

start

DAS OPEL-MAGAZIN



Cabrio der Kenner
Frischluft-Asconas
als Geheimtip

Herr der Ringe
Max Schmelings
stetes Comeback

Straße der Könner
Mit dem Corsa SR
auf Pfaden der 'Monte'

Open



Air-Festival

Cabrios waren fast schon out. Doch jetzt ist „Oben Ohne“ wieder in. Zu Recht – wie zwei neue Ascona-Cabrios beweisen

Cannes, Nizza, Monte Carlo – die goldene Meile am Mittelmeer. Wie geschaffen fürs Offenfahren, ein Stück Paradies für Windsbräute und Cabrio-Kavaliere. Palmenbekränzte Straßen, Blütenduft und ansichtskartenblauer Himmel – alles stimmt: Sonne, Klima und das Ambiente. Da fallen schnell die Hüllen, flattert oft ein Lächeln wie ein bunter Schmetterling von irgendwo am Straßenrand ins luftige Cockpit.

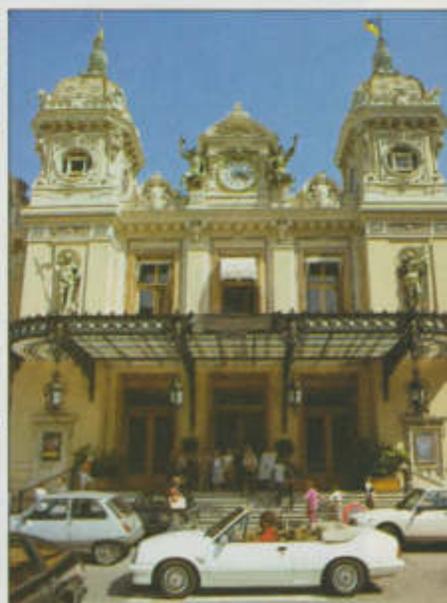
Zum Beispiel das des Mandelverkäufers im Yachthafen von Antibes. Die frisch gefüllte Tüte gleitet ihm aus der Hand, als er sie sieht: Petra, im roten Sommerfummelchen und das schneeweiße Ascona-Cabrio. „Très bien, formidable!“ – Es ist schwer, mit diesem Auto nicht aufzufallen. Trotz der umherschwirrenden „Konkurrenz“: Lamborghini Jalpa, Cadillac Eldorado, Rolls-Royce Corniche Cabriolet. Verzückt blickt der Mann auf „Schneeweißchen und Rosenrot“, schenkt mit einer unnachahmlichen Grandezza die braune Mandeltüte dahin, als wären's die Kronjuwelen des englischen Königshauses. Und sie schmecken vorzüglich.

Nizza, Boulevard des Anglais. Vor 60 Jahren starb hier, vor den prachtbeladenen Fassaden der großen Nobel-Hotels, die schöne amerikanische Tänzerin Isadora Duncan. Ihr langer Schal hatte sich

Ein Beitrag von Walter Fuchs (Text) und Wolfgang Drehsen (Fotos)

in den Speichenrädern ihres offenen Bugatti verfangen und sie erdrosselt.

Petra trägt keinen Schal. Und das Ascona-Cabrio hat auch keine Speichenräder. Trotzdem müssen wir immer wieder an die prominente Verblüdete denken, als wir vor dem Spielcasino von Monte Carlo die vielen Blicke spüren



Kein Dach überm Kopf, aber Sonne im Auto: Mit dem Ascona-Cabrio gehört man nicht nur vor dem Casino von Monte Carlo zu den Gewinnern



Extras: Ledersitze gibt's ebenso wie ein Fünfgang-Getriebe



Kleinserie: 250 Schwaben-Cabrios im Jahr



Oben ohne: Mit wenigen Handgriffen läßt sich das solide Baumwollstoff-Verdeck öffnen

Blickfang: Aluräder mit 185/70 Breitreifen



Blickt am Reißbrett durch: Heinz Keinath



Augenweide: Zwei Schönheiten unter sich



Handarbeit: Einschweißen der Längsträger



Schickes Beiboot: Keinath-Cabrio für 40 000 DM

und uns unausgesprochen fragen: Soviel Aufsehen kann man mit einem Opel erregen?

Ja, man kann! Beweis: In Deutschland ist dieser extravagante Ascona ein Renner. Die Käufer stehen Schlange, die erste Jahresproduktion ist bereits ausverkauft. Bis Weihnachten werden 250 Oben-ohne-Opel die Montagehalle verlassen haben. Die steht allerdings nicht - wie man vermutet - am Main, sondern an der Erms in Süddeutschland. Aus Rüsselsheim stammt nur das Basisfahrzeug, der zweitürige Ascona mit Stufenheck. Den Umbau zum offenen Viersitzer besorgt ein schwäbisches Familienunternehmen: Auto Keinath in Dettingen, eine alteingesessene Opel-Vertretung mit über 100 Mitarbeitern.

Den Entschluß, ein Ascona-Cabriolet zu bauen, faßte Opel-Händler Heinz Keinath ganz spontan: „Ich saß auf dem Balkon unserer Ferienwohnung im Allgäu. Plötzlich fuhr unten ein traumhaft schönes Cabrio vorbei. Am Steuer ein älterer Herr, daneben ein junges Mädchen. Das war am 29. Oktober 1982. Drei Tage später haben wir uns in Dettingen ans Werk gemacht.“

Tatkräftige Unterstützung für seine Vision vom offenen Ascona fand der findige Schwabe sofort bei den übrigen Mitgliedern des Keinath-Clans: bei Bruder Horst, dem Techniker und bei Bruder Walter, dem Kaufmann. Zunächst galt es, detaillierte Konstruktionszeichnungen anzufertigen. Schon dabei war das Trio nicht auf fremde Hilfe angewiesen: Heinz, mit 44 der Senior, ist gelernter Konstrukteur.

Zweiter Schritt: Intensive Beratung mit dem TÜV. Heinz Keinath: „Wir wollten nicht riskieren, bei der TÜV-Abnahme mit einem Auto auf den Bauch zu fallen, das nicht den Bestimmungen entsprach. Deshalb haben wir beizeiten mit dem TÜV in Stuttgart alle kritischen Fragen ausdiskutiert.“ Gleichzeitig wurden Erkundigungen bei Opel in Rüsselsheim eingeholt, und dort half man mit Tips und Unterlagen.

Dann kam der Tag, an den sich Heinz Keinath mit Schauern erinnert: „Wir mußten einen nagelneuen Ascona zersägen. Es tat mir in der

Seele weh, als er geköpft und das Dach abgeschnitten wurde.“ Damit allein war es natürlich nicht getan: Außerdem wurde die gesamte Innenausstattung ausgebaut - Sitze, Verkleidungen, Dämm-Matten, Armaturen und Kabelbaum. Unangetastet blieb lediglich die Technik: Motor, Antrieb und Fahrwerk.

Viel Kopfzerbrechen bereitete den schwäbischen Tütlern anfangs die Verstärkung der Bodengruppe. Grund: Die Karosserie hatte mit dem Dach nicht nur den „Kopf“, sondern auch die erforderliche Festigkeit verloren. Das Ei des Kolumbus: Ein Stützkorsett aus bis zu zwei Millimetern dickem Stahlblech für sämtliche Holme und Traversen. Vor allem im Bereich der Türschweller und Türpfosten wurde nicht mit Material gespart. Von außen ist davon freilich kaum etwas zu sehen. Lediglich die beiden zusätzlichen Längsträger unter den Türen lassen etwas von dem Aufwand ahnen, der hier betrieben worden ist. Unsichtbar auch die quadratmetergroße Panzerplatte zwischen Fondsitzbank und Kofferraum, die dem Heck die notwendige Stabilität gibt.

Daß ihr offener Ascona genauso verwindungsfest geriet wie ein Serienfahrzeug aus Rüsselsheim, haben die Keinath-Brüder inzwischen schwarz auf weiß: Der TÜV ermittelte bei den obligatorischen Tests erstklassige Werte für ihr Cabrio.

Etwas Besonderes haben sich die Dettinger Veredler einfallen lassen, um den Windschutzscheibenrahmen steif auszulegen: In das Hohlprofil werden nach einer patentierten Methode hochfeste Vierkantrohre hineinpraktiziert. Das verleiht dem Rahmen viel Stabilität und macht einen Überrollbügel überflüssig. Ausgeklügelt und ungewöhnlich unkompliziert ist der Fensterkurbel-Mechanismus, der es gestattet, die hinteren-Seitenscheiben komplett zu versenken. Heinz Keinath: „Das hat mir schlaflose Nächte bereitet.“

Schlaflose Nächte bereiteten dem mutigen Unternehmer-Trio wohl auch die Entwicklungskosten: 1,4 Millio-

nen Mark mußten für das ehrgeizige „Projekt KC 3“ aufgebracht werden - viel Geld für einen mittelständischen Betrieb, aber auch ein Zeichen dafür, wie ernst man an der Erms das Vorhaben „Ascona Cabrio“ nahm. Der Löwenanteil der Millionen-Moneten ging für den Bau von Formen drauf. Die Form beispielsweise für einen kleinen Plastikstopfen, der nicht teurer ist als elf Pfennige, schlug mit 13800 Mark zu Buche. Auch für unzählige andere Kleinteile mußten erst einmal Herstellungsverfahren entwickelt werden: Für Gummiprofile, Führungs-

bleibt genügend Platz fürs Gepäck von Vieren.

Besonders stark ins Geld gehen beim Bau des Keinath-Cabrios die Blechteile, die für die Verstärkung der Karosserie benötigt werden. Alle müssen mühsam von Hand geklopft werden. Einzige Hilfsmittel: Modelle aus Hartholz, die bei der Bearbeitung als Unterlage dienen. Nicht weniger aufwendig ist das Einpassen der Elemente: Alles wird nach dem teuren Lösch-Schweiß-Verfahren mit dem Bodenblech verbunden. Doch auch dieses Geld ist gut angelegt, denn so ist extrem hohe Festigkeit garantiert.

Wenn die Schweißarbeiten abgeschlossen sind, wird das Fahrzeug innen und außen gegen Rost geschützt - mit fünf Kilo Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz und Hartwachs. Eine Spezialpaste macht alle Schweißnähte und Falze wasserdicht. Fast schon selbstverständlich: Eine Sechs-Jahres-Rostschutzgarantie. Und trotz all dieser Verstärkungs- und Korrosionsschutz-Maßnahmen leidet das Keinath-Cabrio keineswegs an Fettleibigkeit: Es wiegt mit 1040 kg nur 70 Kilo mehr als das Serienmodell.



schienen und Verkleidungen. Als äußerst hilfreich erwies sich eine Modelliermasse, wie sie von Zahntechnikern bei der Herstellung von Prothesen verwendet wird.

Die Seitenscheiben wurden ebenso nach Maß gefertigt wie das Verdeck - einschließlich Plane, Spriegel und Verschlüssen. Und wenn's ging, blieb man in der schwäbischen Nachbarschaft. So ist zum Beispiel ein Autosattler aus dem Nachbardorf fürs Dach zuständig. Er verwendet nur bestes Material - dreilagigen, lichtecht eingefärbten Baumwollstoff. Das Resultat all dieser sprichwörtlichen Gründlichkeit sieht nicht nur gut aus, es ist auch funktional. Ohne Mühe läßt sich das Verdeck zurückschlagen. Samt Klappmechanismus verschwindet es komplett in einer Wanne, die in den Kofferraum eingelassen ist. Trotzdem

Besonders stolz ist Heinz Keinath auf eines: „Wir haben nur sechs Monate gebraucht, um unser Cabriolet serienreif auf die Beine zu stellen. Und wir haben 16 neue Arbeitsplätze geschaffen. Im nächsten Jahr wollen wir auf 20 Mann aufstocken.“

Außerdem die Zusammensetzung der Käuferschaft: Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten. „Die Kunden kaufen den Wagen oft für ihre Gattinnen und zahlen gern den Preis von 40000 Mark. Wo sonst bekommt man für so wenig Geld ein viersitziges Cabriolet?“ schätzt Keinath seine Chancen ein. Und gemessen an Ausstattung und Verarbeitungsqualität ist das Auto seinen Preis wert: 39850 Mark für die Grundversion mit 1,3-Liter-75-PS-Motor, 670 Mark mehr für die 1,6-Liter-90-PS-Maschine. Serienmäßig sind



Leichtmetallfelgen mit 185/70 SR-13-Breitreifen, Frontspoiler, von innen verstellbare Außenspiegel, abschließbares Handschuhfach, rutschfeste Spezialfußmatten und Persenning. Gegen Aufpreis gibt's alle erdenklichen Extras. Vertrieben wird das Auto über ausgesuchte Opel-Händler in der ganzen Bundesrepublik.

Schlichter, deshalb aber keineswegs weniger attraktiv ist auch ein anderes Ascona-Cabriolet, das in einigen Tagen Premiere feiert: Der Open-air-Ascona der Münchner Opel-Vertretung Häusler. Ab September soll die bayerische Version des Opel-Cabrios dem Keinath-Auto kräftig Konkurrenz machen. Und bei einem Basispreis von nur 26050 Mark haben die Münchner gute Karten. Stellt sich natürlich die Frage: Ist die Herstellung angesichts eines derart niedrigen Verkaufspreises überhaupt rentabel? Schließlich erweist sich der Aufwand, der von Häusler getrieben werden muß, als nicht geringer: Wie das Keinath-Auto muß auch der Häusler-Ascona aufgeschnitten, bis aufs nackte Bodenblech gestrippt, verstärkt und samt Verdeck neu aufgebaut werden. W. Peter Schulz, Geschäftsführer der Johann Häusler-Vertriebs GmbH, glaubt fest daran, daß sich der Aufwand lohnt: „Bei uns wird es die Masse bringen. Wir wollen 1500 Autos im Jahr verkaufen.“

Stückzahlen in dieser Größenordnung lassen sich nicht mehr mit Handarbeit, sondern nur mit Großserientechnik realisieren. Folgerichtig hat sich Häusler beizeiten nach einem potenten Partner umgesehen und ihn in der Würzburger Karosseriefabrik Voll gefunden, einem Spezialunternehmen, das seit Jahrzehnten Sonderaufbauten aller Art herstellt – vom Geländewagen für die Polizei bis zum Konferenzbus für saudiarabische Wüstenfürsten. Hinzu kommt, daß es zwischen Voll und Opel traditionell gute Beziehungen gibt: In Würzburg wurden lange Zeit die Führerhäuser für die legendäre Blitz-Reihe gefertigt.

Anders als in Dettingen werden in Würzburg die Bleche nicht von Hand zurechtgeklopft, sondern von hydraulischen Pressen geformt. Das macht natürlich einen höheren Kapitaleinsatz erforderlich. W. Peter Schulz: „Allein in die Werkzeuge haben wir insgesamt 1,4 Millionen Mark investiert. Die Gesamt-Entwicklungskosten für unser Cabriolet belaufen sich auf 2,5 Millionen Mark.“

Eine halbe Million haben allein die Fahrversuche und Prüfstand-Tests verschlungen, die bei Porsche in Weissach durchgeführt worden sind: Dauerlauf über Rüttelpisten mit Kopfsteinpflaster und blank polierten Aluminiumplatten, Vollbremsmanöver auf der Querrillenstrecke, extreme Verwindungs- und Biegetests. Insgesamt wurden drei Rohkarossen und vier fertige Fahrzeuge systematisch „kaputtgeprüft“.

Den ersten Prototyp hatten die Münchner bereits im April 1982 vorgestellt – ein Auto, das von einem Spezialbetrieb mit dem exotischen Namen Tropic entwickelt und von dem italienischen Blechkünstler Michelotti karosiert worden war. Serienreif wurde das Auto allerdings in England gemacht: Das Planungs- und Konstruktionsbüro International Automobil Design (IAD) fertigte praxismgerechte Pläne für den Umbau des Ascona und für die Herstellung der benötigten Werkzeugmaschinen an. Eine gewaltige Aufgabe: Über 300 verschiedene Einzelteile mußten neu konstruiert werden, allein die Planzeichnungen brachten es auf ein Gesamtgewicht von 70 Kilo. Um die Umsetzung der Pläne kümmerte sich dann das deutsch-englische Ingenieurbüro Hammond & Thiede, das Niederlassungen in Dover und in Sulzbach am Main unterhält.

Die Vorgabe der Münchner für alle Planer und Ingenieure lautete: Ein Cabriolet zu bauen, das nicht nur fahrsicher und verwindungssteif, sondern auch wertbeständig und lange haltbar ist. Häusler-Geschäftsführer Schulz: „Wir wollen kein Bastelauto auf die Räder stellen, sondern ein professionell gefertigtes Qualitätsprodukt.“

Man merkt's beim Fahren: Das Häusler-Cabriolet – mit 1000 kg nur 30 Kilo schwerer als die Limousine – macht sowohl auf welligen Provinz-

straßen als auch bei Vollgas auf der Autobahn einen äußerst soliden und vertrauenerweckenden Eindruck. Nichts klappert, nichts rappelt oder flattert wie ein Fähnchen im Wind, und selbst der Aufbau dreht sich selbst in scharf gefahrenen Haarnadelkurven nicht. Auf der Fondsitzebank, die zwei Personen reichlich Platz bietet, reist man bequem: Der Knieraum ist nicht kleiner als bei einer serienmäßigen Ascona-Limousine. Vor lästiger Zugluft sind die Insassen gut geschützt: Zwei in die vorderen Türen eingearbeitete Dreieckfenster lassen – wie auch beim Keinath-Cabrio – die Luftwirbel über die Köpfe hinwegstreichen.

Die Fahrleistungen des Häusler-Luftikus hängen von der Motor-Ausrüstung ab: Je nach Wunsch kann das Auto mit Triebwerken zwischen 1,3 und 1,8 Litern Hubraum versehen werden. Die Spitzengeschwindigkeiten liegen dabei zwischen 150 und 180 Stundenkilometer.

Der Open-air-Ascona Häuser kann übrigens bei jedem Opel-Händler bestellt werden. Der Kunde unterschreibt einfach den Kaufvertrag für einen normalen Stufenheck-Ascona und ordert zusätzlich den Cabrio-Umbau wie ein gewöhnliches Extra. Sonderwünschen wird in nahezu unbegrenztem Umfang Rechnung getragen: Lederlenkräder, die zur Wagenfarbe passen, sind genauso lieferbar wie Ledersitze, Spezialfelgen und Spoiler. Ist der Auftrag erteilt, wird das Auto bei Voll in Würzburg ganz nach den individuellen Vorstellungen des Käufers gebaut. Die Lieferfristen sind dank der großen Fertigungskapazität von 150 Fahrzeugen im Monat gering: Vier Wochen nach Bestellung steht das „Windspiel“ vor der Tür.

Doch die aufregendste Nachricht kam erst vor wenigen Tagen aus München: Für nur 10800 Mark kann künftig jeder, der einen gebrauchten und gut erhaltenen Ascona mit Stufenheck besitzt, sein Auto in ein Cabrio umbauen lassen. Den Auftrag nimmt jeder Opel-Händler entgegen. Wie beim Neufahrzeug wird auch hier der Umbau bei Voll in Würzburg besorgt. Preiswerter kann es nicht sein, einen offenen Opel zu fahren. 



Häusler-Cabrio: Frischluft-Ascona für 26 050 Mark



Diätkur: Trotz Verstärkungen nur 30 Kilo schwerer als das Serien-Modell



Sonderanfertigung: Sport-Felgen



Raumangebot: Das Verdeck verschwindet hinter dem Fondsitze, und so bleibt Platz für fünf



Maßarbeit: Cabrio-Fertigung bei Voll