

Geheimprojekt Opel Kadett B C20XE DOHC 2.0 16V Umbau



Andreas Kwias

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Autor vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie CD-Rom, Bildplatte usw., sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet, Datenverarbeitungsanlagen, Netzwerken usw., Funk oder Vortrag, auch auszugsweise, ist ohne vorherige ausdrückliche Genehmigung des Autors unzulässig und strafbar.

"Es gibt zwei Regeln für den Erfolg im Leben: 1. Erzähl
anderen nicht alles, was Du weißt."

(Zitat aus dem Internet)

Inhaltsverzeichnis

Danksagung

Vorwort

Reihenfolge

Motorausbau

Antriebsstrang

Innenraum

Getriebetunnel, die I.

Vorderachse

Auspuffanlage, die I.

Kühlerhalter, die I.

Auspuffanlage, die II.

Hinterachse, die I.

Leitungen

Getriebetunnel, die II.

Hinterachse, die II.

Motorkauf

Panhardstab

Tank

Bremsscheibenabdeckbleche

Ölwanne

Lenksäule

Schwungscheibe
Pilotlager
Trommelbremse
Rotkäppchen
Motorhalter
Schaltgestänge
Riemenscheibe
Kardanwelle
Getriebetunnel, die III.
Schaltknüppel
Heizung, die I.
Kühlerhalter, die II.
Getriebetunnel, die IV.
Wartungsdeckel
Auslasskrümmer, die I.
Thermostatgehäuse
Bremskraftverstärkerverlängerung
Überrollbügel
Elektrisches, die I.
Probelauf, die I.
Luftfilterkasten
Probelauf, die II.
Wasserrohr
Elektrisches, die II.
Auslasskrümmer, die II.
Abgedecktes
Heizung, die II.
Farbauftrag
Schlussphase

Probefahrt
TÜV
Nachträgliches
Teileliste
Daten
Nachwort

"Lieber Gott im Himmel, wir danken Dir für die Erfindung der direkten Lachgaseinspritzung und des Forecore Intercoolers, des kugelgelagerten Turboladers und für die Ventildfedern aus Titan.

Amen."

(Zitat aus dem Film "The Fast and the Furious")

Danksagung

Ganz herzlich möchte ich folgenden Mitmenschen von Herzen meinen Dank aussprechen, ohne die dieses Projekt sicher länger gedauert hätte und ich vermutlich noch immer damit beschäftigt wäre. Für mich persönlich hätte es nur einen Grund gegeben, dieses Projekt abzuberechnen: Den Tod.

Mein ganz besonderer Dank gilt:

Meinem Vater (Danke für alles Paps, ruhe in Frieden), Günther Arlautzki (Auch Dir meinen Dank, ruhe in Frieden), meiner Schwester Melanie Kwias (Mithilfe Korrektur), Peter und Kirsten Muhr (für alles), Friedhelm Schulte (Projekt Vorderachse CIH), den Teilnehmern der BaE KFZ 2008 - 2012 (Internationaler Bund gGmbH in Herne), Knoop Motorsport in Mülheim und dem Entwicklungsteam von Scribus 1.4.2!

Einen riesengroßen Dank an meine Frau Diane und meinen beiden Söhnen Luke und Till. Für die Unterstützung und das Verständnis, welches zwar nicht unendlich, aber glücklicherweise ausreichend vorhanden war.

"Das war mehr ein Brot- und Butter-Auto. Der Rekord C war eigentlich das erste Produkt, das komplett von uns, von unserer Abteilung kam. Der Kadett B? Oh nein, dieser Wagen kam sozusagen fertig von Michigan. Wir haben die Ornamentierung gemacht und etwas vom Innenraum..."

(Zitat: Erhard Schnell, Designchef Opel, Rüsselsheim)

Vorwort

Im Prinzip war die Ausgabe 4/93 der Szenezeitung "Flash" Schuld. Dank des Berichtes über den Opel Kadett B "Hot Orange" wollte ich nun unbedingt auch so ein extrem cooles Auto. Allerdings sollte es noch ein paar Jahre dauern bis ich schließlich "meine" Opel Kadett B Limousine mit sportlichem 1.2S Motor fand. Sie wurde im August 1973 das erste Mal in Hamburg dank dem Dello Opel Autohaus zugelassen, hergestellt wurde sie laut Typenschild im gerade frisch geschlossenen Bochumer Opel Werk. Ich kaufte sie in Gelsenkirchen während meiner Bundeswehrzeit im Sommer 1997 für stolze 3200,- DM. Aufmerksam auf dieses Stück wurde ich im Anzeigenteil der Eingangs erwähnten, damals noch halbwegs lesenswerten Opel Szenezeitung "Flash". Das Internet steckte zu dieser Zeit ja noch in den Kinderschuhen und war beim Autokauf noch keine große Hilfe. Im Zuge der später durchgeführten Restauration "überarbeitete" ich unter anderem auch den Motor ein wenig. Zuvor war ein "Burnout" selbst mit den 155er Schmalspurreifen kaum möglich, später klappte es dann sogar noch mit den 175/50 R13 auf Revolution MX-Line in 8x13 ET-5. Die Limo fuhr sogar so gut, dass ich es für eine kurze Zeit in keinster Weise bereute, sie im Zuge der Restauration nicht doch mit einem "größeren" Motor

ausgestattet zu haben. Ein solcher Umbau hätte einige schwerwiegende Änderungen an der Karosserie erfordert und ich hätte dafür einige äußerst teure, weil rare, Umbauteile benötigt. Aber nicht nur das Geld fehlte, sondern auch die Zeit. Leider hielt diese Freude nicht besonders lange. Eines Nachts, ich war unterwegs mit voll geöffneter Drosselklappe in Richtung Heimat, passierte es: Innerhalb kürzester Zeit wurde das kleine Motörchen richtig laut! Die Öldruckleuchte flackerte wie verrückt und erlosch im Anschluss eigentlich nur noch bei stark erhöhter Motordrehzahl. Und das Motorengeräusch! Die Motorleistung war nicht nur merklich gesunken, sie war eigentlich gefühlt garnicht mehr vorhanden. Das war das Ende. Ein kapitaler Motorschaden!

Flash

OPEL SC

OS 55 - SF 6 - HPL 8 - LFR 143 - BFR 150 - WFE 8400 - PTAS 520 - LSC 136 - FF 28

Das
unabhängige
Magazin für alle
Opel-Fans

Nr. 4/93
Juli/August
DM 6,-

LADIES FIRST



HOT
ORANGE

Alle zwei Monate neu! Alle zwei Monate neu! Alle zwei Monate neu!





Da es dank der Restauration auf den ersten Blick eigentlich ein sehr schönes Auto war, wollte ich es nur sehr ungern auf dem dankeswerter Weise gerade eben so erreichen, unbeleuchteten und unbewachten Autobahnrastplatz alleine über Nacht zurücklassen. Okay, zumindest schafften wir es tatsächlich im Stockdunkeln per Anhalter nach Hause. Gedanklich befasste ich mich eigentlich nur noch damit, wie ich das Auto schnellstmöglich nach Hause bekommen würde. Aus lauter Verzweiflung schleppte ich am nächsten Tag die Limo mit einer Arbeitskollegin in stundenlangem, schweißtreibendem Schneckentempo über unzählige Landstraßen in meine Werkstatt. Mein damaliger Chef besaß zwar einen tollen Abschleppwagen, hatte aber leider keinen Bock mir zu helfen. Schönen Dank nochmal an dieser Stelle. Hat aber trotzdem wider Erwarten echt super geklappt.

Ein eilig vom Verwerter organisierter Ersatzmotor verschaffte nicht einmal ansatzweise Befriedigung. An Spaß war so in keinsten Weise mehr zu denken. Also noch einmal einen kleinen OHV-Motor zerlegen und viel Zeit, Geld und Nerven in eine kleine, tackernde Nähmaschine stecken? Und sie dann später wieder mit Handfeger und Kehrblech von der Straße aufsammeln? Nein, danke.

Irgendwie besaß ich mittlerweile echt keine Lust mehr auf diesen Vorkriegskram. Für mich stand nun fest: Entweder würde ich einen leichten Motor mit ordentlich Leistung einbauen, oder die Kiste kommt weg.

Wie meine Entscheidung fiel, dürfte ja wohl schon anhand des vorliegenden Buches so ziemlich jedem klar sein. Was sich allerdings so einfach liest, war in Wirklichkeit ein richtig steiniger und langwieriger Weg.

Ein sogenannter "CIH"-Motor aus der damaligen Produktionszeit kam für mich auf keinen Fall in Frage. Einen derartigen Aufwand, einen großen, schweren, leistungsschwachen Eisenhaufen in mein Auto zu bauen, welches im Anschluss den Fahreigenschaften in Kurven einer Schubkarre in nichts nachstehen würde, stand für mich komplett außer Frage. Und für eine brauchbare Leistungssteigerung müsste ich vermutlich einen fetten Kredit aufnehmen.

Ich wollte Dampf für den schmalen Taler. Der Motor sollte leicht, kompakt und optisch ansprechend sein. Der Kühler sollte ausserdem weiterhin hinter dem Schlossträger Platz finden. Allenfalls ein bisschen breiter dürfte er sein. Nach eifriger Recherche gab es dann eigentlich nur noch eine Möglichkeit: Der sagemuwobene C20XE!

Die Fakten sprechen doch schon auf dem Papier für sich: Sechzehn Ventile, Aluminiumzylinderkopf von Cosworth, zwei Nockenwellen, halbkugelförmiger Brennraum, natriumgekühlte Auslassventile, vollsequentielle Einspritzung, Schmiedekolben, Klopfsensor, Fächerkrümmer aus Edelstahl, Aluminiumölwanne, Aluminiumventildeckel, Ölkühler und letztenendes ein wirklich sehr schönes Erscheinungsbild!

Dieses edle Teilchen in einer äußerst attraktiven, alten Hülle gesteckt würde sicherlich etwas hermachen. Und das trotz des Gummibandes zwischen Kurbel- und Nockenwellen!

Und nun, viel Spaß beim Lesen!

"Wir wissen das. Die Chinesen wissen, das wir es wissen. Aber wir tun immer so, als ob wir es nicht wissen und die Chinesen tun immer so, als ob sie glauben, das wir es nicht wissen. Aber sie wissen, das wir es wissen. Also wissen es alle."

(Zitat aus dem Film "Alarmstufe Rot 2".)

Reihenfolge

In der nachfolgenden Liste habe ich, sofern ich nichts vergessen habe, alle einzelnen Arbeitsschritte in der von mir durchgeführten Reihenfolge aufgelistet. Jeder einzelne Schritt war nötig, um aus dem schwachbrüstigen, leicht amerikanisch dreinschauenden "Brot-und-Butter"-Auto ein Spielzeug zum "Reifenmarkenriechen" und "Leute verblüffen" zu basteln.

Die Reihenfolge hat sich im Laufe der Zeit so ergeben, weil ich sie eben für logisch empfand. Hinzu kam, das zum Beispiel auch mal Teile fehlten, ich auf bestimmte Arbeiten gerade keine Lust hatte, ich für das eine oder andere zu dem jeweiligen Zeitpunkt einfach zu blöd war, das Wetter schlecht war, ich wieder irgendetwas kaputt gemacht hatte oder was weiß ich noch alles.

Im Grunde zählt für mich nur eines:

Ich hab es durchgezogen.

Punkt.

Here we go:

- Kühler ausgebaut (wird nicht mehr benötigt, verkauft)
- Motorhaube abgebaut
- Motor 1.2 OHV ausgebaut (wird nicht mehr benötigt, verkauft)
- Tank ausgebaut (zu schade zum umbauen, verkauft)
- Heizung Motorraum ausgebaut (Mein persönliches Reizthema #1. Kurzversion: Ab in den Müll damit)
- Hinterachse zusammen mit Kardanwelle ausgebaut (wird bis auf den Hinterachsstabilisator, beiden Längslenkern und dem Panhardstab nicht mehr benötigt, verkauft)
- Auspuffanlage 1.2S komplett ausgebaut (wird nicht mehr benötigt, verkauft)
- Hinterachse Opel GT CIH 3,44 komplett provisorisch eingebaut
- Getriebe OHV Sport ausgebaut (wird bis auf den Schaltknüppel nicht mehr benötigt, verkauft)
- Innenraum ausgebaut (Originalsitze und statische Gurte werden noch benötigt, Teppich wurde verkauft.)
- Bremskraftverstärker und Hauptbremszylinder ausgebaut (werden nicht mehr benötigt, ausser der Druckstange für das Bremspedal und dem Bremskraftverstärkerhalter am Innenkotflügel)
- Pedalerie ausgebaut
- Heizung Innenraum ausgebaut (Müll)
- Ausgeschnittenen Getriebetunnel Opel Kadett B Automatik gesäubert
- Getriebetunnel OHV Schaltwagen grob ausgeschnitten
- Getriebetunnelreste an der Karosserie durch Schweißpunkte aufbohren entfernt
- Radaufhängung links zerlegt
- Radaufhängung rechts zerlegt
- Lenkgetriebe und Vorderachskörper OHV ausgebaut
- Sämtliche Leitungen und Halter am Unterboden entfernt (werden durch eigene ersetzt)

- Originale Auspuffhalter Endschalldämpfer entfernt (werden durch eigene ersetzt)
- Endschalldämpfer Lexmaul Kadett C 50 Millimeter mit neuen Haltern provisorisch montiert
- Halter Endschalldämpfer angeschweißt
- Auspuffanlage Lexmaul Kadett C zerteilt, Halter vom Mittelschalldämpfer entfernt
- Originaler Gasgestängehalter entfernt (wird nicht mehr benötigt)
- Unterer Kühlerhalter entfernt (wird nicht mehr benötigt)
- Kühlerhalter rechts und links entfernt
- Halter am Mittelschalldämpfer angeschweißt
- Verbindungsrohr Mittelschalldämpfer zum Endschalldämpfer zusammengeschweißt
- Stabilisatorhalter an Hinterachse Opel GT provisorisch angeschweißt (besaß leider keine ab Werk)
- Befestigungspunkte Anschlagpuffer für Mittelschalldämpfer und Endschalldämpfer am Unterboden angezeichnet
- Verlegung Kraftstoffleitung und Platzierung Kraftstofffilter angezeichnet
- Auspuffanlage und Hinterachse demontiert
- Kraftstoffpumpeneinheit am Unterboden unter dem Tank befestigt
- Halterung Kraftstofffilter am Unterboden vom Innenraum aus unter Rückbank rechts angeschweißt (2x Mutter M6)
- Befestigungen der Anschlagpuffer angeschweißt (2x Mutter M8)
- Stabilisatorhalter Hinterachse Opel GT fertig geschweißt
- Hinterachse Opel GT Öl abgelassen und außen grob gesäubert
- Halter Kraftstoffleitung hinten angeschweißt (Schrauben M6x15)
- Automatik Getriebetunnel eingeschweißt

- Hinterachse zerlegt zwecks Einbau von verstärkter Deichselwelle für die Hinterachsverlängerung (siehe Probefahrt)
- Motor C20XE aus einem Opel Calibra 4x4 16V gekauft mit allen Anbauteilen außer Katalysator und Lambdasonde
- Vorderachse Opel Kadett B CIH Eigenbau, Motorhalter Eigenbau (erhältlich unter 0172/2434532 als Bausatz oder komplett einbaufertige CIH Vorderachse),
- Hinterachsverlängerung, Hinterachshalterung und einstellbaren Panhardstab (umgebautes Originalteil) sandstrahlen lassen, lackiert
- Hinterachse entfettet, entrostet, mit Fertan Rostumwandler behandelt, grundiert
- Recaro Sitzkonsolen (aber dann doch nicht verbaut), Bremsstrommeln Opel GT CIH, Tank (umgebaut auf Einspritzer) und Hinterachse mit Zweikomponentenlack "schwarz" lackiert
- Opel GT CIH Achsschenkel und Radnaben mit Fertan Rostumwandler behandelt, lackiert
- Bremsscheibenabdeckungen vorne Opel Ascona B 2.0E an Opel GT CIH Achsschenkel angepasst
- Schwenkhebel Opel GT CIH mit Fertan behandelt
- Radlager vorn erneuert
- Hinterachse Alu-Differentialdeckel montiert (scheuert am Panhardstab, Nacharbeit an den Kühlrippen notwendig!)
- Ölansaugrohr Opel Calibra 16V modifiziert (hartgelötet)
- Ölwanne Opel Manta 1.8S montiert
- Zylinderkopf Stehbolzen Auslasskrümmer erneuert
- Bremsleitungen an der Hinterachse erneuert
- Tacho, Armaturenbrett und Lenksäule ausgebaut
- Schwungscheibe ausgebaut und erleichtern lassen
- Vorderachse komplett provisorisch eingebaut
- Pilotlager, Schwungscheibe und Kupplung montiert

- Hinterachse zusammengebaut, provisorisch eingebaut, Bremse hinten erneuert
- Motor eingehangen mit selbstgebaute Motorhaltern und original Opel Kadett B 1.9S Motorgummis (leider zu weich)
- Getriebetunnel im Bereich Schaltknüppel teilweise ausgeschnitten
- 5-Gang Getriebe "Getrag 240" aus Opel Rekord E 1.8S provisorisch eingebaut (Kupplungshebel links)
- Schaltkulisse/Gestänge geändert (Schalthebel um 110 (!) Millimeter nach vorne versetzt)
- Kardanwelle ausmessen, um 100 Millimeter kürzen lassen, provisorisch eingebaut
- Original Doppel-Riemenscheibe auf 17 Millimeter Dicke abdrehen lassen, provisorisch montiert (später durch Aluminiumteil ersetzt)
- Getriebetunneloberteil Opel Kadett B 1.2S provisorisch eingeschweißt
- Schaltknüppel Unterteil Opel Rekord E 1.8S und Schaltknüppel Oberteil Opel Kadett B 1.2S zusammengeschweißt (aber für Getriebedemontage abschraubbar)
- Spritzwand Bereich Heizung großzügig herausgetrennt
- Verteiler in der Spritzwand in Blech gefasst
- Heizungskasten Innenraum umgebaut (wurde aber wieder verworfen, absolute Zeitverschwendung)
- Kühlerhalter provisorisch eingeschweißt
- Getriebe auf ca. 60 bis 70 Millimeter Distanz vom Motor eingebaut (zwecks Maßermittlung für Getriebetunnel zum späteren Getriebeausbau auch bei eingebautem Motor)
- Getriebetunnel Beifahrerseite provisorisch verschlossen
- Schraubbare Wartungsklappe Getriebetunnel Fahrerseite hergestellt
- Stahlfächerkrümmer vom Opel Calibra 4x4 16V auf Opel Kadett B umgeschweißt

- Thermofühler im Thermostatgehäuse entfernt und Gewindelöcher verschlossen (Hartlöten)
- Verlängerung/Halter Bremskraftverstärker hergestellt
- Tunnel in Spritzwand für Heizungsanschlussstutzen und Ölmesstab erstellt
- Überrollbügel provisorisch eingebaut
- Kabelbaum grob angepasst
- Racimex Ölkühler eingebaut am originalen C20XE Ölfilteradapter samt Ölfilter W712/22
- Lambdasonde und Katalysator aus Opel Vectra 1.6i verbaut
- Längeres Zündkabel (ca. 600 Millimeter) Klemme 4 → Zündspule montiert
- Masseband für Motor (Länge 250 Millimeter) und Getriebe (Länge 200 Millimeter) montiert
- Kraftstoffleitung montiert mit Kraftstofffilter
- Gasgestänge/Gaszug aus Originalteilen Opel Kadett B 1.2S/ Calibra 4x4 16V hergestellt und montiert
- Kurbelwellensensor erneuert (war defekt, Motor lief nicht)
- Luftfilterkasten hergestellt für K&N Sportluftfilter Nr. 33-2162 (aus Suzuki Baleno 1.8 16V; wird später ersetzt)
- Bremsleitungen hergestellt: Vom Hauptbremszylinder nach Bremssattel vorne links und nach hinten komplett
- Auspuffkrümmer bei Verbindungsstelle 4 in 1 nachgeschweißt (undicht)
- Einspritzventile geprüft und mit 8 neuen Dichtungen (je 3,90 €, nur bei Opel erhältlich! Abmessungen: Stärke 3,5 Millimeter; Durchmesser außen 14,5 Millimeter; Innen 8,5 Millimeter) eingesetzt
- Ansaugstutzen an Ansaugbrücke für Bremskraftverstärker provisorisch verschlossen (Motor läuft!!!)
- Wasserverteilerrohr mit 2x Temperaturfühler und Thermoschalter hergestellt (inklusive zusätzlichem Massekabel zur Karosserie)

- Drosselklappenvorwärmung stillgelegt (wird nicht mehr benötigt)
- Kühler oben um 20 Millimeter nach vorne versetzt (Halter am Kühler umgeschweißt)
- Elektrischer Kühlerlüfter nachgerüstet
- Haubenlifte vom VW Golf 2 nachgerüstet, nachträglich obere „schräg angewinkelte“ Kugelkopfhalter durch „gerade“ ersetzt.
- Thermofühler vom Opel Calibra durch Thermofühler für den Opel Kadett B“ ersetzt (andere Widerstandswerte/fehlerhafte Anzeige im Cockpit bei Zimmertemperatur "Calibra" = 1230 Ω , "Kadett B" = 680 Ω)
- Drehzahlmesser angeschlossen und Motorkontrollleuchte inklusive Schalter zum Fehlercode "ausblinken" montiert
- Kabelbaum endgültig verlegt und verkleidet
- Halter Bremsleitung Unterboden hinten angeschweißt
- Heizungsschläuche mit Heizungsventil provisorisch verlegt (und verworfen)
- Seitlicher Zusatzhalter für Bremskraftverstärker aus Originalteil Opel Kadett B 1.2S angepasst
- Auslasskrümmer mit Hitzeschutzband umwickelt
- Kraftstoffpumpeneinheit inklusive selbstgebauter Abdeckung (später in Wagenfarbe lackiert) montiert
- 2x Elektrisches Heizungsgebläse (mit Heizwirkung!) aus BMW E30 Cabrio unter Armaturenbrett je links und rechts an den originalen Austrittsöffnungen verbaut
- alles wieder ausgebaut (aber auch wirklich alles)
- Bremsleitung vom Hauptbremszylinder zum Bremssattel vorne rechts hergestellt
- Unterboden, Kofferraum, Innenraum, Motorraum, Getriebetunnelabdeckung, Kraftstoffpumpenabdeckung gesäubert, grundiert, Steinschlagschutz aufgebracht, stellenweise ge füllert, geschliffen, 2K-Lack "Granitgrau" aufgebracht

- Vorderachse, Lenkgetriebe und Bremsleitung vorne rechts montiert (vor dem Motoreinbau!)
- Kupplungsscheibe durch Neuteil vom Opel Calibra 16V Turbo ersetzt
- Zahnriemen komplett erneuert
- Motor eingebaut, EINBAUREIHENFOLGE BEACHTEN!!!
- Kraftstoffpumpeneinheit montiert
- Getriebe "Getrag 240" eingebaut
- Hinterachse eingebaut
- Stoßstangen und Beleuchtung montiert
- Tür-, Seitenverkleidung und Rückbank montiert
- Teppich selbst hergestellt (Provisorium für 2,- € der m²)
- Überrollbügel montiert
- Tachoantrieb Zahnrad „blau“, Tacho W=666 verbaut, Tachoskala testweise erweitert auf 220 km/h
- Armaturenbrett komplettiert, Fehlersuche „Lüfterschalter“ (Chaos beim Einschalten, vielen Dank für die Herausforderung!)
- Panikgriffe und Innenraumbeleuchtung montiert
- Bremskraftverstärker und Hauptbremszylinder montiert, entlüftet (klappte leider nicht wegen vergessener Feder am Bremspedal, somit verschlossene Nachlaufbohrung im Hauptbremszylinder!)
- Motorhaube mit Haubenlifte montiert
- Getriebe und Hinterachse mit Öl befüllt
- Trommelbremse hinten, Handbremsseil, Brems- und Kraftstoffleitungen montiert
- Kardanwelle montiert
- Vorder- und Hinterachse provisorisch eingestellt (Nachlauf, Spur, Achsversatz)
- Auspuffanlage montiert, leicht abgeändert
- Stahlfelgen Mangels Chrom 7x15 ET35 mit 195/50 R15 und 5mm Spurplatten rundrum montiert
- Probefahrt 50 Meter (1. Kurzzeitkennzeichen 13.09. - 17.09-2012), zurück im Schritttempo (starke Geräusche

im Bereich Hinterachse)

- Statt der verstärkten "#*+%\$\$!!"-Welle wieder die Serienwelle in die Hinterachsverlängerung gesteckt! Zum Glück möglich ohne Hinterachsedemontage!
- Achsvermessung, Abgasuntersuchung
- Probefahrt ca. 150 Kilometer (das hat richtig Spaß gemacht)
- Stoßstange hinten nachbearbeitet (sie klapperte allen ernstes hinten links an der Seitenwand bei starker Beschleunigung!)
- Provisorisches Gasgestänge komplett überarbeitet (Drosselklappe ging nicht zu 100% auf, Leerlaufschalter wurde sporadisch nicht betätigt)
- Ölablassschraube Motor mit Aludichtring und Teflonband abgedichtet (bleibt trotzdem leicht undicht)
- Kühlergrill im unteren Befestigungsbereich mit Gummipuffern versehen (auch dieser klapperte)
- Innenraumleuchte und Kennzeichenleuchte repariert
- Alle Schrauben nachziehen (aber wirklich alle!)
- Hinterachse Achsverlängerung Gummilager erneuert
- Lenkmanschetten befestigen (hatte die Schellen wegen der Achsvermessung abgelassen, Spurstangen mussten dabei ja verdreht werden)
- Gasgestänge neu gebaut (Grund: Es war totaler Murks)
- Motorhaube eingestellt
- Stoßstange hinten zentriert
- Tachofolie erneuert (war ja nur provisorisch, aber jetzt schaut sie meiner Meinung nach nahezu perfekt aus)
- Kennzeichenleuchte repariert
- Fahrt zum TÜV
- Anmeldung
- Einmotten
- Opel GT Lenkrad mittels selbstgebaute Adapter auf Lenkradnabe Opel Kadett B montiert
- Zentralverriegelung repariert (Kabelbruch Kabeldurchführung A-Säule links)

- K&N Sportluftfilter Nr. 33-2162 ersetzt durch Pipercross Filter Nr. PP1698-DRY (auch für Suzuki Baleno 1.8 16V)
- Gaszug nach Test auf dem Hockenheimring komplett verworfen und Gasgestänge komplett neugebaut
- Kühlergrill modifiziert
- Stoßstange hinten erneuert
- Auspuffanlage ab Katalysator erneuert, alle Haltegummis durch hitzebeständige Rennsportteile ersetzt
- Motor optisch angepasst: Ventildeckel und Zahnriemenabdeckung verchromt, Zündkerzenabdeckung schwarz matt
- Überlaufschlauch Motorkühler erneuert

Kate: "ALF, Du arbeitest?"

ALF: "Ich versuche zu arbeiten. Das ist viel anstrengender."

(Zitat aus Fernsehserie "ALF".)

Motorausbau

Nachdem ich mich also doch für den Kadett entschied, machte ich mich irgendwann im Jahre 2005 an die Arbeit, die Limo komplett zu zerlegen. Die für den Umbau benötigten Teile besaß ich zwar noch nicht, da aber ohnehin ein Riesenhaufen Arbeit auf mich wartete, würde ich zumindest gefühlt alle Zeit der Welt haben, die fehlenden Teile nach und nach zu beschaffen.

Trotz des festen Entschlusses, dieses aufwendige Umbauprojekt durchzuziehen, war es schon ein merkwürdiges, fast schon beklemmendes Gefühl, den unteren Kühlerschlauch auszubauen und das Kühlwasser abzulassen. Eine vorherige Absprache mit dem TÜV? Vergaß ich zum Glück.

Also verwandelte ich den Kadett innerhalb kürzester Zeit von dem "fahrbereiten" in den "nicht mehr fahrbereiten" Zustand. Außerdem wusste ich, dass ich die meisten Teile, die ich nun in der nächsten Zeit ausbauen würde, in nächster Zukunft nicht mehr brauchen würde. Einige wenige Teile würden wieder ihren Weg zurück an das Auto finden, andere wiederum nicht.

Das erste echte Bauteil, welches ich ausbaute, war der Wasserkühler. Dafür musste ich nur noch den oberen Kühlerschlauch abbauen. Um eines vorwegzunehmen: Ja, selbstverständlich entsorgte ich alle anfallenden

Flüssigkeiten fachgerecht. Es wird vermutlich in jeder größeren Stadt eine Sammelstelle geben, bei der man als Privatperson in kleinen Mengen alle anfallenden Reststoffe fachgerecht und kostenlos entsorgen kann. Informiert euch einfach mal, unsere Nachfahren werden vielleicht einmal dankbar dafür sein. Aber andersherum finden die Menschen vielleicht doch noch einen Ersatzplaneten, dann wäre allerdings der Umweltschutz komplett für die Katz.

Nun musste ich noch von unten die Sechskantmutter der Größenordnung "M8" am Wasserkühler abschrauben, dann konnte ich den Wasserkühler endlich vorsichtig nach oben herausziehen.

Alle anfallenden Teile, bei denen ich mir sicher sein konnte, sie nicht mehr zu benötigen, verkaufte ich. Das funktionierte in den meisten Fällen sogar unproblematisch dank des Internet, mit Hilfe eines Onlineauktionshauses. Für den süßen, kleinen Wasserkühler zum Beispiel, mit selbst nachgerüstetem Elektro-Lüfter (aus einem Renault 19 vom Verwerter) und einem nachträglich integrierten Thermoschalter (mittels aufgelöteter Mutter durch einen Kühlerfachbetrieb für einen schmalen Taler) eines Opel Corsa A (den mit OHV-Motor) erzielte ich 42,- €. Der Idealzustand wäre, wenn sich der Umbau durch den Verkauf der nicht mehr benötigten Teile selbst finanzieren würde. Das dies leider ein Wunschtraum bleiben würde, war ja klar, dennoch war es schon eine große finanzielle Hilfe, da ich jedes Mal den vollen Erlös direkt wieder in das Umbauprojekt gesteckt habe.

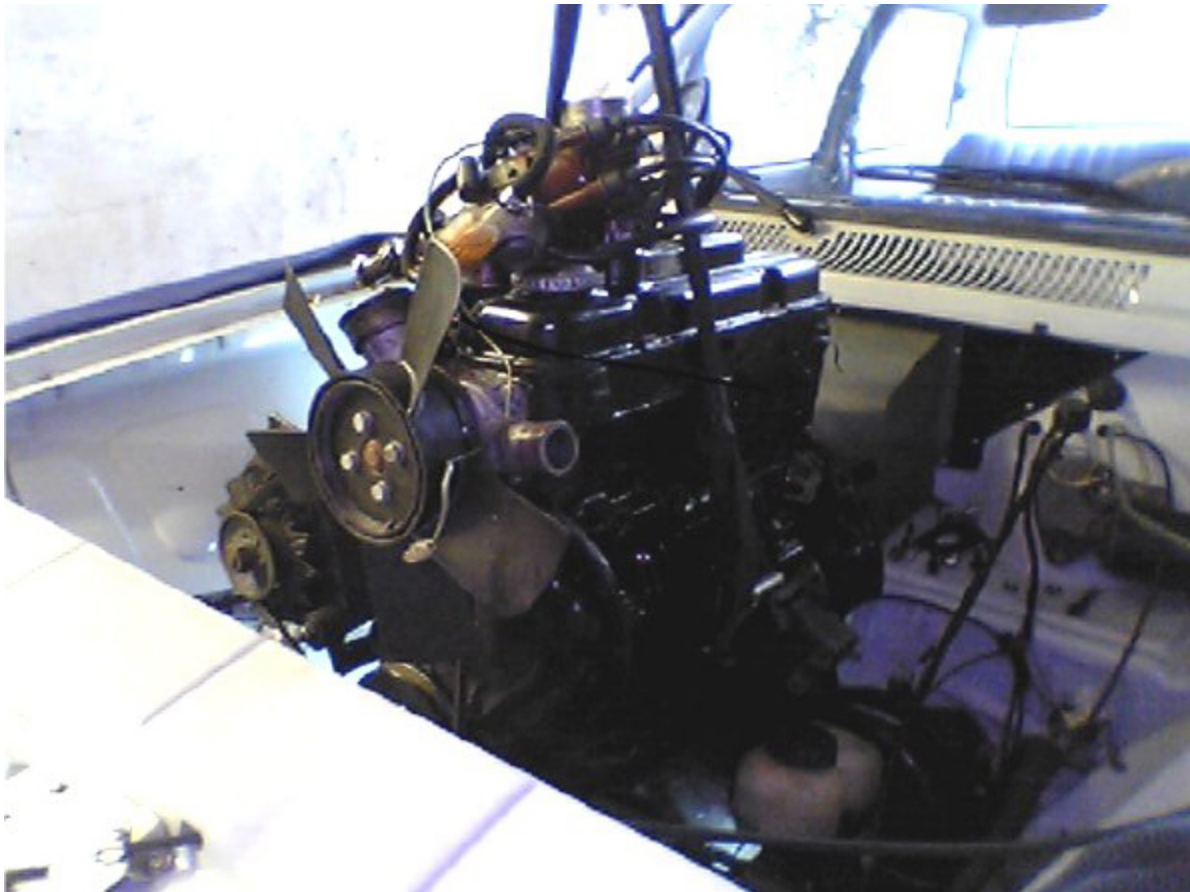
Nun ging es langsam ans Eingemachte, denn ab jetzt würde eine Rückkehr kaum mehr im vernünftigen Rahmen möglich sein. Der Ausbau des Motors stand auf dem Plan. Wieder war dieses beklemmende Gefühl da, als ich die Batterie abklemmte. Um überhaupt vernünftig unter brauchbaren

Lichtverhältnissen arbeiten zu können, baute ich als erstes kurzerhand die Motorhaube ab. Man muss sich stets vor Augen führen, dass ich den kompletten Umbau in einer kleinen, muffigen, vollgestellten Doppelgarage mit dunkler Neonbeleuchtung vollzog. Würden diese Arbeitsbedingungen unter dem Deckmantel des Arbeitsalltages in einem Dritte-Welt-Land publik gemacht werden, wäre der Aufschrei der Öffentlichkeit über Wochen mit Sicherheit riesengroß. Ich tat dies über Jahre nahezu freiwillig, ganz ohne irgendeine finanzielle Entlohnung.



Zurück zur Motorhaube. Der Ausbau ging, egal wie unglaublich es klingen mag, wunderbar alleine vonstatten. Dies war ein weiterer Punkt, der es mir überhaupt erst ermöglichte, dieses Projekt zu realisieren. Ich musste alles irgendwie alleine ausführen können. Jegliche Abhängigkeit

hätte das Projekt in gewisser Weise mehr oder weniger "gefährdet".



Dies konnte ich auf keinen Fall zulassen. Ich "unterfütterte" also die beiden unteren Ecken der Motorhaube im Bereich der Windschutzscheibe mit einem dicken Schwung Putzlappen. Da die Haubenstange die Motorhaube unabdingbar offen hielt, konnte ich in aller Ruhe auf beiden Seiten die Schrauben "M6" an den Haubenhaltern nach und nach abschrauben und so die Motorhaube auf die vorher bereitgelegten Putzlappen herunterrutschen lassen. Würde man einem amerikanischen Comic-Helden in Form eines Seemannes Glauben schenken, wäre es jetzt der richtige Zeitpunkt, eine Portion rohen Spinat mit bloßen Händen aus einer Konservendose herauszuquetschen um das Zeug herunterzuwürfen. Da ich an dieser Form des plötzlichen

Kraftzuwachses zweifelte, stellte ich mich nach guter, alter Manier vor die Kühlerfront, holte tief Luft, packte die Motorhaube an beiden Seiten und hob sie vorsichtig über die Fahrzeugfront zur Seite hinweg. Im Vorfeld sollte man unbedingt einen Platz zum Abstellen der Motorhaube vorbereiten, indem man zum Beispiel ein oder zwei Kanthölzer bereithält und schon mal auf den Boden legt, um dort im Anschluss die Motorhaube abzustellen. Zum Schluß versah ich als ultimative Schutzmaßnahme die Motorhaube mit einer dicken Wolldecke. Aber keine Sorge: Trotzdem schaffte ich es dann doch irgendwie, sie im Laufe der Zeit mit einer dicken, fetten Delle zu versehen. Wie sollte ich es auch nur ansatzweise ahnen, dass sie dort die nächsten sieben Jahre hochkant an der Wand angelehnt stehen würde?

Jetzt konnte ich unter noch nie dagewesenen, absolut komfortablen Umständen den offenen, verchromten K&N Luftfilter von dem Solex 35 PDSI Vergaser demontieren. Im Anschluss schraubte ich das zweiflutige Hosenrohr mit Hilfe von viel Rostlöser am Auslasskrümmer ab. Mittels einer vorher einstudierten Fingerverrenkungstechnik baute ich auch den Zündverteiler aus dem Hause Bosch aus und legte ihn einfach auf dem Motor ab, da wegen des noch eingebauten Bremskraftverstärkers ein wenig Platzmangel herrschte. Nun zog ich noch vorsichtig den Kraftstoffschlauch von der Kraftstoffpumpe ab, um auch diese im Anschluss ebenfalls zu demontieren.

Als nächstes entfernte ich den "Motorkabelbaum" in Form von Stromleitungen vom Generator und Starter, den ich später auf jeden Fall wiederverwenden wollte. Nachdem ich die Zündspule abgeschraubt und ebenfalls auf dem Motor ablegte, entfernte ich die Unterdruckleitung des Bremskraftverstärkers, die Heizungsschläuche komplett mit Heizungsventil, das Gasgestänge, den Chokezug und die

von oben erreichbaren Schrauben der Getriebeglocke. Schließlich stand das Fahrzeug noch abgelassen auf den eigenen Rädern.

Für die nachfolgenden Arbeiten hob ich das Fahrzeug dann aber doch an. Warum ich dies erwähne? Ganz einfach: Dies war in meinem Fall ein recht komplizierter Vorgang, da ich nunmal keine Hebebühne besaß. Und um eine ansprechende Arbeitshöhe zu erreichen, hob ich den Kadett mittels Rangierwagenheber nach und nach an, unter Zuhilfenahme mehrerer Holzklötze im Format von Eisenbahnschwellern und vier Unterstellböcken, Schritt für Schritt, um insgesamt eine Arbeitshöhe von ca. 50 Zentimetern zu erreichen. Dies ist nur unter allergrößter Vorsicht zu empfehlen und nimmt einige Zeit in Anspruch. Die Arbeitsabläufe sollten gut geplant werden, da ein häufiges Auf- und Abbocken alleine schon aus Zeitgründen kaum zu empfehlen ist. Ist das Fahrzeug aber einmal auf diese Art und Weise aufgebockt, lässt sich so mit einem Rollbrett einigermaßen gut bis wunderbar unter dem Fahrzeug arbeiten.

Von unten kam ich nun wunderbar an das Abdeckblech des Schwungrades, welches an der Getriebeunterseite angeschraubt war. Komischerweise benötigt man hierfür irgendwie immer einen nicht gerade oft verwendeten Schraubenschlüssel "MW11".

Nachdem ich auch den Ölfilter demontierte, kamen noch der Ölkühleradapter und die Ölkühlerleitungen an die Reihe. Den elfreihigen Ölkühler von Racimex rüstete ich ja im Zuge der vorherigen Restauration nach und sollte auf jeden Fall beibehalten werden. Das Altöl übrigens, da braucht wirklich niemand Angst haben, wurde natürlich fachgerecht entsorgt, wie auch die anderen Sonderabfälle, die im Laufe

der Zeit angefallen sind. Auch selbst dann, wenn ich das nicht jedes Mal erwähne.

Den Ölfilterhalter schraubte ich von oben ab, allerdings unter leicht erschwerten Umständen, denn dort herrschten dank der Lenksäule regelrecht beengte Verhältnisse.

Da es für mich ja wie gesagt absolute Priorität war, sämtliche Arbeiten alleine durchführen zu können, fand ich endlich einen guten Grund, mir nun auch einen Motorkran zu kaufen. Dies war gar nicht so einfach. Aufgrund der absolut ungenügenden Platzverhältnisse in meiner "Schrauberhöhle" musste der Motorkran auf jeden Fall platzsparend, also zusammenfaltbar sein. Da ich ihn, so hoffte ich zumindest, außerhalb von diesem Umbauprojekt nur selten benötigen würde, könnte diese Aufgabe eigentlich auch ein billiges Modell aus China erledigen. Ich will es kurz machen: Diese recht billige Variante hat mich wirklich absolut positiv überrascht. Selbst über mehrere Tage und sogar Wochen hielt dieser Motorkran mit angehobenen Motor den Druck und ließ nicht einen Millimeter nach. Echt unglaublich. Die beiliegende Motorwippe zum Ausbalancieren benötigte ich allerdings bisher nie. Als Kranseil benutzte ich der Einfachheit halber einen alten Sicherheitsgurt. Hier und da schnitt ich einen Gurt aus einem nicht mehr benötigten Fahrzeug heraus. Diese Dinger sind ideal: Ein einfacher Knoten öffnet sich nicht selbstständig, selbst unter noch so schwerer Last und trotzdem lassen sich eben diese Knoten im entlasteten Zustand mit bloßen Fingern ohne große Fummelei wieder öffnen. In meinem Fall knotete ich den Sicherheitsgurt mit einem Ende mittig am Auslasskrümmer fest, das andere Ende befestigte ich am Motorhalter links und hängte dann den Gurt einfach in den Haken des Motorkranes ein.