verlangte der Ascona vier Jahre Bauzeit, wobei glücklicherweise die eigene Garage zur Verfügung stand und die Hilfe des Seniors gerne in Anspruch genommen wurde. Den Ascona trifft man übrigens auch bei markenoffenen Oldtimertreffen wie dem "Classic Love" im oberfränkischen Zell. Hier konnte die tief geparkte Limousine auch von Nicht-Opelanern viel Anerkennung einheimen.

Text & Fotos: Heinz Bauriedel



Der allseits bekannte K&N-Pilz



Anstatt des 16SH kam ein 20NE 2-Liter zu Einsatz.

**FLASHFACTS** Typ: Opel Ascona Berlina C1 • Baujahr: 1982 • Motor: Vier-Zylinder-Reihenmotor (C20NE), 8V, 1.998 ccm, Motronic ML4.1 • Leistung: 115 PS • Auspuff: Serie • Kraftübertragung: 5-Gang Schaltgetriebe (F16) • Fahrwerk: Eigenbau-Luftfahrwerk mit Komponenten von Null-Bar, Airlift-Kompressor, Eurostyle-Bälge (8 cm), geschlossene Bälge (USA) • Bremsen: Scheiben (Calibra), Trommeln • Räder: F1R F01, 8 x 16" ET25 • Reifen: Toyo Proxes 195/40R16 • Karosserie: Magmarot nachlackiert • Interieur: original Berlina-Ausstattung, Sitze Modellpflege Ascona C4, Momo-Holzlenkrad, Tauschcockpit lackiert • HiFi: Grundig WK 2011, umgebaut mit MP3-Anschluß, Boxen in der Hutablage • Danksagung: Vater und Freund