

Restaurierung und Rallye-Umbau: Opel Ascona A

Zurück zum Sport: Aufbau eines 1973er Rallye-Ascona

Bereits in den 70ern gab Thomas Meyer einem Opel Ascona A bei Rallyes die Sporen - ein Auto, das er sehr schätzte. Nach 30 Jahren knüpfte er an alte Zeiten an. Er kaufte sich einen Ascona und baute ihn zum Rallyeauto auf.



Foto: FACT

Opel Ascona als Rallyeauto.

Thomas Meyer hat einen erdverbundenen Beruf. Gemeinsam mit seiner Frau Gaby betreibt er eine Firma für Bodenbeläge. Dennoch verliert er seit über 30 Jahren immer wieder mal den Bodenkontakt, aber nur in seiner Freizeit. Er fährt nämlich gern Rallyes und glänzt dabei mit spektakulären Flugeinlagen.

Walter Smoley als Fahrlehrer für Rallye-Einsätze

"Ich bin seit meinem sechsten Lebensjahr Rallye-Fan", offenbart Meyer, der mit der Zeit eine besondere Sympathie für durch Wald und Feld geprügelte Opel entwickelte. Das bekamen auch seine Eltern zu spüren. 1974, Meyer war mittlerweile 15 Jahre alt, nötigte er durch penetrantes Nerven seinen Vater zum Kauf eines Opel Ascona 1.9 SR. Fortan war Familie Meyer im gelben Ascona unterwegs, doch der Sohn träumte auf dem Rücksitz von Ausfahrten in einer etwas flotteren Gangart. Das sollte sich doch machen lassen. Zunächst erfreute er seine Eltern mit Geschenken wie Zusatzscheinwerfern oder einem Sportlenkrad, "also mit allem, was sie eigentlich nicht haben wollten", berichtet Meyer schmunzelnd.

Parallel dazu reifte er zum Rallye-Experten. Er beließ es nicht mehr beim Lesen entsprechender Literatur und beim Besuch von Veranstaltungen, sondern er nahm selbstbewusst Kontakt mit dem Opel-Rallye-Fahrer Walter Smoley auf. Der reagierte keineswegs arrogant und hatte sofort ein offenes Ohr für die Anliegen des jungen Mannes aus Frankenthal. Schon bald saß Meyer bei seinem Idol im Auto und ließ sich von diesem in die Geheimnisse des schnellen Fahrens auf Schotter- und Asphaltpisten einweihen.

Es kam, was kommen musste. Mit 18 Jahren übernahm Meyer den 33.000 Kilometer gelaufenen Familien-Ascona, der nun endlich in den Genuss jener Präsente kam, die er einst seinen Eltern überreicht hatte. Und nicht nur das. Meyer ließ den Wagen bei Irmischer technisch zum Rallye-Wagen aufrüsten und ging damit bei diversen Veranstaltungen an den Start. Das klappte prima, und 1979 stieg er auf einen Opel Manta GT/E um.

"Der Verkauf des Ascona war der größte Fehler meines Lebens"

- sagt Meyer. Schon kurz nach der Veräußerung vermisste er den Wagen, und er wollte ihn wieder zurückkaufen. Der neue Besitzer zeigte sich willig, verlangte aber 5.000 Mark - Geld, das der Gymnasiast Meyer damals nicht hatte. Statt sich intensiv auf sein Abitur vorzubereiten, arbeitete er direkt nach der Schule bis spät abends in einer Rolladen-Firma. Seine Freundin, deren Vater der Betrieb gehörte, unterstützte ihn dabei. Sie war bei den Rallyes auch Beifahrerin, und später navigierte sie ihn in den Hafen der Ehe, doch das ist eine andere Geschichte.



Als die beiden das Geld endlich beisammenhatten, wartete eine Enttäuschung auf sie: Der Käufer des Ascona war bei einer Rallye verunglückt und hatte den gelben Blitz zerstört. Viele Jahre vergingen. Thomas Meyer gründete eine Familie und baute eine Firma auf. Die Begeisterung für Rallyes erlosch allerdings nicht, und irgendwann meinte sein Sohn Nico: "Wir könnten doch auch mal selbst fahren." Gesagt, getan. Meyer mottete seinen alten Rallye-Manta aus und meldete sich bei einem Lauf des Deutschen Historic Rallye Cup an. Dort waren Beifahrer ab einem Alter von 15 Jahren erlaubt - schon hatte er ein Geburtstagsgeschenk für seinen Sohn.

Irgendwann sah er dann bei einer Veranstaltung den Ascona A von Georg Berlandy, und sofort flammte seine alte Liebe wieder auf. Mit Hilfe seines Sohnes fahndete er im Internet nach den Spuren seines früheren Rallye-Autos. "Vielleicht", so sein Gedanke, "hat er ja doch irgendwie überlebt." Tatsächlich wurden die beiden fündig. Doch was sie erfuhren, war wenig erbaulich: Der Wagen war nach dem Unfall seinerzeit direkt in die Schrottpresse gewandert.

Rentner-Ascona wird zum heißen Rallye-Gerät

Meyer entschied, nach einem anderen Ascona Ausschau zu halten und diesen dann aufzubauen. Er fuhr Hunderte von Kilometern, um angeblich in gutem Zustand befindliche Ascona anzuschauen, die sich aber als Schrott erwiesen. Nach so viel Frust stieß er eines Tages zufällig auf ein Inserat eines Ascona-Verkäufers, der im Nachbarort wohnte. Es war ein Glückstreiff er: ein Ascona 1.6 S Automatik eines Rentners, der nur ungern Auto gefahren war. Seine Touren hatten sich auf Besorgungsfahrten im Ortsbereich beschränkt.

Nur ein Mal fuhr er 72 Kilometer am Stück - zu einem Kuraufenthalt. Zunächst plante Meyer, das gut erhaltene Stück genau wie seinen ehemaligen Rallyewagen herzurichten. Doch das scheiterte schon an den nicht mehr verfügbaren Lexmaul-Kotflügelverbreiterungen.

Die von Irmischer gab es noch, so entstand ein neuer Plan: Aufbau eines Rallyeautos mit möglichst viel Leistung, angelehnt an die Versionen des damaligen Euro Händler Teams.

Professionelle Hilfe von Recaro, Schroth, H&R und Bilstein

Um Geld zu sparen, begann er selbst mit der Zerlegung des Wagens, die er aber sofort abbrach, als ihm sein mangelndes Schraubertalent bewusst wurde. Nein, das sollte besser ein Profi übernehmen. Er selbst ging zunächst einmal auf Teilesuche. Er meldete sich bei Firmen wie Recaro, Schroth, ATS, Bilstein oder H & R und trug seinen Plan vor, historische Rallyes fahren zu wollen. "Ich rannte überall offene Türen ein", freut sich Meyer über die positiven Reaktionen. Er kam in den Genuss großzügiger Unterstützungen.

So legten beispielsweise H & R extra für ihn die nicht mehr lieferbaren Fahrwerksfedern wieder auf, und Bilstein lieferte die Stoßdämpfer mit der gleichen Charakteristik wie damals. Durch einen Tipp war er auch auf die passende Werkstatt gestoßen, das Autohaus Wolf in Rockenhausen. Die dortigen Youngtimer-Spezialisten begannen umgehend mit der kompletten Zerlegung des Ascona, beseitigten die minimalen Blechschäden und verstärkten die Karosserie, um sie für den harten Rallye-Einsatz zu präparieren. Anschließend wurden die Kotflügelverbreiterungen angebracht.



Gern hätte Meyer mit angepackt, aber in der Werkstatt wusste man offenbar seine Schrauberkenntnisse einzuschätzen. "Sie boten mir stattdessen einen Kaffee an", lacht er. Dennoch war er mit Sohn Nico ständig vor Ort und verfolgte alle Arbeiten. "Wir haben dort fast gelebt", sagt er und bedauert seine Frau, die damals das Geschäft allein führen musste. Und wenn Meyer nicht bei Wolf zu finden war, organisierte er Teile.

Um den Fahrspaß zu erhöhen und um die Fahrleistungen damaliger Werkswagen anzugleichen, stellte er die Originalmaschine zu allen anderen nicht mehr verwendeten Teilen in den Keller und besorgte einen 2,4-Liter-Omega-Motor, den die Firma Gerent Rennsporttechnik in Lage in ein giftiges Kraftwerk verwandelte. Meyer gelang es auch, ein zeitgenössisches Viergang-Renngetriebe aufzutreiben, das bei Wolf überholt wurde. Im Autohaus Wolf liefen stets alle Fäden zusammen.

Der grün lackierte Ascona wurde dort montiert und mit Wilwood-Bremsen, Überrollkäfig, Schalensitzen, Feuerlöschsystem, Flexilight, Fußstützen und anderem ausgestattet. Batterie,

Benzinpumpe und -filter kamen aus Gewichtsgründen ins Heck. Im August 2008 war dann der [Opel](#) Ascona einsatzbereit und zeigte gleich, was in ihm steckt. Nico und Thomas Meyer wurden Deutscher Vizemeister in der ADAC Retro Rallye Serie. Wieder mal verlor Meyer den Bodenkontakt: Vor Freude machte er einen Luftsprung.



Der Opel Ascona A lief einst in mehr als 690.000 Exemplaren vom Band – viele davon sind heute nicht mehr übrig. Zwar werden immer wieder welche angeboten, doch bei genauem Hinsehen erweisen sich diese Offerten nur allzu oft als Enttäuschung.

Entgegen den Versprechungen der Verkäufer befinden sich die [Autos](#) meist nur in einem mäßigen oder gar schlechten Zustand, was eine Restaurierung wegen ihres geringen Marktwerts nur für geschickte Hobby-Schrauber lohnenswert macht.

Wer sich einen Ascona so wünscht, wie er damals vom Band gelaufen ist, sollte berücksichtigen, dass so manches gerichtete Exemplar nicht mehr der Originalität entspricht. Einige Opel-Fans nehmen das eben nicht so genau. Am besten erhalten sind meist die schwächer motorisierten Versionen oder Automatik-Ausführungen. Extrem selten sind Voyages mit Holzdekor an der Seite.

Die typischen Schwachstellen

- Zu den rostgefährdeten Partien im unteren Bereich zählen die Wagenheberaufnahmen, die Schweller, die Seitenteile unterhalb des Kofferraums, die Heckschürze, der Kofferraumboden und die Türunterkanten
- Korrosion bildet sich ferner an den A-Säulen, den Vorderkotflügeln oberhalb der Lampentöpfe und nahe der A-Säule und den seitlichen vorderen Stehblechen. Etliche Reparaturbleche und vereinzelt auch Kotflügel und Seitenteile sind im Angebot
- Die Technik ist Opel-typisch wenig anfällig - als Schwachpunkte nennen Experten immer wieder die Wasserpumpe und die Zylinderkopfdichtung beim 1.6 S