

Ik zal eerst even beginnen met me voor te stellen: mijn naam is Cees Ootjers en samen met mijn zoon Daniël bezitten we 2 Opel Ascona's van het type 'A'. Die van mij is nu 30 jaar -en die van mijn zoon 29 jaar oud. Ik denk dat de meeste ons wel een keer hebben gezien bij een of andere bijeenkomst van de 'Vriendenkring'.

De Ascona was niet de eerste klassieker die we ons aanschafte. Dat was een Mercedes 230 E automaat uit 1982. Een mooie auto vond mijn vrouw. Wij hadden een aantal jaren geleden (in 1985) ook al eens een Mercedes 240 diesel automaat gehad, maar die ben ik kwijt geraakt bij een ongeval in Almere. Jammer; maar hij was een meter korter geworden en die moest toen naar de sloop. De (nieuwe) Mercedes werd voor mijn vrouw. Niet lang erna wilde ik ook een klassieke auto hebben voor mij zelf. Wel wilde ik niet zo'n grote klassieker hebben, maar een die je in vroegere jaren veel op de weg zag rijden, en het moest een automaat zijn vanwege mijn handicap. Na veel en lang zoeken kwamen we een Opel Ascona tegen in Hoevelaken. Na een afspraak gemaakt te hebben konden we komen kijken. Wij er heen op een niet zo'n mooie zomer avond en hebben toen een proefrit gemaakt. Op het eerste gezicht zag de Ascona er mooi uit en na een uitgebreide inspectie op-, onder- en ook in de Ascona konden we geen enkel spoor van

roest ontdekken. Dat vonden we eigenlijk wel erg raar voor een auto uit 1974, maar hij was ECHT geheel roestvrij. Pas later kwamen we er achter waarom dat was: dit was een Opel Ascona die uit Zwitserland kwam en daar ook geboren was. De meeste Ascona's werden namelijk in Antwerpen gebouwd. Nou ... dat is ook te merken aan de Ascona van mijn zoon; wat een verschil. Natuurlijk niet qua uiterlijk, maar wel te zien aan het plaatwerk. Dus de Zwitserse precisie en degelijkheid kwam goed naar voren. Na een proefrit in de buurt besloten we het maar te doen; en zo kocht ik een Ascona voor het ons redelijk lijkende bedrag van 2500 gulden.

Ook kwamen we, via de bijgeleverde boekjes, die in Zwitserland verplicht zijn, erachter dat de Ascona niet veel had gereden. Wel was er het een en ander aan veranderd. Zo was er een 2 liter motor van 140 pk met een dubbele carburateur en een andere automatische versnellingsbak ingezet. Hiervan zijn de eerste 2 versnellingen, hij heeft er namelijk 3, tevens z.g. 'berg'-versnellingen; en dat is wel te merken. Bij een verkeerslicht ben ik steevast als eerste weg. Ook bij een beetje regen en met een nat wegdek moet ik echt opletten dat ik mijn gas langzaam indruk, anders gaan de wielen spinnen. Dit is wel erg vervelend; maar oké, het kan niet anders. Als je er rekening mee houdt, is het niet per-sé nodig om er een andere versnellingsbak in te zetten. Ook kwamen we er via de boekjes achter dat de 1e eigenaar er soms maar 1000 kilometer per jaar mee op de weg was: 'van de ene grote beurt naar de andere grote beurt', en dat 'hij' of 'zij' er alleen maar mee naar het dorp ging om daar de boodschappen te halen en om er op zondag mee naar de kerk te gaan. Niks mis mee natuurlijk. Tevens is in Zwitserland het groot onderhoud verplicht, dus we konden er vanuit gaan dat we een goede auto hadden gekocht. Maar nu we er alweer een paar jaar in Nederland mee gereden hebben, komen er nu wel wat gebreken naar voren.





Ik rij ongeveer 7500 kilometer per jaar met de Ascona, en dat is te merken. Toen ik 2 jaar geleden met een kennis op weg naar Barneveld was, die wel eens het gevoel wilde hebben van het rijden in een klassieke auto, kwam er plotseling een hele rare ratel onder uit de motorkap vandaan. Als ik geen extra gas gaf gebeurde er niets, maar als ik half gas gaf kwam die vreemde ratel weer duidelijk naar voren. Na veel zoeken kwamen we er uiteindelijk achter dat de starterkrans los was geschoten. Na die weer stevig vast te hebben gezet, konden we weer rijden..... maar helaas niet voor lang. Weer kwam het zelfde probleem naar voren. Op de één of andere manier trilde de 3 bouten weer los en rezoneerde de starterkrans tegen de binnenwand van de behuizing aan. Toen hebben we, na velen malen geprobeerd te hebben om die bouten op een normale manier vast te zetten, er maar aan één kant van elke bout een las te plaatsen.... en dat hielp. Ze zijn niet meer los geweest. Dus we konden weer gaan rijden. Helaas diende er toen het volgende probleem zich aan. De automatische bak begon z'n olie te lekken op de uitlaat, met als gevolg een grote rookwolk achter de Ascona. Zo erg zelfs, dat binnen de kortste keren ook de auto binnenin vol stond met rook. Ik dacht toen: "daar gaat mijn Opel". Gelukkig was het achteraf geen brand, maar alleen veel rook. Ondanks diverse keren de kurken pakking te hebben verwisseld, bleef hij maar lekken en roken. Nu pas, nadat de bak er onderuit was gehaald, zijn we er achter gekomen dat een rubberen ring die tussen de versnellingsbak zit de veroorzaker was van alle ellende. Aaah lekker dacht ik, nu kunnen we weer snel gaan rijden



met de Ascona. Maar helaas.... bij het terugzetten van de bak is er weer een rubberen ring kapot gegaan: de verbinding van het peilstokbuisje met de motor. Resultaat: hij lekt weer. Dus kunnen we weer op zoek naar een ring die daar op past. En zo gaan we maar weer verder; je zal weten dat het een oldtimer is....

Nu is er ook nog het volgende bijgekomen: het dak begint te roesten. Ja, ja,.... toch nog roest! Achteraf moet het verborgen roest geweest zijn dat zich onder het zwarte-, skaileren dak had genesteld. Er begonnen namelijk allemaal 'bobbeltjes' op te komen, en tenslotte komt er 'bij overmaat van ramp' de roest daar ook nog eens door heen. Dus het zwarte kunstleren dak moet er af en, uit kostenoverwegingen zal de Ascona straks door het leven gaan met een mooi en vers gespoten dak in de groene kleur van de carrosserie.

De foto's zullen me er aan blijven herinneren hoe hij er in vroegere jaren uit zag. Jammer,maar het is niet anders.

Op dit moment zijn we druk bezig om de Opel weer in een goede conditie te krijgen en dat hij voor de grote dag in augustus weer klaar is.....

Was getekend, Cees Ootjers.