

Restaurierung Vectra A-X Turbo

Teil 2: Zusammenbau

Bereits seit den Karosseriearbeiten liefen die Vorbereitungen und Zuarbeiten für den Zusammenbau. Ich sortierte die ausgebauten Teile in Schachteln und machte mir Gedanken über viele, viele Details wie Schrauben, Halter, Achsteile, Getriebe- & Differenzialüberholung, Motorüberholung und die Innenausstattung. Das jahrelange Sammeln und Überholen endete in einem Berg von hell verzinkten und gelb verzinkten Schrauben und Haltern, schwarz glänzend gepulverten Haltern und Achsteilen. Diverse originale Opel-Neuteile gesellten sich im Laufe der Zeit mit dazu, neben den frisch überholten Brems-, Motor- und Antriebssteilen. Für das Problem meiner fehlenden Innenraumteile sollte sich die Abwrackprämie 2009 als ein sehr glücklicher Umstand erweisen, bei der gute Fahrzeuge zuhauf auf den Schrott kamen. So fand unter anderem ein Vectra A CDX als Garagenwagen aus Opas

Hand mit rund 100tkm den Weg zu meinem Opelfreund Jan, über den ich sämtliche Innenraumverkleidungsteile inklusive Armaturenbrett und Kleinteile bekommen konnte. Ein echter Glücksfall!

Start für den Zusammenbau meines Vectra Turbo war August 2010, nachdem ich alle Teile zusammen hatte. Erste Aktion war die Dämmung der Karosserie bis in den letzten Winkel mit Teermatten aus dem Car-Hifi-Bereich, damit in der Karosserie mehr Ruhe herrscht als vom Werk aus.

Als nächstes plante ich eine große Aktion auf einer Hebebühne, in der das Gros der gesammelten Teile in die Karosserie Einzug halten sollte. Dazu fehlten aber noch ein Paar wichtige Teile, die nicht so recht zum Pulvern geeignet sind. Die Antriebswellengelenke und Antriebswellen sind im Original blankes Metall und fangen sehr leicht an zu rosten, die Lackierung der Kardanwelle hält

Steinschläge nicht besonders lange ab und rostet ebenso gern! Also suboptimal. Fündig wurde ich mit einem Speziallack beim Korrosionsschutzdepot zum Selberstreichen. Teile zuerst gründlich Sandstrahlen, dann anätzen und danach mit steinschlagfestem Speziallack streichen - fertig! Nachdem auch die letzten Teile fertig waren, konnte die große Aktion endlich starten. Vor allen Arbeiten habe ich alle Hohlräume ausgiebig mit Fluid Film A konserviert und diverse Kanten mit Mike Sanders Hohlraumfett oberflächlich geschützt. Kritische Blechkonstruktionen mit versteckten Hohlräumen, z.B. die hinteren Längsträger, habe ich durch spezielle Bohrungen zusätzlich konserviert, um eine höhere Sicherheit zu erzielen. Danach startete die Komplettierung des Unterbodens mit Bremse, Spritanlage und Achsen und endete mit dem Einbau von Motor, Getriebe und Verteilergetriebe. Teile, die ich nun eigentlich schon seit 2008



„Fast fertig“ – der Vectra A-X Turbo

horte, konnten nun endlich verbaut werden und mein Zimmer daheim wurde endlich wieder leerer. Der überholte Motorblock und Kopf, das überholte Getriebe- & Verteilergetriebe sowie das überholte Heckdifferential warten schon lange auf ihren Einbau. Leider war das neue Fahrwerk noch nicht verfügbar, sodass ich das alte Fahrwerk wieder montieren musste.

Zurück in der heimischen Halle folgte nun die Anfertigung für den angepassten, größeren Ladeluftkühler und die dafür nötige Ladeluftverrohrung. Ich plante von Anfang an eine dezente Mehrleistung, sodass Motorblock, Zylinderkopf, Turbolader und verstärkter Antrieb dafür ausgelegt waren. Oberste Maßgabe war das Erhalten der originalen Nebelscheinwerfer und natürlich eine funktionierende Klimaanlage. Beides sind sehr Platz fressende Faktoren im Vectra A

bei der Verwendung eines großen Ladeluftkühlers. Doch etliche Ausmessversuche später konnte ich die Zeichnung für die Anfertigung des Ladeluftkühlers endlich abgeben. Derweil gingen andere Teileanfertigungen weiter, wie Ölkühler und dessen Verrohrung, überholte Servoleitungen und die Ledersitze fanden ihren Weg zum Sattler. Ich vergnügte mich während dessen im heimischen Keller mit dem Kabelbaum, wo es galt die Schäden der Vorbesitzer zu richten, Kabel durchzukontrollieren, kleine Erweiterungen einzubauen und abschließend alles mit neuem Kabelbaumband einzuwickeln.

Bald waren die diversen Teileanfertigungen wieder zurück und die Elektrik im Wagen durchgetestet. Auch sind die im Originalfarbton gepulverte Zahnriemenverkleidung und Zylinderkopfhaube wieder zurück. Als eine sehr gute Detaillösung erwies sich

das schraubbare Batterieblech beim Einbau der überholten Servoleitungen. Im Original auf den Radeinbau geschweißt, ist es ein typischer Rostherd, der über die Jahre zu einem löchrigen Radeinbau führt. Ich habe es mir mit Hilfe von einigen Einnietmuttern und Löchern schraubbar gemacht, sodass ich die Servoleitungen auch bei vollem Motorraum - aber mit herausnehmbarem Batterieblech - noch nachträglich einbauen konnte.

Dank meines Opelfreundes Andre sind die Front- und Heckscheibe eingeklebt. Der Innenraum ist ringsherum mit Scheiben verschlossen und der Innenausbau starten kann, ohne dass gleich wieder alles verstaubt. Der Innenausbau umfasst zuerst nur das Nötigste, so haben das Armaturenbrett, die Rückbank, zwei temporäre Sitze und das Lenkrad Einzuges gehalten. Das alles vor dem Hinter-



Wie neu – der Motorraum...



...hier noch ohne Motor

grund, möglichst erstmal die schwereren und zwingend notwendigen Teile für die anstehende Achsvermessung einzubauen. Des Weiteren habe ich ein sehr gutes Angebot vom Opel Classicparts genutzt und mir einen neuen Dachhimmel organisiert, da der alte wie so viele Verkleidungsteile leider nicht verwendbar war. Es folgte nun der letzte Transport zur Bühne, ohne dass der eigene Antrieb funktionierte. Vorher gleich noch Sprit bunkern, damit auch genug Gewicht auf der Hinterachse ist. Auf der Bühne hieß es temporären Auspuff drunter schrauben, Ladeluftverrohrung einbauen sowie Betriebsflüssigkeiten auffüllen. Dann kam der erste Motorstart. Wider Erwarten verlief dieser ohne Probleme und es qualmte alles wie verrückt! Diverse Fettrückstände und Hohlraumkonservierungsteile mussten erst einmal verdampfen.

Die erste längere Zeit lief der Motor behutsam auf der Bühne. Danach kamen die Räder drauf und es ging per Hänger zur Achsvermessung. Die Achsvermessung war schnell gemacht und ging ohne Beanstandung von statten. Was allerdings Probleme bereitete, waren eine verstellte Schaltung und ein vermutlich eingefallener Kat. Die Schaltungseinstellung war schnell behoben. Der eingefallene Kat stellte sich nach dem Ausbau allerdings als 'Tuningopfer' des Vorbesitzers heraus, da die Waben Einstich-Spuren aufwiesen! Kurzerhand musste dieser beschädigte Inhalt weichen, was aufgrund der Metallwaben etwas nervenaufreibend war. Eigentlich sollte der Auspuff und der Kat nur temporär unters Auto, um mal eben auf eigener Achse zum Auspuffbauer fahren zu können und dort wieder abmontiert zu werden... Letztlich hieß es aber trotzdem: Ende

gut, alles gut! Nach 3 Jahren, 4 Monaten und 17 Tagen lebte dieser Opel Vectra A-X Turbo im Juni 2011 wieder, der als Karosserie in meine Hände kam. Den Wagen habe ich zum Lackierer, damit er dort seine letzte Lackaufbereitung bekommt. Nachdem der Wagen vom Lackierer zurück war, habe ich außen weitestgehend alles komplettiert, so dass nur noch kleinere Dinge wie Türaufsätze, Zierleisten und Schriftzüge fehlen. Im Innenraum kamen nur noch die benötigten Zusatzanzeigen hinzu: im DIN-Fach unter dem Radio sind Öltemperatur, Öldruck und Ladedruck in VDO-Cockpit-Version passend zum Tachodesign verbaut und zwischen den Sitzheizungsschaltern sitzt in der Halterung des Traktionskontrollschalters eine kleine Abgastemperaturanzeige mit roter Schrift. Alles in allem eine optimale Lösung, da die Anzeigen nicht zu



Detailarbeit – der Kofferraum

auffällig sein sollen. Weiter habe ich es mir nicht nehmen lassen, den alten Tacho gegen einen nagelneuen auszutauschen. Das war es erstmal mit Zusammenbauen! Den Rest der Zeit habe ich mir möglichst rote Kennzeichen organisiert und die ersten Kilometer gefahren. Inzwischen stehen etwas mehr als 600 km auf dem neuen Tacho und der Wagen befindet sich beim Auspuffbauer zum Anfertigen des neuen Auspuffes.

Die Laufleistung im Tacho spricht mittlerweile etwas mehr als 1200 km. Der Wagen ist vom Auspuffbauer zurück und hat nun seine Edelstahl-auspuffanlage mit HJS D3 Kat erhalten. Darüber hinaus sind bereits alle technischen Veränderungen am Wagen vom TÜV geprüft worden und die notwendigen Eintragungen in den Papieren wurden ergänzt. Leider gibt es aber auch Rückschläge, was sich wohl bei der Menge der

ausgeführten Arbeiten nicht ganz vermeiden lässt. Der Simmerring der Kurbelwelle an der Schwungscheibe ist undicht, was sich mit einem neuen Simmerring leider auch nicht beheben ließ, sondern auf eine eingelaufene Kurbelwelle hindeutet. Weiterhin macht der Motor bei der Abstimmung ein Paar unerwartete Probleme, sodass er noch einmal ausgebaut und vom Motorenbauer geprüft werden muss. Was sich leider nicht mehr austauschen oder beheben lässt, ist die Qualität der Lackierung. Nach vollmundigen Versprechungen am Anfang entsprach die Qualität der ausgeführten Arbeiten mit vielen kleinen Mängeln und zu vielen Lackeinschlüssen nicht meinen Vorstellungen. Wirklich gute Lackierer sind leider Mangelware. Dank eines sehr guten Lackaufbereiters ließ sich der Schaden aber in Grenzen halten und trotzdem noch ein gutes

Ergebnis zaubern.

April 2013. Mittlerweile spricht die Laufleistung im Tacho 6000 km. Mein äußerlich und innerlich serienmäßig aussehender Vectra Turbo läuft zuverlässig, auch mit den bekannten Macken. Die Motorproblematik werde ich mir im Winter noch einmal anschauen, sodass ich meinen Vectra Turbo dann als „fertig“ ansehen kann. Wobei „fertig“ bei solch einem Wagen realistisch gesehen wohl nie eintreten wird....

Mein großer Dank gilt an dieser Stelle den stillen Helfern dieses Projektes und den immer wieder helfenden Händen von Andre, Dominik, Jan, Maik, Marcel, Nico, Frank & Frank, Rene & Rene, Robert, Roger, Thomas & Thomas, Ulrike.

*Kai Steude *3687
Typreferent Vectra A*