

SUPERKADETT
ZA SLABE ČASE

OPEL ASCONA 12



test



TEKST:
Martin Česenj

FOTO:
Marjan Zaplatil

Na obali jezera Lago Maggiore je prijetno dopustniško mesto: Ascona. V Rüsselsheimu ob Maini pa že štiri leta izdelujejo avto, ki sliši na isto ime. Kaj neki ima nemški avto opraviti s švicarskim turizmom? Prav nič: krst gre na račun spodrivanja med evropskima Američanoma Oplom in Fordom. Manta proti capriju, ascona z juga proti hribovskemu taunusu. To traja še iz časov, ko so se avtomobilске tovarne teple za prestiž. Zdaj jim gre vse bolj tudi za ljubi kruhek. In ascona 12 sodi v Oplov »šparovni program«.



Ascona je nastala kot zamašek za luknjo med malim kadetom in večjim rekordom. Najprej so jo servirali s 1584-kubičnim motorjem (68 in 80 KM), potem so pridali še različico 19 SR (1897 kubikov, 90 KM). Le-ta se je ambiciozno zrinila med športne limuzine in tovarna si je obetala nove kupce: vsaj tiste nemške varčevne, ki so si na svojem dragem BMW želeli napis Opel.

Pa niso vsi dirkači! In ker je bila ascona tako ali tako zrezek po torti najprej so ponudili kupe manta, ki je že po obliki športnik, je pred dvema letoma dobila še manjši, kadetov motor: na željo tistih, ki jim je bil kadet preskromen, močnejša ascona pa predraga.

Prva lastovka

Kompromis je uspel. To zapišemo dobro leto po tem, ko smo preskusili na novo oblikovan kadet (Avto, 1973/22), s podobnim motorjem. Avta sta enako dolga, ascona je širša, za spoznanje višja, z malce daljšo medosno razdaljo in širšima kolotekoma. Ob rojstvu je

bila ascona prva lastovka sodobnih Opelovih oblik, potem jo je kadet dohitel. Že na zunan se pozna, da sta krojena po istem kopitu.

To sploh ni slabo: tovarna uporablja mnogo enakih sestavnih delov, ista orodja in stroje, tudi delo mehanikov je preprosteje. Vse skupaj manjša stroške.

Torej: preskusili smo najcenejšo ascono, najbolj skopo po opremljenosti in z dvojimi vrati. Vse ascone, ki so naprodaj pri nas, imajo vgrajene varnostne pasove in napravo za ogrevanje zadnje šipe. Oboje je že vštet v ceno. V testnem avtu smo dobili še radio (sicer za doplačilo) in gume z zimskim profilom. Serijsko so ti avti obuti v navadne gume 155-13.

Ascona je urezana v sploščeno limuzino z ostrimi robovi in s topo zašiljenim, spodreznim nosom. Da znotraj ne bi stiskala komolcev, so boki – kot pri vseh Opelih – s šipami vred izbočeni. Ker je karoserija pri strehi in prahih najnižja, se zdi varljivo nizka.

Prednost oblike, zaradi katere veter med vožnjo sproti odpihne nesnago s prednje šipe in s pokrova motorja, se maščuje ob straneh.

Okna na bokih so vedno zapackana, kljube pa pokrite z blatom. Tudi pokrov posode za gorivo je preveč pri tleh, da bi ušel umazaniji.

Oprema: daj-dam!

Kar tiče opreme, velja za vse avte iz te tovarne: če hočete kaj več, doplačajte! To je sodoben „daj-dam“, ki ponuja za dodaten denar koristne pakete, so pa osnovni modeli oskubljeni za vse tisto, kar voznik in sopotniki brez škode pogrešajo. V prostoru za potnike je ascona radodarnjša kot kadet, toda medosna razdalja je še zmeraj prepričala, da bi inženirji zmogli čudeže. Notranja dolžina ni preveč ugledna, a armaturna plošča je po ameriško spodrezana in v resnici je spredaj več prostora za noge, kot se zdi očem.

Takoj pohvalim dobra prednja sedeža, ki ju je z lahko moč prilagoditi telesi in sodijo čez povprečje, kakršnega smo vajeni v avtih istega razreda. Obe naslonjali so prevrnata skoraj v ležalnika. Precej manj pripravnou pa je plezanje na zadnji klopi, ko se ne da ogniti spotikanju ob varnostne pasova.



Voznik se lepo ujame z volanom in pedali. Kdor zna hkrati (in koristno) pritisniti na plin in zavoro, bo v asconci užival: pedali sta naravnani za mojstrstvo „prsti-peta“.

Kratke, natančne in lahkotne prestavne ročice štrli iz zajetnega grebena, na katerega so posadili še vzdolžni vdrtini za drobnarije. Pretikanje v vzvratno prestavo, ko je treba ročico privzdigniti, je nepriročno, odkupi se pa s kratkimi gibi.

Že pri kadettu smo hvalili kombiniran zvod ob volanu, ki ravna utripalke, brisalnice z dvema hitrostima, svetlobni signal in žaromet. Tudi vsa druga stikala v asconci so na dosegljivih mestih, privezan voznik zelo težko doseže le radio. Gumasta brizgalka (na tleh) za pranje prednje šipe je primitivna, brisalnice je treba vključiti posebej. Instrumenti so nebleščavi in pregledni, a ne račun varčnosti opustošeni: kdor ne doplača za uro ali za merilnik vrtljajev, dobi zašepčeno luknjo v armaturni plošči.

Trikotni varnostni pasovi so najslabše sorte in vedno zavozlani. Pod tapeto na stropu je gola pločevina z ostrimi robovi in sopotnikovega

senčnika se ne da premakniti vstran. Dokaz, da so tudi plastične ključice denar!

Pohvalim še: pripraven in natančno nastavljen sistem za zračenje in ogrevanje notranjosti, predale za drobnarije in izdaten prtijažnik. Pokonci vpeto rezervno kolo je vselej moč izvleči. Toda: zadnjega pokrova brez ključa (en sam ključ za ves avto, tudi za vžig) ni moč odpreti!

Srček dela tika-taka

Motor se zdi kot otroška noga v očetovem čevlju: pozna se, da ascone niso gradili za tako majhne motorje. Prav takšen je kot v kadettu 1,2 S. Sodi med veteranske Očlove dosežke in je v zadnjih dvanajstih letih doživel le manjše spremembe. Kupce prepričuje z mirnim in tihim tekom, odličnim vžigom, prožnostjo in dolgim življenjem. Cestni dirkači naj se tolažijo, da so na svetu še ascone 19 SR in ferrariji. Od motorja z enako gibno prostornino, kakršnega smo lani priganjali v kadettu 1,2 L, se loči po višji kompresiji in drobnih spremembah v uplinjaču. Zato zmore 60 KM pri 5400 vrtljajih v minuti in največji navor

9,0 kpm v območju med 3000 in 3800 vrtljeji v minuti.

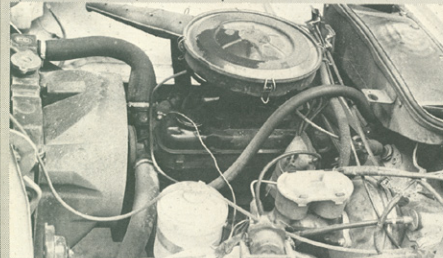
Trije ležaji na glavni gredi in stranska odmična gred ne sodijo med lastnosti, ki bi obetale vrhunske dosežke. Vseeno, to je kultiviran in potrpežljiv motor, ki se na glas pritožuje šele nad zelo neusmiljenim voznikom. Živahnosti pa najmanjši asconci tudi ne gre odrekati. Testni avto, ki smo ga dobili pri avstrijski

Kaj pravi Ona?

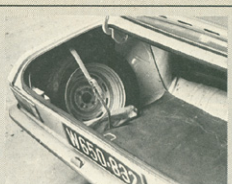
Še vedno lep in moderen avto z udobnimi sedeži, a odvrtnimi varnostnimi pasovi. Zase bi hotela štiri vrata, zaradi dostopa k zadnji klopi. Pogrešam ogledalo na hrbtni strani senčnika in ročaj, za katerega bi se oprlela v ovinkih. V avtu mora biti brisača za brisanje kljuk in stranskih oken. Grozno, da moraš prtijažnik vedno odpirati s ključem. Rumena barva mu pristoja, črna notranjost prispeva k ugledu. Ventilator je preglasen, troblja pa prešibka. Brez pomišljanja bi doplačala za opornika za glavo.



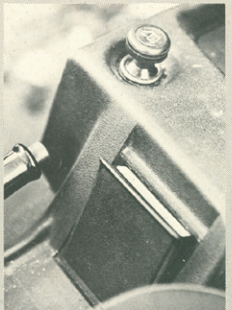
Lična, natančno izdelana notranjost: dobri sedeži, pripraven delovni prostor za voznika in pregledna, a žal „prikrajšana“ armaturna plošča.



Štirivaljni, vrstni motor nad prednjo premo se koplje v razkošju prostora. Pokrov nad motorjem se odpira v smeri vožnje.



Prtljajnik z ravnim dnom ponuja 390 dm³ uporabne prostornine. Rezervno kolo ni v napatu in ga je vselej moč izvelči.



Praktično in pri roki za voznika in sopotnika: žigalnik in pepelnik, na robu police za drobna rija.

podružnici General Motorsa, so — letnemu času primerno — obuli v gume z zimskim profilom. S takšnim avtom smo potem opravili tudi meritve na letališču. Zato smo izmerjene rezultate primerjali z dosežki testniških kolegov pri tujih avtomobilističnih revijah in jih objavljamo z manjšimi popravki. Diagram motorja je narisal po ukazih serijskih, diagnostičnih gum.

Kdor hoče, ascona lahko tudi priganja. Treba pa ni. Motor gladko potegne pri 40 km na uro v četrti prestavi in vozniku prizanaša s pogostim pretikanjem. Celo česov, ki smo jih izmerili na zimskih gumah, se avtu ni treba sramovati. Poskočnost uplagne šele ob nato-vrjenem avtu.

Motor je skromnejš: kljub zimi in dolgotrajnejšim mestnim vožnjam s čokom, pa priganjanju na odprtih cestah, smo namerili povsem zmerno povprečno porabo goriva.

Tudi menjalnik so presadili iz kadeta: prve tri prestave so krajše, prilagojene šibkejšemu motorju. Četrta je direktna, ascona pa brez težav tudi dlje časa požira kilometre z največjo hitrostjo.

Podvožje ascone 12 je kot pri močnejših sestrah in le malenkostno popolnejše kot pri kadetu. Spredaj* so dvojna pračna vodila,

oprti na vijačne vzmeti in prečni stabilizator. Zadnja prema je toga, toda med boljšimi: z vzdolžima in prečnim vodilom, in vijačnih vzmeteh, s Panhardovim drogom in vzvojnim stabilizatorjem.

Zimski balet

Dobra ugaščenost podvožja se izkaže na gladki in suhi cesti. Ascona zmora zanesljiv vožnjo na dolgih in hitrih ovinkih, ne da bi voznik pri tem kaj tvegal. To je prednost podvožja, ki so ga zgradili za močnejše motorje. Zadek spodnese šele v ostrih krivinah, pri močnem pretiravanju. Dokler je cesta gladka, kolesa lep čas ne zdrsavajo.

Na spolzkih tleh: adijo zanesljivost! Zadnjim kolesom spodrsne že ob najmanjšem pritisku na plin in dirjanje po zasneženih cestah je vožnja le za močne živce. Resnici na ljubo: kdor je naše sorte in mu je sukanje z avtom (če je sam na cesti in je priložnost za to) v veselja, se bo v asconi naužil baleta. Avto je z volanom in ročno zavoro izredno lahko krotiti. Volan je s štirimi zavrtilaji od ene do druge strani resda nekoliko preveč posreden, zato pa kot nalašč za natančno vodenje avta.

In ascona 12 je zelo ubogljiva. Razmeroma trdo vzmetenje ni naklonjeno razritemu, gubastemu cestišču. Zmogljivostki zadnje preme so v takšnih razmerah že po pravilu omejene. Zadnji kolesi odsakujete in zadek spodnese.

Kdor hoče biti v asconi športno nabrit, mora odzvenanje volana obvladati brez napak. Na ravnih tleh je ascona zanesljiv avto, ki kljubuje bočnemu vetru in brez težav drži smer. Ko so v avtu vsaj trije potniki, se vzmetenje „zmečča“. Potem je tudi ta opel tisto, za kar so ga naredili: dovolj udoben, dovolj skromen in povsem uporaben družinski avto. Tudi tistim v premislek, ki pred nakupom otipavajo forde.

Tovarna prištava ascono 12 v svoj „varčevalni program“. Žal se je na našem trgu oprime zoprna lastnost: preračunano v dinarje stane mala scona dobrih 100 tisočakov. In na račun visoke cene tudi drugih stroškov (zavarovalne) ne gre zanemarjati. Resnica — dve zastavi 101 za eno samo ascono — je le preveč očitna.

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR:

Strujanje — štirifazni — vrtni — nameščen vzdolžno nad sedežem preko — vrtna in glava 78 x 81 mm — cilindarska prostorna 1156 kubičnih — kompresija 9,8:1 — največja moč 60 KM (DIN) pri 5400 vrtajlih v minuti — šifrska moč 60,2 KM (DIN) na liter — največji navor 8,9 kpm (DIN) pri 3000—3600 vrtajlih v minuti — ročni gred v trah težavn — široka obojčna gred (veriga) — vredil, vodoravni ventil — glavni in pomožni sive litine — anodni, podočrtni upljinjak sovex 35 FDSI z robnim čokom — mehanska epipaka za gorivo — mazanje pod priskom, dva filteri glavnih iskur — vodno hlajenje s epipako, ventilatorom in mehanskim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 36 amperakih ur — alternator 340 vatov — svečke Bosch W 200 T 33 ali AC 42 FS

PREMOS MOČ:

Motor spremlja poganja zadnji kolesi — enokolna suha sklopka — štirilopinski, sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja 3,73; 3,24; 1,43; 1,0; vrzina 3,90 — diferencialni s hipoidnim osovjanjem, prestavno razmerje 4,11:1

KOLESA

prednja 54 x 13, zadnja, prešara — gume 155 — 13, gred sprejdi 1,5; zadaj 1,8 atm

VOZ IN OBESE:

limuzina za 5 oseb — dvoje (ali štiril) vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obeh, dvojni prečni volani, vijačnice vzmeti, stabilizator, teleskopski brzdilski — zadaj toča prena na prečnem in vzdolžnih vodnih vijačnicah, Pankardov drog, stabilizator, teleskopski brzdilski.

ZAVORE:

predja: kolutne, zadaj bobnaste — dvokolčni hidravlični zavorni sistem — servo mehanska ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedezema

VOLAN:

prenos z zobato letvico — varnostni drog volana — ročni krog 10,7 metra — 4 zaviljni volana od ene do druge skrajne točke

OPREMA:

brzdilski na dve hitrosti — pnevmatska naprava za pranje vrtnih šipe — luč za vrzno vožnje — varnostni utripalke — bitumenski zaščita podvožja — ogravnena zadnja luča — varnostni pasovi — vžgalnik — zunanje zrcelno ogledalo

MERE IN TEŽE

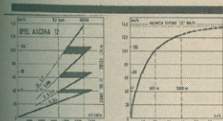
širina 1,324 m — širina 1,626 m — višina 1,385 m — maksimalna razdalja 2,430 m — kolotek spredaj 1,331 m — zadaj 1,320 m — najmanjša razdalja od tal 0,16 m — celovita priljubljenca 430 litrov (uporaba prostorsina 90 dm³) — teža praznega vozila 648 kg — dovoljena celotna 425 kg — dovoljena skupna teža 1270 kg — priključna zavora 750 kg, brez zavora 400 kg

VZDRŽEVANJE:

posoda za gorivo 45 litrov — karter (s filtrom) 2,75 litra, menjava na 5000 km — menjalnik 0,8 litra, menjava na 20.000 km — diferencial 0,55 litra, menjava na 20.000 km — mazalk podvožja nima — hladilni sistem z grlicem 5,1 litra

ZMOGLJIVOSTI:

teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtajlih v minuti: 25,3 km na uro — moč na tonu praznega vozila (in voznik 75 kg): 65, 2 KM (DIN), teža na KM 15,3 kg — moč na tonu pri 50% navorovnega avta 47,2 KM (DIN), teža na ton 12,2 kg — največja hitrost (tovarna): 137 km na uro — pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna): 19 sekund



Motor asone 12 se brez upiranja zavrti tudi čez številko 6000, toda od tako visokih vrtajlih ne pride koristni. Med meritvami smo pretekli pri 6000 vrtajlih v minuti, torej pri resničnih hitrostih 41, 68 in 105 km na uro.

Največjo moč doseže motor pri 5400 vrtajlih v minuti, toda za takojšnjo vožnjo pripravljamo pretekajo pri približnih hitrostih 30, 45 in 85 km na uro; tudi zaradi akromične porabe goriva. Čeprav so prve tri prestave dovolj kratke, da se jih ob razmeroma slabotnem motorju avto še živahen, pa tretja prestava ni za tvegana prehiteneje. Motor se oddolži s prožnostjo. Največjo hitrost zmore avto v območju največje moči motorja, ko je srednja hitrost batov komaj 11 m/sek. To pomeni, da tudi dolgotrajno drsenje a polnim plinora ne škodi.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 14.000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 137,0 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospečki:

0 — 40 km na uro: 3,8 sek
0 — 60 km na uro: 7,2 sek
0 — 80 km na uro: 11,7 sek
0 — 100 km na uro: 18,4 sek
0 — 120 km na uro: 33,0 sek

400 m brez zaleta: 18,9 sek (končna hitrost 100 km na uro)

1000 m brez zaleta: 38,8 sek (končna hitrost 124 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — **40,7** (končna hitrost 123 km na uro)

Poraba goriva:

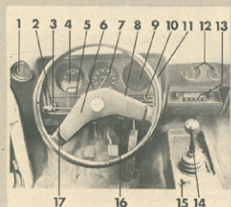
Po običajnih cestah: **najmanj 8,2 litra** goriva vporabe na 100 km (zmerno, nikdar preko 100 km na uro), **največ 11,9 litra** na 100 km (ostra vožnja).

Na avtomobilski cesti: **9,4 litra** na 100 km (poprečje 85 km na uro), oziroma **11,3 litra** na 100 km (poprečje 115 km na uro).

Po mestu: **10,0 do 11,7 litra** na 100 km
Poprečna poraba na testu: **10,4 litra** na 100 km
Poraba oja: **0,5 litra** na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 35 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 56 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 76 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 95 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 116 km na uro



1 — loputa za zračenje in ogrevanje, 2 — stikalo luči, 3 — ročica utripalk, brzdilnikov, kratkih in dolgih zarometov, svetlobnega signala, 4 — merilnika goriva in temperature hladilne tekočine, kontrolne lučke, 5 — šok, 6 — trobilja, 7 — merilnik hitrosti in števec kilometrov, 8 — stikalo varnostnih utripalk, 9 — pripravljeni prostor za uro ali merilnik vrtajlih (oboje za doplačilo), 10 — ročica za uravnavanje toplega in svežega zraka, ventilatorja, 11 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe, 12 — loputi za zračenje in ogrevanje, 13 — radio (za doplačilo), 14 — prestavna ročica, 15 — vžgalnik, 16 — stikalo vžiga in ključavnica volana, 17 — ročica za odpiranje pokrova nad motorjem

1 — loputa za zračenje in ogrevanje, 2 — stikalo luči, 3 — ročica utripalk, brzdilnikov, kratkih in dolgih zarometov, svetlobnega signala, 4 — merilnika goriva in temperature hladilne tekočine, kontrolne lučke, 5 — šok, 6 — trobilja, 7 — merilnik hitrosti in števec kilometrov, 8 — stikalo varnostnih utripalk, 9 — pripravljeni prostor za uro ali merilnik vrtajlih (oboje za doplačilo), 10 — ročica za uravnavanje toplega in svežega zraka, ventilatorja, 11 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe, 12 — loputi za zračenje in ogrevanje, 13 — radio (za doplačilo), 14 — prestavna ročica, 15 — vžgalnik, 16 — stikalo vžiga in ključavnica volana, 17 — ročica za odpiranje pokrova nad motorjem

HVALIMO

priljetna, nevsiljiva oblika

ugodno počutje voznika

prožen, trpežen motor

menjalnik uglasen z motorjem

laha vožnja

brez doplačila: ogrevanje zadnje šipe, (cenerni) varnostni pasovi, zunanje vzratno ogledalo

netančna izdelava

GRAJAMO

neuglašeno vzmetenje

serijsko: diagonalne gume

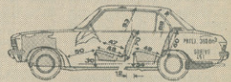
umazanja na stranskih šipah in kljukah

nepraktična ključavnica prižajnika

previsoka cena

Cena: 7295 DM in 50.983.70 dinarjev
Osnova za izračun rop. in obč. davka: **70.180,10**

Zavarovanje:
obvezno: 942 dinarjev
kasko brez franšize: 10.747 dinarjev
kasko s franšizo 4000 din: 1309 dinarjev
Cestnina: 360 dinarjev
Proizvajalec: Adam Opel AG, Rüsselsheim-am-Main, ZR Nemčija
Generálni zastopnik in prodajalec: Avto Tehna, Ljubljana, Titova 36
Podružnice v Beogradu, Zagrebu, Sarajevu, Skopju, Splitu in Reki



NOTRANE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 133, zadaj: 136; širina prednjega sedeza 50, zadnji klop 126; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala približno 155 cm; pomik prednjega sedeza 12; odprtina vrat (višina širina) 92/97; uporabna prostornina prižajnika (merjeno s kockami) 390 dm