

Impressum

Inhalt

Bildnachweis
Detaillierte Angaben s. Seite 246.

Umschlaggestaltung:
Valentin Schneider

Dank
Beachten Sie dazu bitte die Seiten 244/245.

Copyright 2012 by
SCHNEIDER MEDIA UK LTD.
1. Auflage, Originalausgabe
Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung
einschließlich Wiedergabe durch elektronische
Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung
und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und
Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten, vor allem
auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u. ä.

Herstellung
Gestaltung: Hans-Jürgen Schneider
Scan, Produktion: Valentin und Vincent Schneider
Schlußredaktion: Gabriele Schneider,
Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

Verlag
SCHNEIDER MEDIA UK LTD.
e-mail: info@schneider-text.com
website: www.schneider-text.com

ISBN D, A, CH: 978-3-7688-5800-7

6	Vorlauf	Einführung, Vorwort des Autors
8	Kapitel 1	Das Jahr 1970: Bilder, Daten und Fakten
12	Kapitel 2	Design 1966-1969: Kadett, Olympia, Manta, Ascona; Ford Capri + Taunus, beteiligte Personen
20	Kapitel 3	Entwicklung 1968-1970: Konstruktion, Prototypen, Crashtests; wie der Name „Ascona“ entstand
30	Kapitel 4	Produktion: Werke, Produktionsablauf, Karosseriebau; Motorenbau, Getriebebau, Fahrwerksbau, Lackierung, Qualitätskontrolle, Disposition, Versand, Sonderfahrzeuge; Produktionszahlen nach Modellen und Monaten
42	Kapitel 5	Ausstattung Deutschland und Europa: Grundausstattung, Luxus- und SR-Ausstattung im Detail; Modellpflege, alle Änderungen von 1970-1975 im Detail
54	Kapitel 6	Sondermodelle Deutschland: alle Modelle 1972-1975 im Detail; Fahrzeuge für Polizei, Feuerwehr, Taxi und Fahrschulen
64	Kapitel 7	Technik: Karosserie, Motoren OHC (1,2 Liter) und CIH (1,6-1,9 Liter); Schalt- u. Automatikgetriebe, Vorder- u. Hinterachse; Vergaser, Einspritzung USA, Technische Daten
80	Kapitel 8	Farben und Polster Deutschland und Europa: Lackierungen, Polsterstoffe, Ersatzteil- und Bestellcodes
86	Kapitel 9	Extras und Zubehör Deutschland und Europa: alle Extras und Bestellcodes ab Werk und Opel Zubehör
94	Kapitel 10	Presse und Wettbewerber Deutschland und Europa: Vorstellung Turin 28.10.1970, Presseinformationen; Ascona-A in der Motorpresse, Wettbewerber 1970-1975; Wichtige Veröffentlichungen der Motorpresse
106	Kapitel 11	Typologie: Modellcodes und Typ-Nummer von Opel und GM; Fahrgestell- und Motornummern sortiert nach Monaten, Typschlüsselnummern, Fahrzeugcodierung
116	Kapitel 12	Handel Deutschland und Europa: Händler-Präsentation Mainz und Einführungstag 1970; Deko-Infos und Kampagnen, Händler-Werbemittel; Händler-Erfahrungen und Fakten 1970-1975
125	Kapitel 13	Verkauf Deutschland und Europa: Verkäufer-Schulung, Einführungstag 20.11.1970; Kampagnen, Werbemittel und Prospekte; Produktvergleiche, alle Grundpreise 1970-1975
134	Kapitel 14	Werbung Deutschland und Europa: Werbemotive Zeitschriften 1970-1975, Kinodias; Fernsehwerbung, Mediapläne und Kampagnen
142	Kapitel 15	Export-Modelle für Europa: Belgien, Holland, Frankreich, Luxemburg, Schweiz, Italien, Spanien, Portugal, England, Österreich, Balkan, Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland; Exportzahlen Europa
154	Kapitel 16	Export-Modelle für USA und Übersee: Entwicklung, Abgasreinigung, Einführung, Händlerinfos; Sondermodelle, Grundausstattung im Detail, Werbung; Modellpflege, alle Änderungen von 1970-1975 im Detail; Technische Daten, Farben und Polster, lieferbare Extras; Exportzahlen USA und Übersee

Inhalt

170	Kapitel 17	Motorsport Deutschland und Europa: Opel-Motorsport und Entwicklung Sportteile bis Ende 1970; Klassements und Regeln, Homologation, Opel Sport Pokal; Firmen- und Werkseinsätze, Technik und Sport Rallye-Ascona 1971 bis 1975 Personen, Tabellen, Nachrichten und Bilder
188	Kapitel 18	Youngtimer-Motorsport mit dem Ascona-A: der Ascona-A im Sport 1976 bis heute
194	Kapitel 19	Tuning: zeitgenössisches Tuning 1970-1985; modernes Tuning 1985-heute; technische Entwicklung Teile, Technik, Firmen; Tabellen, Diagramme, Grafiken und Daten
208	Kapitel 20	Kaufberatung: Karosserie, Motor, Achsen, Getriebe, Ausstattung, Extras, Zubehör, Zierteile, Lackierung, Elektrik, Lenkung, Kühlung, Bremsen, Polster/Sitze, Schiebedach etc.; Adressenliste für Teile, Hilfe, Zubehör + Nachfertigungen; Marktpreise für alle Modelle inkl. Zustandsklassen
224	Kapitel 21	Literatur: Opel-Literatur, Reparaturanleitungen und Bücher
228	Kapitel 22	Modellautos: alle Modelle, alle Maßstäbe
232	Kapitel 23	Szene: Adressen, Clubs, Infos, Internet und Treffen
234	Kapitel 24	Wartung + Pflege: Wartung und Inspektionsintervalle, Technikdaten, Drehmoment- und Anzugswerte, Einfahrvorschriften, Eigenleistung und Restaurierung
237	Kapitel 25	Wo sind sie geblieben? Ascona-A in allen Aggregatzuständen, Zulassungszahlen
239		Namenregister, Sachregister, Farbregister
244		Dank an alle, die das Buch unterstützt haben
246		Bildnachweis
246		English summaries und Ausklang

„Mit dem neuen Ascona bringt Opel mehr
Sportlichkeit in die Mittelklasse.“
Lübecker Nachrichten, Dezember 1970

Sommer 2010: In pflegender Hand eines Mitglieds
des „Classic-Opel-Forum“ hat diese zweitürige Luxus-
Limousine den harten Alltag der letzten Jahrzehnte scheinbar
unbeschadet überstanden. Der empfindliche Metallclack
(Monzablau, Code HH 235) glänzt fast wie am ersten Tag.



„Im Vergleich zum Ascona fällt die Verarbeitungsqualität der Karosserie beim Simca 1301 mehr als deutlich ab. Denn er war der erste Neuwagen, der uns mit deutlichen Rostspuren überraschte.“
Motortrend, Dezember 1972

Links: Hauptportal des GM-Werks in Biel/Schweiz. Dort wurden bis 1975 aus Teilesätzen, die aus Bochum und Antwerpen angeliefert wurden, Ascona-A für den Markt in der Schweiz gefertigt.

Rechts: Das Opel Stammwerk in Rüsselsheim fertigte nur eine relativ geringe Zahl Ascona-A. Allerdings wurden hier Sonderfahrzeuge für Fahrschulen, Polizei oder Feuerwehr montiert, teilausgerüstet bzw. an Fachbetriebe weiter geleitet.

Die Ascona-Produktion und ihre Standorte: Fast alles in Handarbeit

Nach Einrichtung der Fließbänder und der Produktion von Vorserienfahrzeugen (Juni bis August 1970), lief die Serienfertigung des Ascona-A zwischen September und November 1970 in vier Werken an: Rüsselsheim, Bochum, Antwerpen (Belgien) und Biel (Schweiz). Als Zulieferer für die Produktion fungierten die Komponentenwerke Kaiserslautern (Motoren und Schaltgetriebe) sowie Straßburg in Frankreich (Automatikgetriebe).

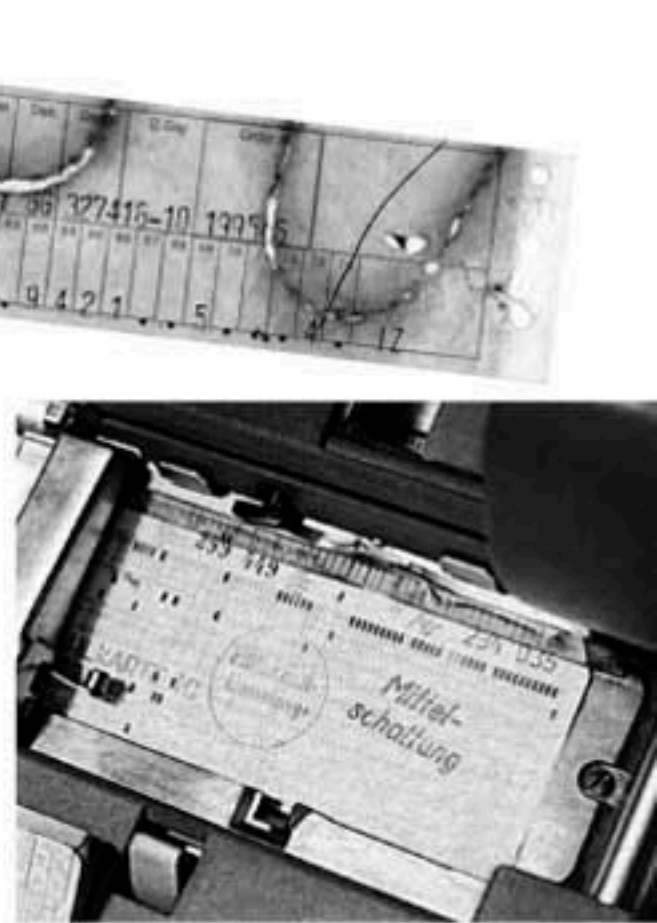
Viele andere Zulieferer außerhalb des GM-Konzerns lieferten weitere Teile für die Produktion, wie Schrauben, Fahrwerksteile, Lampen, Auspuffanlagen, Innenausstattungssteile, Scheiben u.v.m. Doch etwa 70 % aller Bauteile eines Ascona-A fertigten Opel oder GM-Betriebe damals noch selbst, was man fachtechnisch als hohe Fertigungstiefe bezeichnet. Zudem wurden während der Fließband-Produktion wesentlich mehr Ersatzteile produziert oder auf Bestellung (z.B. Roh-Karosserien) gefertigt, als das heute der Fall ist – teuer für Opel damals, aber ein Glücksfall bis heute, obwohl der Bestand an originalen Ersatzteilen heute schmerzhaft knapp geworden ist (vgl. Kap. Kaufberatung).

Anfang der 1970er Jahre war es üblich, dass nicht nur Fahrzeuge auf Bestellung produziert wurden, sondern auch auf Vorrat bzw. auf Halde. Nur für etwa zwei Drittel der zwischen 1970 und 1975 gefertigten Ascona-A lagen konkrete Bestellungen von Händlern respektive Kunden vor. Der Rest der Produktion wurde von der Verkaufsabteilung vorkonfektioniert oder es wurden ab 1972 Sondermodelle gefertigt, um die Produktion am Laufen zu halten. Für alle Ascona-A gab es jedoch einen konkreten Bauauftrag, der mit allen Detail-Informationen versehen, zunächst auf einer Lochkarte und im Werk auf einer Produktionsorder (Build-sheet) dokumentiert wurde. Eine Kopie dieser Produktionsorder findet sich noch heute in vielen Fahrzeugen in den Federn unter dem Beifahrersitz. Mit der Lochkarte und der Produktionsorder wurde die gesamte anschließende Produktion gesteuert.

Da der Ascona-A über eine selbst tragende Ganzstahlkarosserie verfügte, begann die Produktion mit der Fertigung der Karosserie. Dafür waren viele Blechteile auszuscheiden, in Form zu pressen und zu verbinden, damit

Rechts: Diese Lochkarte von 1972 für die Produktionssteuerung stammt von einem Rekord D. Deutlich ist zu erkennen, dass nicht alle Informationen mittels Lochung auf der Karte angegeben werden konnten. Mit einem Stempel wurde deshalb auf der Karte vermerkt, dass dieser Wagen mit einer Servolenkung und einer Mittelschaltung (anstatt Lenkradschaltung) auszurüsten war.

Unten: Als „Hochzeit“ bezeichnet man den Einbau von Motor und Achsen in das Fahrzeug. Wie in allen Opel-Werken wurden verschiedene Modelle auf demselben Band montiert. Vor und hinter diesem Ascona warten Kadett B auf die Montage.



Oben: Produktionsorder von 1972 für einen Manta-A mit Berlinetta-Ausstattung. Obere Reihe v.l.n.r.: Fahrgestellnummer, Modell (Manta-A Luxus, 19S, Automatik), Lackierung (Monzablau, Code 235), Vinyl Dach-Überzug (Code 6H = blau), Polstercode (111 = Blau Cord), Bestimmungsort (GG = Rüsselsheim), Händlernummer (3247 = Opel Staiger, Stuttgart), Lieferdatum (16.10.1972), Bestellnummer. Untere Reihe v.l.n.r.: 45-1 Berlinetta-Ausstattung, 46-3 Drehstrom-Lichtmaschine 45 Amp., 50-4 Radzierringe für Sportfelgen, 56-4 heizbare Heckscheibe, 58-4 Kopfstützen vorne, 63-9 Gürtelreifen Michelin 185/70 SR 13 ZX, 64-4 Dachbezug Kunstleder, 65-2 4-Speichen Sportfelgen, 66-1 Metallic-Lackierung, 69-5 Sondermodell, 73-4 Teppich im Kofferraum (vgl. Kapitel Extras Ascona-A).

Links: Das Opel Werk 1 in Bochum-Laer nahm 1962 seine Produktion mit dem Kadett A auf. Von 1970 bis 1975 liefen fast alle Ascona-A für den deutschen Markt hier vom Band.



Die Motor- und Fahrwerkstechnik des Ascona-A: Keine Experimente

Oben: Im Röntgenbild wird deutlich, dass der Ascona-A für seine Zeit über eine solide und ausgewogene Anordnung der Antriebstechnik verfügte.

Unten: Diese Draufsicht eines Kadett B von 1968 suggeriert Großzügigkeit. Doch der Schein trügt. Denn der gelbe Koffer im Kofferraum in Fahrtrichtung links passt nur in den Kofferraum hinein, weil das Reserverad „ignoriert“ wurde.

Da der Ascona-A eigentlich als neuer Kadett das Licht der Welt erblicken sollte, machte Opel beim Antrieb und in Sachen Baukastentechnik keine Experimente. Die im Kadett B und Rekord C bewährten Antriebsselemente wurden für das neue Modell nur verfeinert bzw. adaptiert, allen voran der 1,2-Liter-S-Motor, der unverändert aus dem Kadett B Einzug in den Ascona-A fand – wenngleich erst ein knappes Jahr nach Serienanlauf.

Von Anfang an war zudem klar, dass der neue „Kadett“ (vulgo „Ascona“) auch von der neuen CIH-Motoren-Generation angetrieben werden sollte.

Hierzu wurde der 1700er Motor aus dem Rekord C durch eine neue Kurbelwelle auf einen Hubraum von 1600 cm³ reduziert und durch Verwendung unterschiedlicher Verdichtungsarten und anderer Vergaserbe-

stückung auf 68 bzw. 80 PS gebracht. Die Top-Motorisierung im Ascona-A war ab März 1971 der 1,9-Liter-S-Motor mit 90 PS, der unverändert aus dem Rekord C übernommen wurde. Gleiches gilt im Prinzip auch für die Getriebe, die beim 1,2-Liter-S-Motor vom Kadett und bei den CIH-Motoren unverändert vom Rekord C übernommen werden konnten.

Motoren und Fahrwerk: bewährte Komponenten

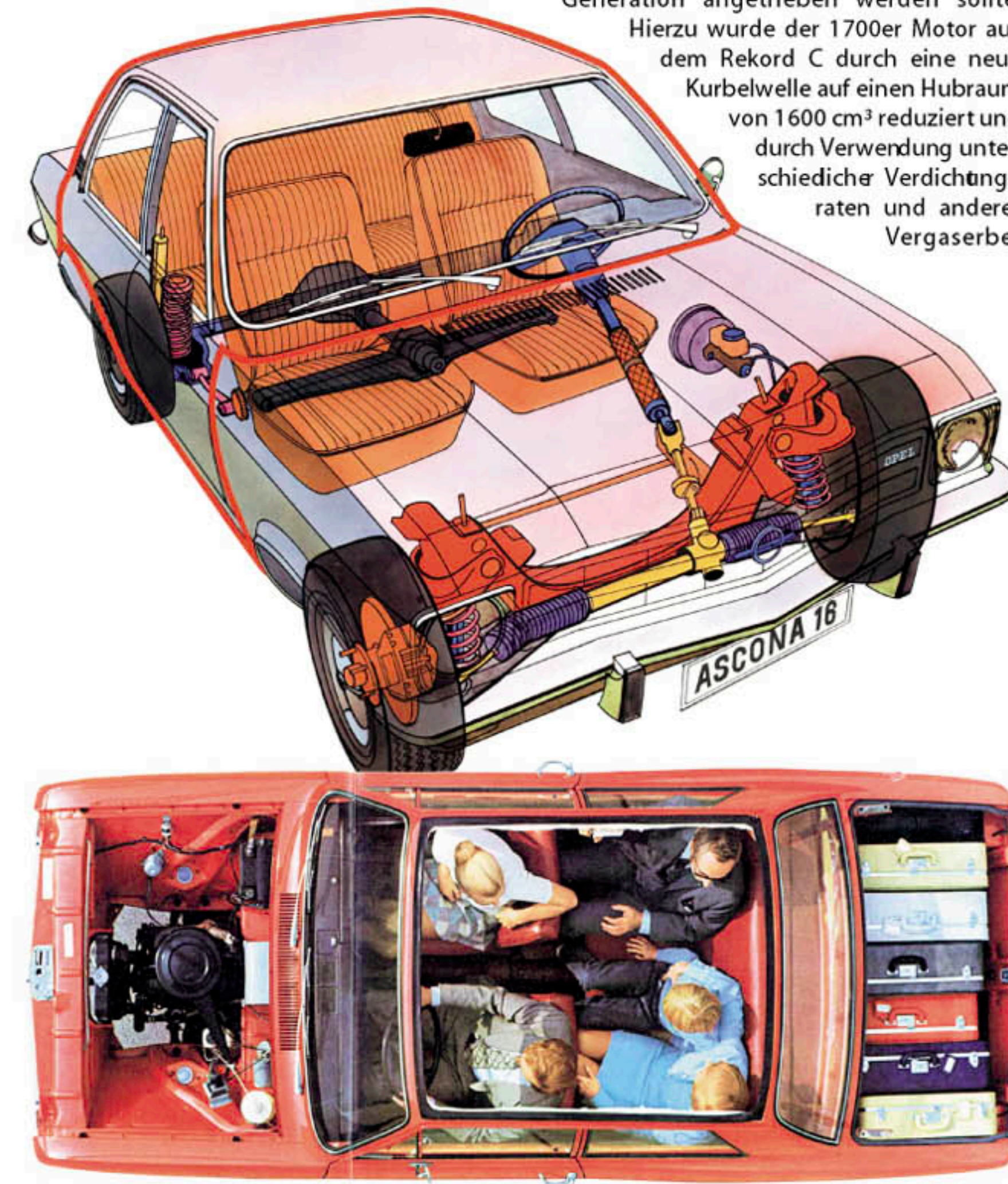
Das Fahrwerk des Ascona-A war im Prinzip eine Weiterentwicklung der bewährten Rekord-Basis. Während die Hinterachse quasi unverändert Einzug in das Ascona-Fahrwerk fand, wurde die Vorderachse deutlich modifiziert. Um leichter und kompakter zu werden, wurden die vorderen, ungleich langen Querlenker mit einer Federabstützung am

Vorderachskörper konstruiert. Mit stehenden Stoßdämpfern, die innerhalb der Federpakete eingebaut wurden, ließ sich die Größe der Achskonstruktion reduzieren. Gepaart mit einer spur- und sturzneutralen Vorderradstellung und einem dicken Drehstab-Stabilisator verfügte der Ascona-A über ein modernes und leistungsfähiges Fahrwerk. An der Hinterachse wurden die Stoßdämpfer im Gegensatz zum Kadett B nun fast senkrecht angeordnet, um ihren Wirkungsgrad deutlich zu verbessern. Die Federn wurden stark progressiv ausgelegt und ein zentraler Stabilisator verringerte zu starke Bewegungen der Starrachs-Konstruktion.

Alter Bekannter: Motor 12S aus dem Kadett

Der kleine 4-Zylinder-Reihenmotor des Ascona-A, Konstruktionsprinzip OHV (Over Head Valves = im Kopf hängende Ventile), verfügte über knapp 1,2 Liter Hubraum. Ursprünglich war dieser Motor für den neuen Kadett A entwickelt worden, der im Herbst 1962 mit noch knapp 1,0 Liter Hubraum auf den Markt gekommen war. Exklusiv für den Export nach Italien wurden bereits seit August 1971 Ascona-A mit 12S-Motoren gebaut; in den Benelux-Staaten war diese Kombination seit Ende 1971 und in

Trotz der spektakulären Seitenneigung hielt der Ascona zuverlässig die Spur, wenn er in Kurven hart rangenommen wurde – zumindest auf trockener Fahrbahn. Foto: ein später Ascona im Test der Auto Zeitung.



Drei Fotos oben: Frontantrieb und Zusammenfassung von Motor und Getriebe zu einer kompakten Einheit lassen den Platzbedarf deutlich schrumpfen, wie ein Blick in den Motorraum eines Ascona-A (unten mit 1,6-Liter-4-Zylinder-CIH-Motor) und Corsa B (Mitte mit 1,0-Liter-3-Zylinder-DOHC-Motor und oben mit 1,4-Liter-4-Zylinder-DOHC-Motor) verdeutlicht.



Oben: Diese zweitürige Limousine wurde in den USA zum Retro-Rallyewagen modifiziert.

Druckseiten unten: Wer heute am Aufbau eines Ascona-A für Rallyeeinsätze interessiert ist, findet in diesem Sonderdruck der Adam Opel AG aus dem Jahr 1973 alle Schritte, Arbeiten und Kosten (in DM).



für die es keine vergleichbare Eintragung und/oder eine Allg. Betriebserlaubnis (ABE) bzw. ein Gutachten gibt. Denn dann muss die zuständige Stelle nämlich selbst entscheiden, ob das vorgeführte Fahrzeug mit seinen Änderungen für eine Zulassung/Eintragung geeignet ist – mangels Kompetenz nicht selten zum Nachteil des Fahrzeugbesitzers. Damit es erst gar nicht soweit kommt, sollte man sich auf Treffen und im Internet über mögliche und legale Umrüstmaßnahmen kundig machen. Anderenfalls bleibt nur noch der Betrieb des Fahrzeugs mit einer roten 07er-Nummer, die jedoch den Alltagsgebrauch ganz klar untersagt. Wer aber nur ein paar Mal im Jahr seinen Wagen zu Treffen bewegt, ist mit dieser Möglichkeit eindeutig besser bedient.

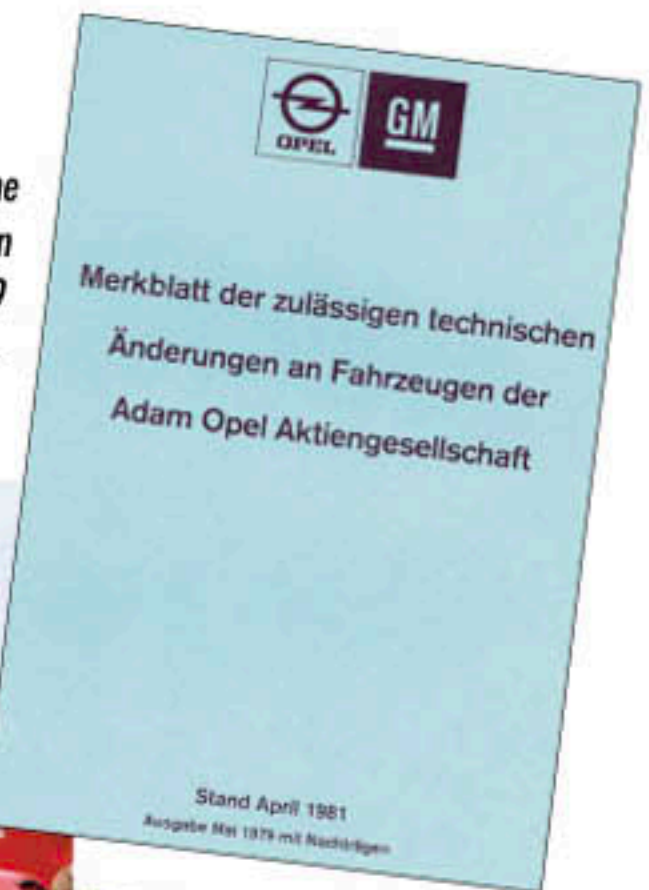
Schon Anfang der 1970er Jahre war der Aufbau von Rallye-Ascona-A für den Motorsport sehr populär. Zeitschriften, Tuner und natürlich Opel wurden mit Anfragen von Opel-Fans zu diesen Fahrzeugen quasi überhäuft. Wohl auch deshalb entschloss sich die Zeitschrift *rallye racing* in ihrer Ausgabe vom Februar 1973 den Aufbau (gemäß damals gültiger Homologation) und vor allem die Projektkosten (in D-Mark) in Zusammenarbeit mit Profis einmal genau aufzuzeigen. Der Bericht war nicht nur sachkundig verfasst, sondern auch so gut geschrieben, dass Opel sich, als Grundinformationen für die fragenden Kunden, zur Herstellung



eines Sonderdrucksentschloss (Auszüge s. unten). Darin sind alle Schritte, Kosten und Antworten auf Fragen zu finden. Interessant ist natürlich der Kommentar der Opel-Vekaufsförderung am Ende des Berichts, in dem insbesondere der Kostenfaktor noch einmal relativiert wurde. Obwohl Opel da, meiner Meinung nach, eher untertrieben hat. Doch das ist alles fast 40 Jahre her. Heute ist so ein Aufbauprojekt in dieser Form kaum noch machbar. Denn viele der benötigten Sportteile sind (wenn überhaupt) kaum noch aufzutreiben. Und was die Kosten angeht, kann der damalige D-Mark-Preis heute locker in Euro angesetzt werden. Zu viel für einen alten Opel? Das muss jeder selbst entscheiden.



Rechts: Der von Opel in Zusammenarbeit mit dem TÜV herausgegebene Katalog über die zulässigen Änderungen an Opel-Fahrzeugen erschien erstmals 1974. In den Jahren 1979, 1981, 1986 und 1989 wurde dieser Katalog den geänderten Zulassungsbedingungen angepasst. Kopien oder Auszüge davon sind im Internet einfach zu erhalten.



Cover: Das Kult-Buch „So wird er schneller“ von Gerd Hack erschien bereits 1971 im Motorbuch-Verlag Stuttgart. Aufgrund der großen Nachfrage legte der Verlag dieses unentbehrliche Nachschlagewerk ab 1996 mehrmals neu auf. Heute ist dieses Buch problemlos im Internet zu finden.

Motorbild S. 206, Fahrzeug links: Dieser Voyage wurde in den USA nach speziellen Vorstellungen umgebaut: V6-Vortec-Motor, Sechsgang-Getriebe, modifizierte Ford-US-Hinterachse, Fünfloch-Radnaben und eine makellose Lackierung.

