

Restaurierung Vectra A-X Turbo

Teil 1: Vom Kauf bis zur Lackierung

25 Jahre Vectra! Die Werbung zur Markteinführung mag heute ein wenig naiv erscheinen, die klar gestaltete Karosserie lässt den Ascona-Nachfolger aber noch immer modern wirken. Dank der markentypisch stabilen Technik gehört der Vectra immer noch zum Straßenbild. Doch was den Designern und Ingenieuren gute Arbeit bescheinigt, steht der Anerkennung als Klassiker im Weg. Ein Vectra sieht, wie auch der Calibra, viel jünger aus als er ist, die 25 Jahre sind beiden nicht anzusehen. Im Gegensatz zum Calibra wird der Vectra nach wie vor eher „aufgefahren“ als aufbewahrt oder gar restauriert.

Typreferent Kai Steude hat sich das Spitzenmodell vorgenommen, den A-X Turbo. Eine Jugendliebe, schreibt er, aber es ist auch klar, gerade diese Technologieträger verdienen es, erhalten zu werden. Sie werden über kurz oder lang Liebhaberfahrzeuge. Nur hat er sich mit dem Turbo auch einen



Der Vectra beim Kauf – mitgenommen, aber im Kern gesund, so das Urteil...



...von Typreferent Kai Steude. Was darunter zu verstehen ist, zeigt dieser herausgetrennte Träger

Haufen Arbeit eingehandelt. Sein Tagebuch wurde zwischen 2007 und 2013 geschrieben, so lange hat die Restaurierung gedauert. Wir bringen es in zwei Teilen. Vorab sei aber bereits verraten, ein Happy End gibt es, und den nächsten Vectra hat er auch schon in Arbeit.

Motivation

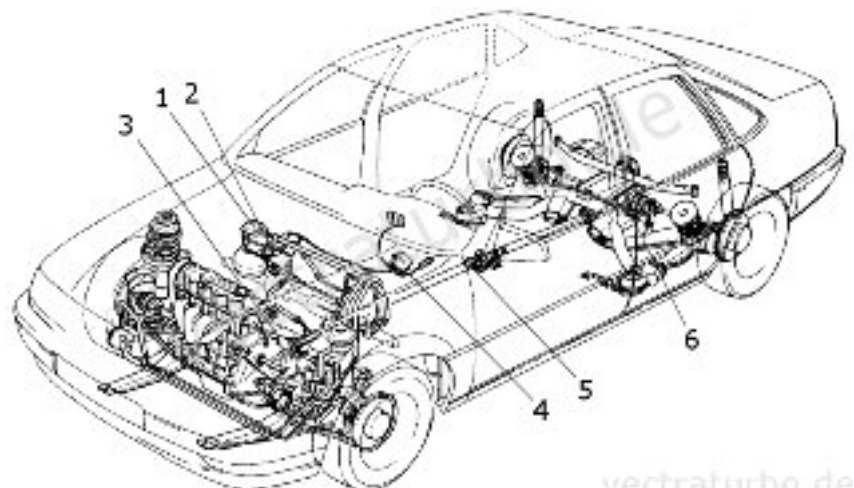
Als Kind war ich bereits fasziniert vom Opel Werbespot, in dem ein Vectra A 2000 am Stau vorbei übers Wasser fuhr. Zwar etwas übertrieben in den Augen eines Erwachsenen, aber einige Jahre später nach dem Bestehen meines Führerscheines im Jahre 2000 war mein erstes Auto dann tatsächlich ein Opel Vectra A. Zwar nur ein 1.8er mit karger GL-Ausstattung, aber dafür das erste eigene Auto!

Seit dieser Zeit war es schon immer mein Traum gewesen, einmal einen Vectra A-X Turbo zu besitzen. 16V-Turbomotor mit 204 PS, 6-Gang-Schaltung und Allradantrieb. Also schielte ich all die Jahre immer wieder nach Turbos und informierte mich über sie. Einige Schlagwörter wie „selten“, „Schwachstelle Längsträger Hinterachse“, „Schwachstelle Verteilergetriebe“, „anfälliger Turbolader“ und „Rost!“ tauchten dabei immer wieder auf.

Obwohl die Vectra Turbo schon immer selten waren, wurden sie dennoch lange Jahre von uninteressierten Opelern für Turbomotorumbauten in Corsa, Astra und Co. geschlachtet und somit ihre ohnehin geringe Anzahl weiter dezimiert.

Dies sollte sich aber im Dezember 2007 noch als mein Glück herausstellen! Zu der Zeit war ich bereits über ein halbes Jahr auf der Suche nach einer Vectra-Turbo-Karosserie, die noch nicht völlig vom Rost zerfressen war und als Basis für eine Restaurierung dienen konnte. Nach über einem halben Jahr vergeblicher Suche fand ich schließlich eine Vectra-Turbo-Karosserie mit Baujahr 1994 ohne Motor und Antrieb bei Aschaffenburg, die auf den ersten Bildern des Verkäufers im Gegensatz zu allem anderen vorher gesehenen sehr vielversprechend aussah! Also besichtigte ich die Karosserie eiligst vor Ort und besiegelte alles mit dem Verkäufer. Die Abholung fand dann im Januar 2008 statt und ich war endlich Besitzer eines 14 Jahre alten Vectra A-X Turbo :-)

Einige Monate später ergab sich sogar der Zufall, dass sich der ehemalige Besitzer bei mir meldete und ich einige Details zur Historie des Wagens in Erfahrung bringen konnte. Ursprüng-



Grob vereinfacht dargestellt die faszinierende Technik des Allradrenners

lich in Oberentfelden (CH) 1994 erstzugelassen wurde dieser Vectra Turbo im Jahre 2006 nach Deutschland importiert. Der Motor fand den Hitzetod bei einem Viertelmeile-Rennen, so dass der Wagen dann letztlich geschlachtet wurde.

Die Technik

- 1 - Steuerventil
- 2 - Druckschalter
- 3 - Verteilergetriebe
- 4 - Steuergerät Allrad
- 5 - Kardanwelle
- 6 - Hinterachsdifferenzial

Der Allradantrieb für den Opel Vectra A und Opel Calibra wurde von der österreichischen Firma Steyr-Daimler-Puch entwickelt und auch produziert. Für den Opel Vectra A 4x4 Turbo und seinen 204 PS Leistung wurde dieser Allrad nochmals angepasst und das Verteilergetriebe wurde für eine erhöhte Kraftübertragung an die Hinterachse ausgelegt.

Dieser Allradantrieb ist permanent - ohne Eingriff des Fahrers - wirksam und im Normalfall wird 75% der Kraft an die Vorderräder geleitet. Im Extremfall kann bis zu 100% der Kraft an die Hinterräder geleitet werden z.B. bei Eis unter den Vorderrädern. Die flexible Verteilung der Antriebskraft wird durch die Flüssigkeitskupplung, der Visco-Kupplung, geregelt.

Um neben ausreichender Traktion genügend Bremsstabilität gewährleisten zu können, wird beim Betätigen des Bremspedals bei Geschwindigkeiten über 25 km/h der Allradantrieb abgeschaltet.

Kauf

Mit dem Kauf handelte ich mir jede Menge Arbeit ein, der ich mir seit der Erstbesichtigung bewusst war. Ich wusste auch, dass diese Karosserie ein Glücksgriff war und der Zustand bei weitem schlechter hätte sein können. Vectra Turbo in 1a Zustand gab es sowieso nicht mehr zu kaufen, also "Lieber gleich alles von Grund auf ordentlich restaurieren" war und ist mein Motto.

Der Vorbesitzer hatte schon einmal halbherzig versucht den Unterboden zu

verschönern, was eine genauere Sichtaufnahme schwierig gestaltete. Die wichtigen Längsträger vorn und hinten waren intakt, beherzte Hammerschläge verursachten keinerlei Rascheln.

Genauso intakt mit kleinen Einschränkungen waren die Radhäuser, Radläufe, Scheibenrahmen und große Teile vom Unterboden. Auffällig waren drei schlecht eingeschweißte Bleche und überall ausreichend vorhandenes, klebriges Unterbodenschutzspray. Mit dem Schraubenzieher stochernd konnte ich zudem noch zwei Durchrostungen entdecken und der viele oberflächliche Rost am Unterboden war durch das Unterbodenschutzspray leider nur zu erahnen. Der Innenraum glich zu der Zeit einem Aquarium und fing in der Folge auch an zu schimmeln, weil der Wagen zu lange draußen im Feuchten herumgestanden hatte.

Doch bevor mein Projekt „Vectra-Turbo-Restauration“ endlich starten und Gestalt annehmen konnte, musste ich erst einmal ein anderes Problem

lösen: eine Halle musste her, in der ich genügend Platz hatte! Mit etwas Glück und guten Kontakten fand ich sie schneller als erwartet und der Umzug in die eigenen vier Arbeitswände konnte schon im April 2008 starten. In der Zwischenzeit stand der Wagen bei meinem Opelfreund Robert trocken in der Halle, sodass ich den schimmelnden Innenraum mit ausreichend Febreze behandeln konnte.

Die Daten

Fahrgestellnummer

W0L000087R1072

Schlüsselnummer

0039 / 881

Produktionstag

09.02.1994 in Rüsselsheim

Produktionsdetails für Export,

Linkslenker, Modelljahr 1994

(Code 2LR)

Erstzulassung

23.02.1994 in Oberentfelden

Farbcode

Z140/ 96L = Rauchgrau



Der Unterboden, nackt



Die Reparaturbleche, fixiert



Der Innenschweller, in Arbeit

Die Turbo-Ausstattung beinhaltet:

- 2.0 16V Turbo Motor mit
geregeltem Kat, 150 kW (204 PS)
 - 6-Gang Sportgetriebe, F28
 - Emblem 2000/Turbo
 - Allrad-Antrieb
 - Sitzpolster, Kopfstützen und
Türverkleidungen aus Fein-Velours
 - Hintere Fußraumheizung
 - Radio SC 303
 - Außenspiegelgehäuse in
Wagenfarbe
 - Außenspiegel, elektrisch betätigt
und heizbar
 - Bordcomputer
 - Check Control System
 - Fahrer- und Beifahrerairbag
 - Getönte, wärmegeämmte
Rundumverglasung
 - Automatische Antenne
 - Elektrische Fensterheber vorn
- Halogen-Nebelscheinwerfer
 - Zentralverriegelung mit
Diebstahlsicherung
 - Offene Kopfstützen hinten
 - Reifen 205/50 ZR 16
 - Leichtmetallräder 6 J x 16
 - 4-Speichen Lederlenkrad
 - Drehzahlmesser
 - Heckspoiler, oben in Wagenfarbe
 - Ultraschall-Diebstahlwarnanlage
49-5 UA6, 498 DM
 - Klimaanlage (FCKW-frei) 46-5
C60, 2295 DM
 - Lackierung, Zweischicht-Metallic-
lack 96 96L, 655 DM
 - Elektrische Fensterheber hinten
54-5 (?), 605 DM
 - Preis mit Zusatzausstattung
58.728 DM
- (Preisstand gemäß Preisliste vom
16.08.1993)

Karosseriearbeiten

Zunächst habe ich den gesamten Vectra Turbo zerlegt und alles ausgebaut, sodass eine freie Sicht auf die Karosse möglich war. Nachdem Motor und Antrieb bereits ausgebaut waren, war der Rest inklusive Scheiben auch schnell erledigt. Negativ fiel mir dabei schon auf, dass neben dem Armaturenbrett auch fast alle Innenraumverkleidungen in einem derart schlechten Zustand mit Löchern, Rissen oder Brüchen waren und damit nur noch für die Tonne taugten. Aber das sollte erstmal nicht mein Problem sein! Zum Schluss stand nur noch eine nackte 14-jährige Vectra-A-Karosserie auf vier stabilen Böcken in meiner Halle herum und an der zeigten sich nach dem Leerräumen mehr und mehr Rostschäden, die zum Teil durch das frische Unterbodenschutzspray verdeckt waren oder aber erst durch Ausbau aller Teile sichtbar wurden. Es ist im Nachhinein vermutlich einfacher Stellen zu benennen, die nicht rostig waren, da der braune Freund überall zu sein schien. Angefangen bei der unterrosteten Spritzwand, den hinterrosteten Lenkgetriebehaltern und A-Säulen-Verstärkungen, allen rostenden Stopfenlöchern usw. usf. bis hin zu den halbherzig vom Vorbesitzer geflickten Stellen im Radhaus vorn und an den Schwellererendspitzen, die ich umgehend wieder herausgetrennt habe. Zu meiner Überraschung waren die Seitenwände und Seitenkästen hinten nicht vom kleinen braunen Teufel befallen, da sie ab Werk eingeklebt waren und nur äußerlichen Rost zeigten. Als sehr unschön erwies sich in der Folge nur noch werksseitig „eingerundeter Rost“, der sich wie ein rostiges Spinnennetz in der Grundierung durch die Karosserie zog und zudem noch schlecht zu erkennen war. Ich traf daher die Entscheidung neben dem klebrigen Unterbodenschutzspray auch alle Teermatten, allen Steinschlagschutz, alle Nahtabdichtungen und große Teile der Grundierung zu entfernen, um sinnvoll von neuem beginnen zu können. Für die nächsten vier Monate waren daher Flex, Drahtigel, Negerkeks, Bohrmaschine mit Schweißpunktbohrer und Silikonentfer-



Die Stirnwand, grundiert



Kleinteile, aufbereitet

ner meine besten Freunde.

Teil 1 der Blecharbeiten startete. Die unterrostete Spritzwand zog eine Zeit lang komplett aus, damit eine vernünftige Rostbeseitigung möglich war. Die Federteller der Hinterachse kamen ab, die verrostete erste Blechlage der hinteren Längsträger bekam einen teilweisen Blechersatz, sodass die Federteller wieder an ihre ursprüngliche Position geschweißt werden konnten. Zum Schluss habe ich alle wichtigen Stellen noch mit Sand gestrahlt, sodass ich meine Karosserie damit als „sauber“ bezeichnen konnte. Eine mühevollte Handarbeit über gefühlt endlos lange vier Monate, die ich mir so vermutlich nie wieder antun werde, aber die sandgestrahlte, saubere Karosserie entschädigte dann letztlich für allen Schweiß und alle Flucherei!

Teil 2 der Blecharbeiten konnte nun bei Nico, meinem Karosseriebauer des Vertrauens, starten, wo einige Bleche ausgetauscht und teilweise auch neu gebaut werden sollten. Der Kühlerträger war durch falsche Wagenhebernutzung so sehr verbogen und musste einem Neuteil weichen. Ein Loch im Boden, die verrosteten Schwellerendspitzen und Teile des hinteren Radhauses fertigte Nico originalgetreu nach. Die unterrosteten Rückleuchtenaugen und das angegriffene Heckblech wichen ebenso Neuteilen wie beide Schweller. Ursprünglich plante ich nur den Ersatz des hinteren Drittels beider Schweller, da der Übergang Schweller-Radlauf durch die rostigen Schwellerendspitzen in Mitleidenschaft gezogen war. Aber nachdem Teilersatz-Schwellerbleche preislich in keinem sinnvollen Verhältnis zu kompletten Schwellerblechen standen, wurden beide Schweller komplett gegen Neuteile getauscht und die Entscheidung war auch gut so, wie der spätere Blick ins Innere zeigte.

Eine kleine Anekdote sei hier am Rande erwähnt. Der Vectra Turbo hat Plastik-Schwellerverkleidungen und -Türaufsätze, sodass auf den Schwellerblechen kleine Niete vorhanden sind, auf denen die Clips für die Schwellerverkleidungen befestigt werden. Nun meinte ich Originalteile sind 100% passgenau, aber weit gefehlt. Hätte



Der ausgeräumte Vectra, auf dem Weg der Besserung



Der noch ausgeräumte Vectra 4x4, in Nautilusblau

Nico die Position dieser Niete nicht nochmal geprüft, hätte eine Schwellerendkappe nicht gepasst. Die original Opel Schwellerbleche waren am Radlauf schlicht unterschiedlich lang und die darauf vorhandenen Niete waren falsch gesetzt. B-Ware als Originalteile?

Lackierung

Mit dem Ende der Karosseriearbeiten im Oktober 2009 ging die Karosserie postwendend zum Lackierer. Eigentlich stünde noch die Wahl der Aussenfarbe an, aber ich hatte mich schon lange entschieden. Ein originaler Vectra-A-Farbtön sollte es unbedingt sein. Die Wahl der Farbe fiel schließlich auf Nautilusblau Metallic - die Farbe meines zweiten Vectra A, der

mich von 2002 bis 2009 lange Jahre treu begleitet hatte.

Beim Lackierer erfolgte als erstes die Grundierung der kompletten Karosserie - oben, innen wie auch unten. Sämtliche Nahtabdichtungen und Steinschlagschutz habe ich mit Nico zusammen an einem Wochenende beim Lackierer auf der Bühne in Eigenregie erledigt, sodass die Lackierung schon im März 2010 stattfinden konnte. Alles in allem war die Karosserie mit allen Einzelteilen bis April 2010 sehr schnell wieder bei mir.

Im nächsten Zuverlässigen wird der Zusammenbau geschildert.

*Kai Steude *3687
Typreferent Vectra A*