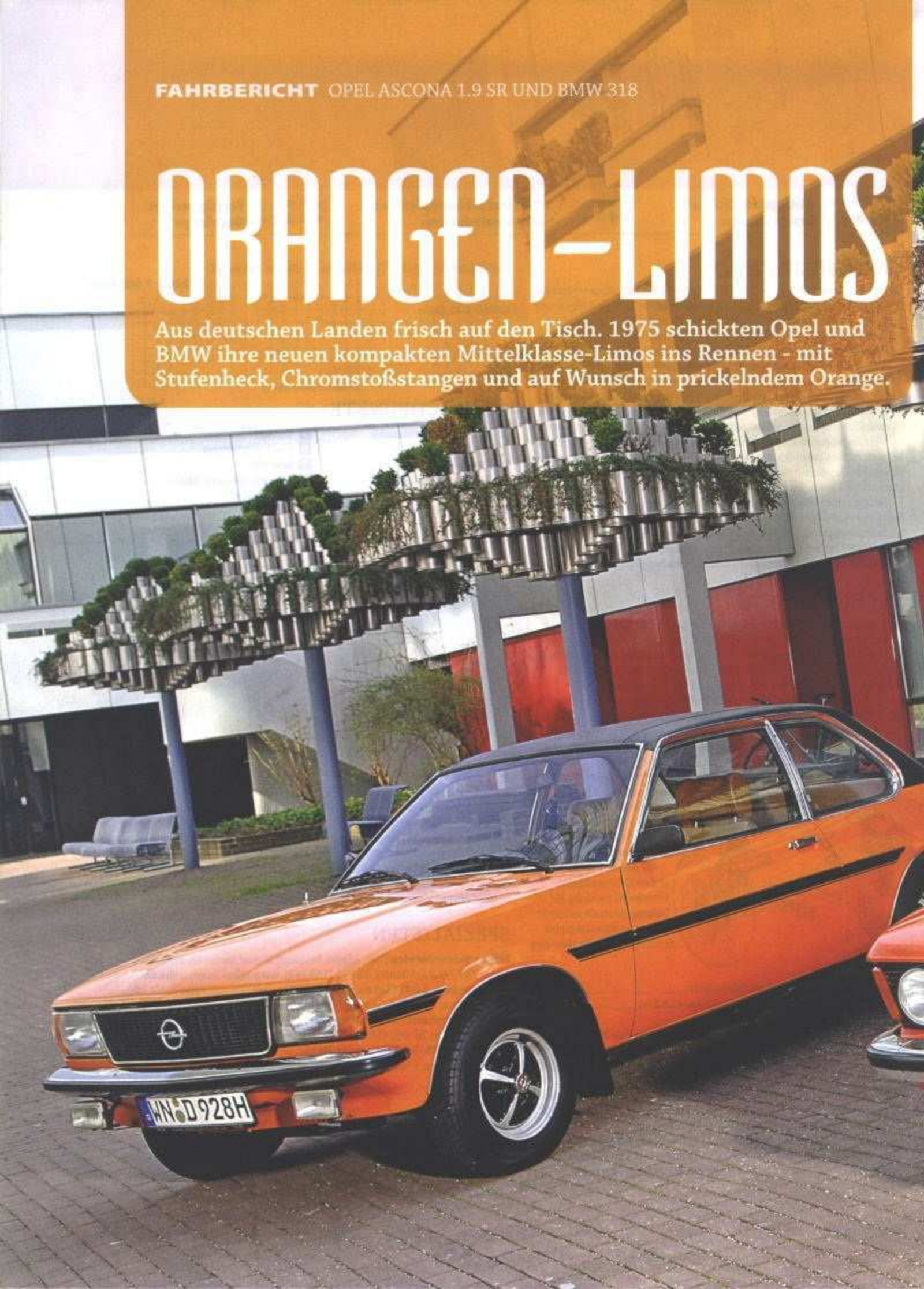
ORANGEN-LIMOS

Aus deutschen Landen frisch auf den Tisch. 1975 schickten Opel und BMW ihre neuen kompakten Mittelklasse-Limos ins Rennen - mit Stufenheck, Chromstoßstangen und auf Wunsch in prickelndem Orange.



Ein Bild wie vor 30 Jahren: Ein Opel Ascona B und ein Dreier-BMW parken im Hof des Geno-Hauses in Stuttgart

EINE SPEZIELLE AUFMERKSAMKEIT für Raucher: Ein riesiger Aschenbecher, den man auch bei Nacht gut findet", lobte Opel ungeniert die Ascona-Ausstattung in einem Prospekt. Und BMW positionierte in den Modellen der Dreier-Reihe an prominenter Stelle am Instrumentenbrett einen großen Knopf mit der Beschriftung: ZIG. ANZÜNDER.

Tja, rauchfreie Zonen waren in dieser Zeit noch kein Thema. Wir schreiben das Jahr 1975. Naschkatzen erinnern sich vielleicht an den Slogan „Mars macht mobil bei Arbeit, Sport und Spiel" und Musikfreunde an den Titel Paloma Blanca der George Baker Selection, der drei Monate die deutsche Hitparade anführte. Und Autofans wissen sicher, dass BMW und Opel damals ihre neuen Mittelklasse-Helden präsentierten. Oder nicht?

Zugegeben, es gab aufregendere Automobile als einen Dreier-BMW oder einen Opel Ascona B – und vielleicht bewahrten wir deshalb viel zu wenige von ihnen vor der Schrottpresse. Aber wer damals missmutig im Fond des Ascona auf den Vollschaumsitzen saß, weil es mal wieder zur Oma ging, obwohl im Zweiten gerade Bonanza lief, entdeckte seine verborgene Liebe zur einstigen Familienkutsche möglicherweise erst, als es fast schon zu spät war.

Auf jeden Fall fiel es leichter, einen BMW für diese Geschichte aufzutreiben als einen Opel. Markus Hirsch aus Stuttgart hat seinen 318 im knalligen 70er-Jahre-Phönix-Orange mit Hilfe von Freunden aufwendig restauriert und ihm dabei das höherwertige Gesicht des 320 mit Doppelscheinwerfern spendiert. Aber ein Sonderangebot war damals auch der 318 mit seinen Einzellampen nicht.

Für die Bayerischen Motorenwerke war es keine leichte Aufgabe gewesen, einen Nachfolger für das Erfolgsmodell 02 zu konzipieren. Im Vordergrund standen dabei gesteigerter Komfort und mehr Sicherheit. „Was man beim kompakten BMW als Sicherheit kauft, ist nicht billig. Was man aber dadurch gewinnt, ist unbezahlbar", schrieben die Werbetexter.

Hervorgehoben wurden computerberechnete Knautschzonen, besonders konstruierte Dachsäulen, ein Tank in Schutzposition vor der Hinterachse und vieles mehr. Doch Komfort und Sicherheit bedeuteten auch zusätzliches Gewicht, das die Motoren zu schleppen hatten.

Anfangs gab es den Dreier-BMW nur mit Vierzylindern, die von einer Weiterentwicklung des mit dem BMW 2500 eingeführten Drei-Kugelwirbelwannen-Brennraums profitierten, und ein Leistungsspektrum von 90 PS (316) bis 125 PS (320i) boten. Die Vergaser-Versionen 316, 318 und 320 kamen sogar mit Normalbenzin aus.

Die schnörkellose Karosserie stieß zunächst wegen ihres unharmonischen Hecks auf Kritik. Die Rettung nahte dann in Form einer schwarzen Blende zwischen den Heckleuchten, die das BMW-Hinterteil nicht mehr so kahl wirken ließ.

Keineswegs kahl präsentiert sich der Innenraum. Das zum Fahrer hin gebogene Instrumentenbrett mit den großen, perfekt ablesbaren Uhren und die ausführlich beschrifteten Knöpfe und Hebel der Belüftungsanlage schaffen eine Atmosphäre wie in einem Flugzeug-Cockpit. BMW wusste genau: Die Freude am Fahren beginnt, wenn sich der Pilot auf dem Federkernsitz mit Gummihaarauflage niederlässt und die seitlichen Sitzwülste aus Kunstleder spürt.

Und an diesem Cockpit liegt es wahrscheinlich auch, dass dieser BMW keinesfalls als antiquiert empfunden wird. Schließlich hieß es seinerzeit: „Wir haben die neuen BMW so konzipiert, dass sie ihrer Zeit voraus sind."

Die mittlerweile vergangenen 30 Jahre lassen sich beim Fahren allerdings nicht mehr verheimlichen. Zwar beeindruckt die Leichtigkeit, mit der sich die Pedale treten, der kurze Schalthebel bewegen und die Zahnstangenlenkung bedienen lassen, aber der Motor schreit auf Langstrecken förmlich nach einem fünften Gang. Und der Verbrauch von 13 Litern ist alles andere als zeitgemäß. Aber damals war das so in Ordnung.

Schauen wir kurz zu den Rüsselsheimern, die 1975 den Nachfolger des Ascona A vorstellten. Auch Opel ging es darum, mehr Komfort und vor allem mehr Platz zu bieten, sodass der neue Ascona im Format näher an den Rekord heranrückte. Dennoch zählte er nicht zu den Wagen, die neidische Nachbarn heimlich durch die ADO-Gardine mit der Goldkante beäugten.

Zwar glänzte der Opel mit einem ansprechenden, neuen Auftritt. Doch unterm Blech verbarg sich die bereits bekannte, andererseits bewährte Technik. Wie von dieser Marke gewohnt, standen diverse Ausstattungs- und Vierzylindervarianten zur Wahl. Letztere reichten zunächst vom 1,2-Liter mit 60 PS bis hin zum 1.9 S mit 90 PS.

Doch lediglich die stärkste Variante konnte mit einem Dreier-BMW konkurrieren, obwohl sie rund 3000 Mark billiger war als ein 318, was immerhin einem

Bei Fahrversuchen in den 70ern war der Opel Ascona 1.9 schneller als der BMW 318

98 PS starker BMW 318 mit dem Gesicht des 320 und aufpreispflichtigen Sportfelgen. Zur Freude am Fahren trägt das laut BMW „konkav um den Fahrer geführte Armaturenbrett" bei

DATEN&FAKTEN

BMW 318 (E 21)

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor mit Leichtmetallzylinderkopf, obenliegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, V-förmig angeordnete Ventile über Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 89 x 71 mm, Hubraum 1754 cm³, Verdichtung 8,3 : 1, Leistung 98 PS bei 5800/min, maximales Drehmoment 14,5 mkg bei 4000 min, Gemischaufbereitung durch einen Fallstrom-Registervergaser Solex 32/32 DIDTA mit Startautomatik

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,764, II. 2,022, III. 1,320, IV. 1,0, Achse 3,9

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosse, vorn Einzelradaufhängung an Federbeinen mit Schraubenfedern und Gummizusatzfedern, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Federbeinen mit Schraubenfedern, Gummizusatzfedern, Pendelstütze, Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 165 SR 13, Felgen 5,0 x 13

Maße und Gewichte: Radstand/Länge 2563/4355 mm, Breite/Höhe 1610/1380 mm, Gewicht 1040 kg (voll getankt)

Fahrleistungen und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 171 km/h, 0 - 100 km/h in 11,7 s, 13,9 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: Alle E 21, 1975 bis 1982, 1,36 Millionen Exemplare

DATEN&FAKTEN

Opel Ascona 1.9 S

Motor: Reihen-Vierzylinder mit Block und Kopf aus Grauguss, eine obenliegende Nockenwelle über Kette angetrieben, schräg hängende Ventile über Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 93,0 x 69,8 mm, Hubraum 1897 cm³, Verdichtung 8,8 : 1, Leistung 90 PS bei 4800/min, maximales Drehmoment 15,0 mkg bei 3800/min, Gemischaufbereitung durch einen Register-Fallstromvergaser Zenith 35/40 INAT mit Startautomatik

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,0, Achse 3,67

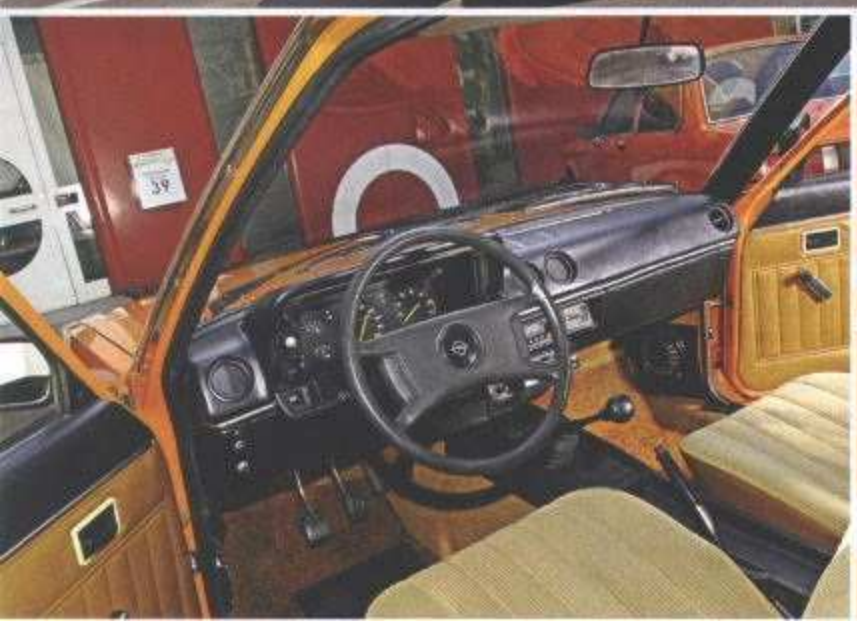
Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Deichsel-Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Querstabilisator; Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 165 SR 13, Felgen 5,0 x 13, SR-Version: 5,5 x 13

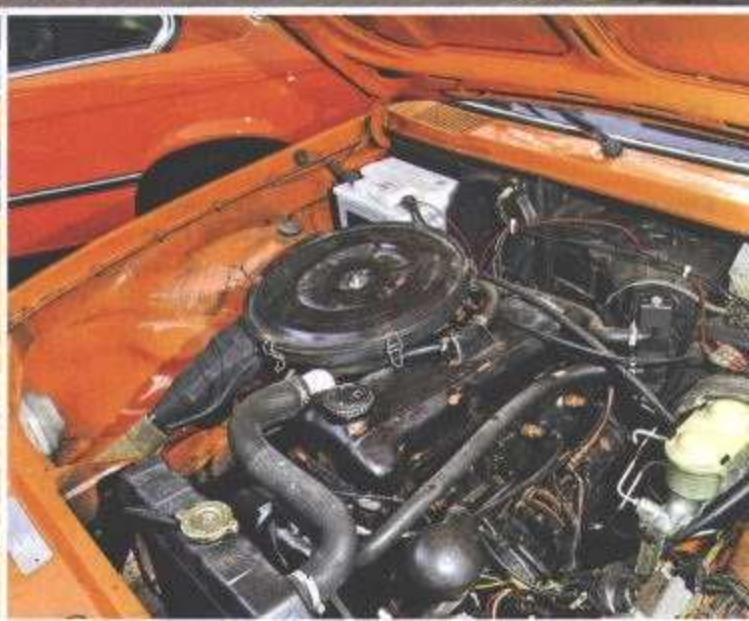
Maße und Gewichte: Radstand/Länge 2518/4321 mm, Breite/Höhe 1670/1380 mm, Gewicht 1000 kg (voll getankt)

Fahrleistungen und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 170 km/h, 0 - 100 km/h in 11,5 s, 12,6 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: alle Ascona B, 1975 bis 1981, 1 512 971 Exemplare

Ascona 1.9 mit Vinyldach in SR-Ausstattung, die unter anderem ein üppiger bestücktes Instrumentenbrett beinhaltet. Der Motor leistet 90 bullige PS bei nur 4800/min





So sehen Helden der Mittelklasse von hinten aus. Merkwürdig: In zeitgenössischen Vergleichen der Kofferraumgrößen siegte mal der Opel, mal der BMW

halben Mini 1000 entsprach. Zwar hatten die Bayern eindeutig das sportlichere Image. Doch Opel ließ sich nicht so einfach in die Rolle des Biedermanns drängen und wies im Prospekt darauf hin, dass mit dem A-Modell Walter Röhrl und Jochen Berger im Jahr 1974 Rallye-Europameister geworden waren.

Im wirklichen Leben saßen natürlich keine Rallye-Asse in der ersten Reihe des B-Ascona, sondern glückliche Paare des Mittelstands, die vielleicht Birgit und Klaus hießen. Und wenn Birgit nicht so schreckhaft war und Klaus seinen guten Tag hatte, konnte er unter bestimmten Umständen einen Dreier-BMW in peinliche Bedrängnis bringen.

Zwar erscheint das Opel-Fahrwerk mit den Doppelquerlenkern und Schraubenfedern vorn und speziell wegen der hinteren Deichsel-Starrachse betagter als die Einzelradaufhängung des BMW mit den hinteren Schräglenkern. Doch bei zeitgenössischen Fahrversuchen von auto motor und sport gab es eine Überraschung: Beim Slalom, auf der Kreisbahn und auf der so genannten Wedelstrecke war der Ascona 1.9 dem BMW 318 glatt überlegen.

Dabei hatte es sich noch nicht einmal um die sportliche SR-Ausführung gehandelt, wie sie unser Fotoobjekt darstellt. Dieses hat Harry Utesch von DLS Automobile aus Fellbach unweit Stuttgart aus einem Gewächshaus gerettet und mit überraschend geringem Aufwand wieder auf die Straße geholt.

Die SR-Ausstattung enthielt beispielsweise eine umfangreichere Instrumentierung inklusive Drehzahlmesser, der übrigens beim BMW 318 ebenfalls Aufpreis kostete, und 5 $^1/_2$-Zoll-Felgen. Und für 132 Mark gab es die SR-Chassis-Ausstattung mit härterer Federabstimmung und einer direkteren Lenkung.

Das Vier-Speichen-Sportlenkrad – ebenfalls ein SR-Accessoire –, lässt sich genauso leicht drehen wie das des BMW. Generell lässt sich mit dem übersichtlichen Ascona anno 2007 ähnlich mühelos durch den Alltagsverkehr gleiten wie mit dem bayerischen Konkurrenten. Dabei erweist sich der Grauguss-Geselle unter der vorderen Haube als vibrationsarm, animiert aber kaum dazu, in höhere Drehzahlregionen vorzustoßen. Warum auch, wenn die 90 PS schon bei 4800/min bereitstehen.

Im Vergleich zum höher drehenden BMW-Triebwerk wirkt das Opel-Aggregat etwas zäher und hinterlässt einen ähnlich unsportlichen Eindruck wie der lange, schräg nach hinten geknickte Schalthebel – obwohl sich das Getriebe selbst tadellos schalten lässt.

So schnell sich der Opel auch um die Ecken balancieren lässt, nach wenigen Metern wird klar, dass es eher der BMW ist, der den sportlichen Fahrer anspricht, während dem Opel besser die Rolle des Gebrauchs- und Familienautos steht.

Doch hat das für die heutigen Besitzer dieser Autos keine Bedeutung. Der Reiz, einen Dreier-BMW oder einen Ascona in der Jetztzeit zu fahren, besteht darin, ein einstiges Massenprodukt gerettet zu haben, bei dessen Anblick vielen erst bewusst wird, dass sie es vermissen.

So wie jener Zigarre rauchende Herr im Fond des Mercedes, der an der Ampel sehnsüchtig zum Opel herüberschaut. Er ist auf Zeitreise in die Siebziger. Vielleicht besaß er damals so ein Auto und freute sich über den riesigen Aschenbecher.

TEXT: **Bernd Woytal**
FOTOS: **Hardy Mutschler**

KAUFBERATUNG **BMW 316 BIS 323i (E21)**

Die kleinen Münchener Limousinen mit der sportlichen Note haben längst ihren festen Fan-Kreis erobert. Wer einen E21 in gutem Zustand erwischt oder gar einen restauriert hat, gibt ihn nur ungern wieder her. Und gepflegte Dreier aus Rentnerhand werden immer seltener.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★☆☆ **Ersatzteillage**
★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★☆☆ **Unterhaltskosten**
★★★☆☆ **Verfügbarkeit**
★★★☆☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

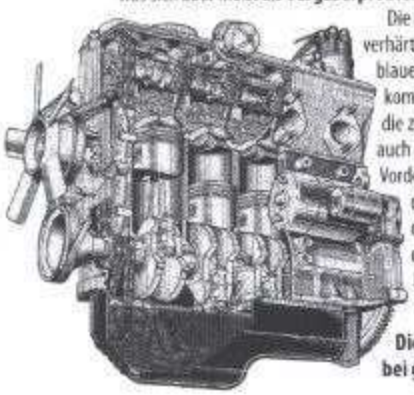
Grundsätzlich sind die BMW E21-Modelle rostanfälliger als ihre Nachfahren E30. Im vorderen Karosseriebereich sollte zunächst der Zustand der **Federbeindome** geprüft werden. Bei entsprechend fortgeschrittener Korrosion erscheint eine Reparatur in Anbetracht des erforderlichen Aufwands unter Umständen nicht mehr sinnvoll. Bei geöffneter Motorhaube bietet sich auch gleich eine Kontrolle der seitlichen **Stehbleche** an, an denen die Kotflügel befestigt sind. Die **Kotflügel** selbst rosten bevorzugt in Höhe der A-Säule – und zwar von innen nach außen. Der Grund dafür ist der trotz im Radhaus vorhandener Kunststoffschalen von den Rädern in Richtung A-Säule katapultierte Schmutz. Dieser bindet Feuchtigkeit, was ebenfalls den **Schwelleransätzen** und natürlich den **Wagenheberaufnahmen** zu schaffen macht.

Korrosionsgefährdet sind ferner die **Türen** im Bereich unterhalb der Zierleiste, die hinteren **Wagenheberaufnahmen** sowie die **Seitenteile** und **B-Säulen** in Höhe der hinteren Seitenfenster. Deren Dichtgummis verhindern eine frühzeitige Entdeckung des in diesem Bereich einsetzenden Rostbefalls. Leichter zu erkennen sind Korrosionsschäden an den **Radläufen**.

Auch der Heckbereich bleibt von der braunen Pest nicht verschont. Davon betroffen ist zum Beispiel das Blech **unter den Rückleuchten** oder **unter den Stoßstangenecken**. Das Tankrohr auf der rechten Seite bietet dem von den Rädern hochgeschleuderten Dreck guten Halt, der auf Dauer für ein korrodiertes Radhaus sorgt. Vom Kofferraum aus sollte man intensiv nach Rost **zwischen Radhaus und Seitenteil** forschen.

TECHNIK-CHECK

Die Vier- und Sechszylinder-Motoren genießen den Ruf, zuverlässig und langlebig zu sein – sofern ihre Wartung nicht vernachlässigt wurde. Beim 320/6 und 323i gehört dazu auch ein regelmäßiger **Zahnriemenwechsel.** Schon in zeitgenössischen Gebrauchtwagen-Kaufberatungen wurde auf den möglichen **Ölverlust** an Motor und Antriebsstrang hingewiesen. Die 320-Modelle mit Sechszylindermotor machen gelegentlich mit schlechter Laufkultur unangenehm auf sich aufmerksam, was sich aber meist als **Vergaserproblem** entpuppt.



Die mit der Zeit speziell bei den Vierzylindern verhärtenden **Ventilschaftdichtungen** sind für die blauen Wölkchen verantwortlich, die aus dem Auspuff kommen. Es sind also vorwiegend Verschleißteile, die zu reparablen Störungen führen, und das betrifft auch das Fahrwerk. Ausgeschlagene **Traggelenke** der Vorderachse und **Spurstangenköpfe** können hier die Freude am Fahren und das exakte Lenken drastisch einschränken. Erhöhte Laufgeräusche der Schaltgetriebe bei Fahrzeugen mit hoher Laufleistung sind nicht zwangsläufig die Vorboten einer in Kürze fälligen Getriebeüberholtung.

Die BMW-Motoren erweisen sich bei guter Pflege als Dauerläufer

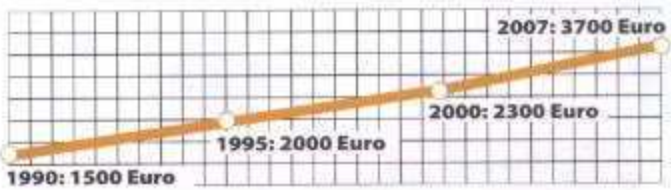
PREISE

Bei Einführung (BMW 318/E21) 1975 ..... 14 850 DM
Bei Produktionsende (BMW 318/E21) 1980 ..... 17 130 DM

Die Preise für die kompakten Dreier-BMW haben in der vergangenen Zeit bemerkenswert zugelegt. So können Topexemplare der begehrtesten Variante, des 323i, bei Händlern schon deutlich über 6000 Euro kosten. Die Verfügbarkeit ist allerdings nur mäßig – die Gefahr, ein verheiztes Exemplar zu erwischen, desto größer.

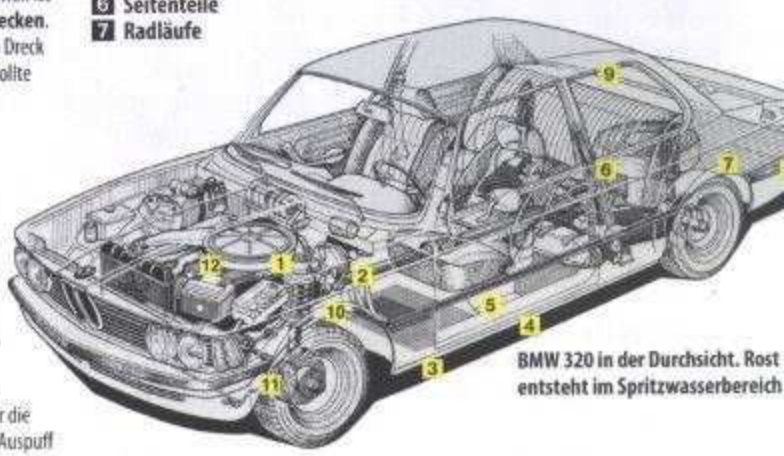
Etwas öfter stehen 320er zum Verkauf – wobei die Sechszylinder-Versionen und die Vierzylinder mit K-Jetronic in gepflegtem Zustand oft nicht viel günstiger angeboten werden als die 323i. Allerdings bleibt fraglich, ob solche Summen auch wirklich gezahlt werden. Für einen guten 318 sind etwa 3500 bis 4000 Euro hinzublättern – Brauchbares gibt es aber auch schon für 2500 Euro. Neulinge sollten wissen, dass nicht jeder als Alpina angepriesene Dreier auch tatsächlich ein Preis treibender echter Alpina ist.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 318, Baujahr 1975 bis 1980



SCHWACHPUNKTE

1. **Federbeindome**
2. **Stehbleche**
3. **Wagenheberaufnahmen**
4. **Schweller**
5. **Türen unten**
6. **Seitenteile**
7. **Radläufe**
8. **Heckblech**
9. **Bereich Tankeinfüllstutzen**
10. **Ölverlust Motor/Antrieb**
11. **Verschleiß an Achsteilen**
12. **Ventilschaftdichtungen**



BMW 320 in der Durchsicht. Rost entsteht im Spritzwasserbereich

ERSATZTEILE

Die BMW Mobile Tradition kümmert sich um die Sicherung der Ersatzteilversorgung. Die Teile sind über BMW-Händler erhältlich. Über das bestehende Angebot können sich Interessenten anhand des Historischen Teilekatalogs und der Nachfertigungslisten informieren, beides steht Online auf der Website der Mobilen Tradition zur Verfügung. Den Historischen Teilekatalog gibt es auch auf CD-ROM beim BMW Händler, Bestellnummer 72 00 0 301 255. Grundsätzlich ist die Versorgung mit Technik- und Verschleißteilen unproblematisch. Auch Karosseriebleche sind erhältlich. Nicht mehr lieferbar sind originale Teile der Bodengruppe sowie bestimmte Innenausstattungskomponenten und Kleinteile der Urversion, die durch Teile neuerer Dreier ersetzt werden können.

SPEZIALISTEN

BMW Mobile Tradition, Schleißheimer Straße 416, 80935 München
Telefon: 0 89/38 22 70 22, **www.bmw-mobiletradition.com**
Team Andexer GmbH, Andy Andexer, Auf den Plöthen 35, 42553 Velbert
Telefon: 0 20 35/9 22 22 22, **www.team-andexer.de**
Walloth und Nesch Gbr, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg
Telefon: 0 29 32/70 00 20, **www.wallothnesch.com**

CLUBS

BMW 3er-Club (E21/E30) e.V., Ralf Ziegler, Steinacker 38, 53229 Bonn, Telefon 02 28/9 08 77 57, Email: info@3er-club.de, **www.bmw-e21e30.de**
BMW Veteranen-Club Deutschland, Geschäftsstelle, Bahnhofstraße 17, 35745 Herborn, **www.bmw-veteranenclub.de**

KAUFBERATUNG **OPEL ASCONA B**

Einst bevölkerten sie in Massen unsere Straßen, heute sind sie kaum noch zu finden – speziell, wenn es ein Exemplar in gutem Zustand sein soll. Viele Opel Ascona B sind mittlerweile verrostet, zuschanden gefahren oder umgebaut worden. Die Parole lautet: Rettet die Originale.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**	★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**	★★★☆☆ **Verfügbarkeit**
★★★☆☆ **Ersatzteillage**	★★★☆☆ **Unterhaltskosten**	★★★☆☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

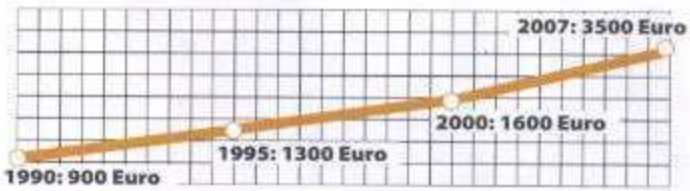
Die Ascona-Karosserie hat über die Jahre zahlreiche Roststellen gesammelt, deren professionelle Beseitigung den Zeitwert des Wagens leicht übersteigen kann. Wesentlich problematischer als ein löchriger **Lampentopf** sind beispielsweise durchgerostete **Radläufe**, was speziell bei Modellen mit Radlauf-Chromleisten häufig der Fall ist. Schmutz, der von den Vorderrädern aufgewirbelt wurde, hat sich im vorderen Radhaus eingenistet und auf Dauer Feuchtigkeit gebunden, die zum Korrodieren der **A-Säulen** und der **Stehbleche** geführt hat. Auch die **Wagenheberaufnahme** verdient einen prüfenden Blick.

Weiter geht die Rostsuche mit einem Check der **Türen** und **Schweller**. Letztere sollten von außen und vom Passagierraum aus in Augenschein genommen werden. Um die Substanz der **Längsträger** beurteilen zu können, ist eine Hebebühne empfehlenswert. Korrosion im Heckbereich entsteht entweder durch undichte Kofferräume, in die Wasser eingedrungen ist, oder wiederum durch den von den Rädern aufgewirbelten Schmutz, der sich im **unteren Bereich des Heckblechs** beziehungsweise des **Seitenteils** festsetzt.

Ärgerlich, weil aufwendig zu reparieren und oft erst zu spät entdeckt, sind Durchrostungen **unter den Dichtgummis der Front- und Heckscheibe**. Nicht verrostet, aber oft beschädigt und schwer erhältlich sind die **Türverkleidungen** und die **Hutablage**.

Besondere Vorsicht ist übrigens bei restaurierten Exemplaren angebracht. Um Kosten zu sparen, werden oft Reparaturbleche einfach über die noch fragmentarisch vorhandenen alten Bleche gebraten. Dicke Spachtelschichten sollten misstrauisch machen.

Wert in gutem Zustand (Note 2); Opel Ascona 1.9 S, Baujahr 1975 bis 1978



SCHWACHPUNKTE

1. Lampentöpfe
2. A-Säulen
3. Stehbleche
4. Wagenheberaufnahmen
5. Schweller
6. Türen
7. Längsträger
8. Radläufe
9. Heckblech
10. Blech unterm Dichtgummi
11. Ölverlust Motor
12. Verschlissene Achsgummis

Unter dem Asona-Blech verbirgt sich zuverlässige Technik

TECHNIK-CHECK

Die Technik, speziell die Motoren der Ascona, sind ausgesprochen langlebig. Laufleistungen von über 200 000 Kilometer sind locker drin. Die einzige unangenehme Begleiterscheinung bei diesen Dauerläufern sind **Ölundichtigkeiten.** Diese treten entweder im Bereich der Ventildeckeldichtung auf oder an der Ölwanne. Oder es leckt die Kurbelwellenabdichtung. Ansonsten gibt es im Prinzip nur **Verschleißschäden** wie etwa gelängte Steuerketten zu beklagen – was aber kein typisches Ascona-Problem ist.

„Die Geschichte vom in der Scheune gefundenen Ascona, der nach dem Anklemmen einer neuen Batterie wieder problemlos anspringt und läuft, ist nicht aus der Luft gegriffen", sagt Stefan Brinkmann vom Youngtimer-Service-Nord. Erfreulich ist ferner, dass sich eventuell vorhandene Verschleißschäden relativ günstig beseitigen lassen.

Ebenfalls ohne gravierende Schwachstellen sind die Schalt- und Automatikgetriebe. Beim Fahrwerk gilt es auf marode gewordene **Silentbuchsen** zu achten. Bei den meisten Fahrzeugen dürften noch die mittlerweile altersschwach gewordenen Original-Buchsen montiert sein.

ERSATZTEILE

Karosserieteile wie Kotflügel, Türen oder Seitenteile sind im Neuzustand selten beziehungsweise teuer. Hier wird oft zu Gebrauchtteilen gegriffen, sofern noch erhältlich. Die Verfügbarkeit von Reparaturblechen wird sich in absehbarer Zeit deutlich verschlechtern, wenn vorhandene Restbestände ausverkauft sind. Daher bemüht sich beispielsweise Wolfgang Wüster (siehe unten) schon jetzt um die Nachfertigung von Radläufen, Bodenblechen oder der A-Säulen. Verschleißteile für die Technik gibt es im Prinzip noch alle recht preiswert, dank des Opel-Baukastensystems kann man sich auch bei anderen Modellen bedienen. Nicht ganz billig sind die Steuergehäuse für CIH-Motoren.

PREISE

Bei Einführung (Ascona 19 S 2-Türer) 1975 ..... 10 820 DM
Bei Produktonsende (Ascona 19 S 2-Türer) 1978 ..... 11 840 DM

Die gepflegtesten Modelle sind meist jene, die kaum jemand haben will. Das sind Ascona mit kleiner Motorisierung und Automatikgetriebe, die in Rentnerhand ein komfortables Garagenleben geführt haben, penibel geputzt wurden und selten bei schlechter Witterung oder gar auf winterlichen Straßen unterwegs waren. Potentere Ascona-Versionen in gutem Zustand stehen längst nicht mehr an jeder Ecke. Hier ist Geduld bei der Suche erforderlich. Dennoch sind laut Erfahrung von Stefan Brinkmann von der Ascona A und B IG für „außergewöhnlich gute Fahrzeuge selten mehr als 3000 Euro nötig".

Ausklammern wollen wir hier die raren Ascona B 400 und die aufgemotzten Typen, in die viel Geld und Mühen flossen. Dies wird zwar von entsprechenden Fans honoriert, doch diese Autos sind eben nicht original.

SPEZIALISTEN

Youngtimer-Service-Nord, Tammhorst 1, 24582 Bordesholm,
Fax: 0 69/1 33 06 92 66 19, **www.youngtimer-service-nord.de**
Wolfgang Wüster, Postfach 1247, 46564 Hünxe
Telefon: 0 20 64/3 28 87, **www.dr-manta.de**
Opel Classic Parts, Ruwerer Straße 21A, 54292 Trier,
Telefon Hotline: 01 80/5 00 90 97, **www.opel-classicparts.com**
OTR, Eichfeld 3, 34454 Bad Arolsen,
Telefon: 0 56 91/62 85 03, **www.o-t-r.de**

CLUBS

1. Ascona A/B IG, Stefan Brinkmann, Telefon: 01 63/7 29 68 69
www.ascona-a-b-ig.de (demnächst wieder online)
Alt-Opel-IG, Matthias Göbel, Postfach 142, 74344 Lauffen am Neckar,
www.alt-opel.org