

sposojeni  
test

# OPEL ASCONA 19SR

Niti ne preveč žejna

auto  
motor  
und sport

Rastoče cene groze, da bodo zavrle „rast“ avtomobilskih motorjev, pa vendar moramo priznati, da se nam dvoilitrski motor danes ne zdi več kdove kako velik; res veliki in dragi avtomobili imajo že tri ali tri in pol-litrskote motorje. Očitno je torej, da so nekatere tovarne skriale v pločevino za eno številko prevelik motor. V nasprotju s prevelikimi čevlji pa velik motor ni prav nič slabega, saj večja prostornina že od nekdaj pomeni tudi večjo moč, prožnost in miren tek.

Kupci so se razdelili nekako na dve stranki: prva ljubi ugledno obleko, ni ji pa mar, če se v njej skriva premajhen motor. Druga stranka zagovarja majhne avtomobile z velikimi, močnimi motorji. Zadnji pač upoštevajo, da sta navadno v avtu samo dve osebi, da je tak avto bolj okreten, bolj živahen in sploh bolj prijeten za vožnjo. Manj je treba prestavljati in voznik ne izgublja živcev pri prehitovanju. Polag tega pa je recept „velik motor v majhnem avtu“ še dokaj preprost. Manjši brat si sposodi motor od večjega, to pa za proizvodnjo ni noben problem. Kupec pa za nekoliko več denarja dobi večjo moč in boljše pospeške v nižjem območju vrtljajev. Te bistvene prednosti so zdaj na voljo tudi kupcem oplovljenih ascon (askon).

## Rekordov motor

Ascona že v začetku ni bolehal za slabokrvnostjo, vendar pa so se v tovarni odločili, da jo še „okrepijo“. Kompaktni štiriseedežnik je namreč na cesti pokazal precej športnih ambicij in njegovi očete so sklenili, da bodo te ambicije podpirali. Tako so mu namenili 1897-kubični motor, ki poganja poleg askone še rekorda, manto in opla GT. Svojo največjo



moč, 90 KM, doseže ta štirivaljnik pri 5100 vrtljajih v minuti, največji navor 14,9 kpm pa že pri 2500 vrtljajih. Testni avto, ki je imel dokaj počasen diferencial, ni bil kaj prida hitrejši od 1600-kubične ascone: potegnil je točno 160 km na uro.

Drugačna prestava v diferencialu bi prinesla še nekaj kilometrov na uro, prav veliko pa seveda ne. Očitnejša je razlika pri pospeških, saj nova ascona že v 8,1 sekunde doseže 80 km na uro, v 12,4 sekunde pa 100 km na uro. Še več pa

bodo kupci pridobili na prožnosti, saj ima 1600-kubični motor le 12 kpm pri 4000 vrtljajih v minuti. Močnejša ascona potegne v četrth od 40 do 100 km na uro v 17,9 sekunde, slabotnejša sestra pa za tak pospešek potrebuje 23,4 sekunde. Z novo ascono bodo zadovoljni torej tudi tisti vozniki, ki se zelo bojijo prestavljanja, ali pa so za to preleni. Nasprotno pa bodo razočarani ljubitelji rjovebkih dirkalnih strojev, saj je tudi 1900-kubični oplov motor zelo kultiviran in miren stroj. Kar je slabo za divjake, je dobro za dolga potovanja in voznik tudi po nekaj urah vožnje ne bo utrujen in oglušen.

Večji motor ni veliko požrešnejši od manjšega, ascona 19 SR je na testu porabila povprečno 13,3 litra goriva na 100 km, kar niti ni veliko, če upoštevamo dobre zmogljivosti tega avta.

---

### K motorju sodi tudi oprema

---

Pri Oplu dobro vedo, da zahtevajo kupci močnejših avtomobilov tudi drugačen videz ali boljšo opremo. Zato so hkrati s 1900-kubičnim motorjem ponudili tudi „paket“ opreme, ki ga poznajo tudi kupci mant in ki se mu pravi „SR“. Najvažnejši del te opreme so športna platišča z gumami izmer 185/70, kar vse daje asconi še bolj simpatičen videz. Sem sodijo še: usnjeni volan, merilnik vrtljajev, dodatni merilniki na osrednji konzoli (merijo pa čas, napolnjenost akumulatorja in oljni tlak) in stranski, „športni“ črti. Na podvozju so spremenili le malenkosti: ascona je dobila trše vzmeti in močnejše blažilnike.

Te „malenkosti“ pa niso kar tako; ascono so že prej hvalili zaradi dobre lege na cesti, zdaj pa je lega še boljša. Najbolj se to pozna na dobrih cestah, kjer ascona ne zaostaja mnogo za dobrimi športnimi avti. Kljub športnosti pa podvozje ni zgubilo svoje krotkosti pri vožnji v ovinkih. Tudi močnejšo izvedbo je moč voziti s kar najmanjšim naporom, obenem pa zelo hitro. Kadar se drugi avtomobili že vrtijo po cesti ali drsijo s sprednjimi kolesi iz ovinka, ima voznik v asconi še vedno občutek varnosti. Tako podvozje prenese tudi manjše voznikove napake in prispeva k aktivni varnosti vozila.

Manj razveseljiva pa je vožnja po slabi cesti. Motor je že tako močan, da na ovinku zadnja prema kar hitro poskoči in zdrsne navzven. K sreči to zanašanje zadka ni pretirano in voznik ga navadno z lahkoto obvlada.

Udobje zaradi trših vzmeti ne trpi preveč. Ascona je sicer trdo vzmeten avto, vendar je vzmetenje uravnoteženo in potnikov ne utruja z neprijetnimi udarci.

Kar se tiče stika koles s cesto, je moč tudi z močnejšo izvedbo lepo postopoma pospeševati na izhodu iz ovinka, ne da bi pri tem na asfaltu ostala dolga gumijasta sled.

Ascona nikakor ni dobila močnejšega motorja zato, ker bi bil osnovni model preslaboten, ampak zato, ker tovarna upa, da bo z novim modelom pritegnila še več kupcev. Kompaktni, močni avtomobili bodo za določeno plast kupcev vedno zanimivi, tako vsaj dokazuje uspeh malih BMW-jev. Zato lahko ascono 19 SR imamo za novega tekmeca v tem razredu, pa čeprav samo za tistih nekaj kupcev, ki si na svojem „malem BMW-ju“ žele napis Opel.