

OPEL

Club & Trend

Das Magazin für Opelfahrer



Space-Line Tigra by Bruhy



200PS im Kadett B



Kadett E Breitbau

powered by sixpack-engine



Geflügel am „E“ • CORSA A •



Ascona CC



ASCONA 400 WERKSWAGEN



Treffen 1999 -
Im Rückspiegel

Kostenlose
private
Kleinan-
zeigen



01

Das Versprechen

15. August 1995. Markus und seine Frau haben eben mit ihren beiden Autos die Abzweigung Richtung Kirchenlamitz verpasst. Gerade noch schafft er sein Wendenmanöver mitten auf der B303, sie packt es nicht mehr. Ein heranfliegender Golf kracht in das hintere Seitenteil des quer auf der Straße stehenden Ascona-C.

DAS VERSPRECHEN ▼



Glück gehabt! Außer zweimal Totalschaden blieben die Personen unverletzt. Das von Markus aufgebaute Hochzeitsgeschenk Ascona C jedoch lag zerstört im Graben. „Ich baue dir einen neuen Ascona auf.“ Sein gegebenes Versprechen, einen Perfekteren und Besseren als den Zererschossenen herzurichten, wurde kurz darauf in die Tat umgesetzt. Sie wollte unbedingt wieder einen Fünftürer, und schon trabte Markus

durch die Lande. Auf Grund einer privaten Annonce fand er ein 500-Mark-Auto Marke "unter aller Sau", 1,8E mit 115 PS ohne Kat, dafür Motorschaden inklusive – alle Bleche jenseits von Gut und Böse, jedoch Unterboden und tragende Teile im grünen Bereich. Die nächsten Wochen gehörten zum Bereich "reinauf-runter-raus" in Extremausgabe. Alle die Ausstattung betreffenden Entscheidungen überließ Markus

Die Linien des Hecks werden von Mattig-Flügelchen unterbrochen

zunächst seiner Frau. Ein auf einem Golf Cabrio entdecktes Flip-Flop-Blau gewann ebenso ihre Gunst wie das mit sattem Felgenbett gesegnete Borbet A Rad. Nicht nur das Bett der hochglanzpolierten Alus verleiht dem Fünftürer einen außergewöhnlich guten Stand. Wie ein Stier in der Arena scharrt er mit 9x16 und hinten 10x17 Zoll bestückten Hufen den Staub vom Asphalt. Selbstverständlich wurde die Karosserie daraufhin



Markus fährt nun das Scheidungskind

gung abgelöst. Das aus Calibra- und Kadett-Komponenten gefertigte Gewindefahrwerk besitzt einen Verstellbereich von 120 mm, wobei der in der Praxis nutzbare Bereich bei ungefähr 60 mm liegt. Die Hinterachse wurde mit bekannter Kombination aus gelben Konis und 45-mm-H&R Federn bestückt. Seiden-



vorbereitet, obwohl zunächst nur 16-Zöller das hintere Radhaus beglücken durften. Markus und sein "Dengelkönig" Ralph Wismann zogen vorne um 30 mm und hinten um 50 mm, wobei das Angleichen der Spaltmaße an den Türen als größter Zeitfresser dieser Aktion gewertet wird. Sie wollte Härte und sie bekam Härte. Inzwischen wurde jedoch das "zugedrehte Koni gelb" der Vorderachse von einer KW Spezialanfertiger-

weich und dennoch sportlich straff beurteilt Markus die Eigenschaften dieser individuellen Fahrwerks-Kreation. Obwohl er behauptet, sehr auf den Serienzustand der Karosserie geachtet zu haben, befinden sich doch eine Menge Fremdteile am sichtbaren Blech. Die Front zeigt sich mit dem Spoiler des 1988er Modells und wurde zusätzlich mit Grill und Blenden aus der Mattig-Kollektion bestückt. Lexmaul steuerte die Sei-



Auf dem Tankdeckel hat sich ein Airbrush verirr

tenschweller mit bei, und am Heck regieren zwei Flügel aus Mattig-Produktion. Für den Ascona C gibt es keine fertigen Adapterplatten, um den Spiegel im M3-Look mit der A-Säule zu verbinden. Mattig lieferte einfach ein grobes Stück Platte, das erst nach tagelangem Feilen und Schleifen seine Formen fand. Zurück zur Lackierung, deren Verlauf ebenfalls im wahrsten Sinne des Wortes danebenlief. Der erste Versuch mit weißem Vorlack und der schweine-teuren Lasur (1 Liter DM 280,- plus Steuer) ließ zuviel Weiß durchschimmern. Erst der zweite Durchgang mit schwarzem Vorlack brachte den gewünschten Flip-Flop-Effekt. Genügend Effekt strahlen auch die optischen Bearbeitungen des Motor- und Innenraums aus. Das von Ford beschaffte Signalgelb wurde ähnlich wie in seinem Calibra über Cockpit

17-Zoll-Borbet A passt unter das um 50 mm gezogene hintere Radhaus wie angegossen





Perfekt eingepasste 10x17er Alus. Keine Angst vom TÜV, alles abgedeckt

und Mittelkonsole verteilt. Seitenteile und Türverkleidungen von Bruhy sowie die König-Sitze durchwanderten gleiche Bearbeitungen wie entsprechendes Material seines Calibras. Das ehemals graue Armaturenbrett des weißen Asconas sah fürchterlich aus und lernte wie der Dachhimmel und alle Plastikteile den Inhalt von Folia-tec-Dosen mit der Aufschrift "schwarz" kennen. Die Vordersitze, Rücksitzbank und Armlehnen gestaltete die Firma Kotz im Rafflook. Die elektrischen Arbeiten unterstützte "Schaltplanfuchs" Bruder Michael, der vor allem die Anschlüsse des neuen LCD-Kabelbaums erfolgreich bekämpfte. Das Vergnügen des optischen und technischen Motorumbaus ließ sich Markus nicht nehmen. Ein aus einem Kadett GSi entnommener und überarbeits Kissing-Motor befeuert den Ascona, dessen Chip über



Die Anpassung der Adapterplatten für den Spiegel war eine echte Fuck-Arbeit

eingelösten Versprechen in Form des Autos gab es gewaltig Zoff im Hause Arndt. Nach vielen böartigen Behauptungen, er habe seiner Ex-Frau ihr Hochzeitsauto entwendet, möchte Markus hiermit folgendes richtigstellen: Sein Hochzeitsgeschenk war der verunfallte Ascona. Um sein Versprechen einzulösen und als Wiedergutmachung für das Wendemanöver baute er diesen hier vorgestellten Nachfolger auf. Dem Ascona erging es wie einem Scheidungskind – zu Vater oder Mutter? Da der Ascona dem Markus doch sehr ans Herz gewachsen war, fiel die Entscheidung zu Gunsten des Restaurateurs, sprich der Ascona bleibt bei Markus.



TEXT UND FOTOS: MICHAEL KOLB

bearbeiteten Kopf und Kanäle Bescheid gegeben wurde. An- und Abfuhr wird von Lexmaul geprägt. Direkt am Fächerkrümmer sorgt sich ein Kat um saubere Werte, dahinter macht eine Lexmaul Gruppe N von sich reden. Das F20-Getriebe wird von Halterungen seines Kumpels Martin Rieck im Zaum gehalten. Apropos Zaum halten, Bremsanlagen vom Calibra Turbo an der Vorderachse und vom Kadett GSi 16V bringen das "Stehvermögen" des Asconas auf Vordermann, sprich sollen unfreiwilligen Kontakt eben mit jenem verhindern. Es wäre ja alles in Ordnung mit Markus, seiner Frau und dem Ascona, doch eineinhalb Jahre nach dem



Ascona-Mittelkonsole mit Zusatzinstrumenten (Öldruck, Öltemp, Wassertemp)



Ascona C-CC, 1,8 E, Baujahr 1984

2,0 l 16V-Motor Typ C20XE aus Kadett GSi, 296-Grad-Nockenwelle, Kopf bearbeitet, polierte Ein-Auslasskanäle, Chiptuning, innen polierte Lexmaul Ansaugbrücke, Fächerkrümmer, H+M G-Kat, Lexmaul Mittel und Gruppe N Endtopf, ca. 190 PS

Bremse VA: Calibra Turbo Scheiben auf 4-Loch und Turbo-Sättel 284x24

Bremse HA: GSi 16V Scheiben und Sättel 276x10, angepasstes Bremsdruckventil in Hauptzylinder, Handbremsseil von Vectra 2000

VA: Borbet A 9x16 Zoll ET15 mit 215/40 ZR16 Dunlop SP8000

HA: Borbet A 10x17 Zoll ET20 mit 245/35 ZR17 Dunlop SP8000

VA: KW Gewindefahrwerk exklusive Sonderanfertigung für Ascona C, HA: 45 mm H&R, Koni gelb

Ascona Spoiler 88er Version, Mattig Kühlergriff und Scheinwerferleisten, Lexmaul Seitenschweller, Heck- und Dachflügel von Mattig, Mattig Spiegel in M3-Optik, Einarmwischer Eigenbau Geraffte König Vollschaalen, Rücksitzbank und Lehnen ebenfalls gerafft von Firma Kotz in Schweberdingen, Seitenteile, Türverkleidungen, Teppich von Bruhy, 32cm Momo Raid, Kadett GSi LCD-Cockpit mit roter Beleuchtung, Bosche Autoalarm Ultraschall, Tür-einstiegsleisten V2A, Soundboard **HiFi:**

Pioneer Wechsler KEH7100, 2x Pioneer GMX4000 für 40er Free-air-Woofer und 30er Crunch Rolle, Roc 1 Signat 4x100Watt für 2-Wege-System in Heckbereich, Panasonic Hochtöner über Steuergerät