

Tehnički podatki:

(podatki za manta v oklepajih)

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vrstni — nameščen vzdoljno nad prednjo premo — vrtina in gib 85 x 69,8 mm — glavna prostornina 1584 kubikov — kompresija 5,2:1 — namenski moč 50 KM (37 kW) pri 5000 vrtljajih v minutah — največji motor 10,5 kmp (DIN) pri 3400 vrtljajih v minutah — ročična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (veriga) — enojni padotčni upijalnik solet — vodni hlajilec — zrak — kompresor — servostroj — akumulator 12 voltv, 36 amperskih ur — alternator 530 vatov
Prenos moći: motor sprejet poganja

Če bi verjeli le tistemu, kar vidijo oči, bi bila ocena najnovijejših Oplov prepusta: ascona je močno podobna rekordu, manta pa Vauxhallovim firenzim, samo po nosu pa chevette. In ker je Vauxhall, prav tako kot Opel, podružnica iste (ameriške) hiše, zamaera ne sme biti prehuda. Oplovom prodajnim strategom se pač zdi, da bosta nova modela, s katerima so zamenjali ascono in manto izpred petih let (prodaja je v tem času kreko presegla milijon obeh vozil, potem pa naglo upadel), znova obudila zanimanje kupcev na evropskem trgu.

Oba avta sta različna le po obliki, po motorjih (od 1,2 litra in 60 KM do 1,9 litra ter 90 in 105 KM) in po ostali tehniki pa sta povsem enaka. Avta, ki smo ju preskusili, sta poganjala enaka, 1600-kubična motorja, z močjo 60 KM pri 5000 vrtljajih v minutah. Ascona je po novem precej večja in tako tudi po merah sodi natanko v sredino — med kadetti in rekord. Manta je 12 cm daljša in 5 cm nižja od ascone. Medosni razdalji in koloteka sta enaka. Ascona ponuja dvoja ali štiri vrata, manta je kupe, pri katerem je treba plezati na zadnjo klop. Armaturni plošči in vse, kar dobi voznik, je v obeh avtih ukrojeno po istem kopitu, k zajetnejšemu paketu opreme sodi tudi bogatejša notranjost. K 1,6-litrskemu motorju (brez oznake „S“) sodi prepusta in pregledna armatura plošča, obrobljena s ščitnikom, ki daje prostor kontrolnim lučkam in ročicam za zračenje in gretje. V manti sedi voznik niže, sedež je moč odrinuti dlje od volana, zato je občutek med vožnjo prijetnejši. Športno počutje zmanjšujejo prepočasne sinhronizacije v menjalniku in prestavna ročica z dolgimi gibi. Tema modelomoma še ne pripada merilnik vrtljajev in ker tudi na merilniku hitrosti ni nobenih oznak za pretikanje, mora voznik zaupati lastnemu posluhu za motor. Motorju

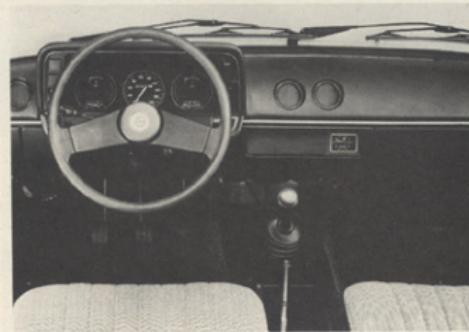
zadnji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — plastični 5 1/2 x 13., pasaste gume 165 SR 13 (semperti).

Voz in obes: limuzina — dvoja ali štiri vrata (dvoja vrata) — 4—5 sedežev — samonosna karoserija — prednja kolesa na sklepki, zadnja na vratih — različno dolga dvignjena prednja voda, teleskopski blaziniki, stabilizator — zadaj tega prema, viščane vzmeti, vzdolžna voda, Panhardov drog, teleskopski blaziniki, sprednji in zadni zavore — zadaj bobnasti zavore — dvokrožni zavorni sistem — servo omejevalnik zavorne moči — mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, ročica med sedežema — volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 4,321 m (4,445 m) — sirina 1,670 m — višina 1,360 m (1,330 m) — medosni razdalji 2,518 m — kompresor — sprednji zavori 1,371 m — teža praznega vozila 950 kg (980 kg)

Zmagljivosti: največja hitrost 145 km na uro (150 km na uro) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 17,5 sek (17,5 sek) — norma porabe goriva (DIN) 10,0 litra

Opel ascona in manta



so, po novem, znižali kompresijsko razmerje (zdaj je zadovoljen v nižjeoktantskem gorivom) in vrtljaje. Manjša moč se pozna pri pospeških, slabotnejši navor pa pri prožnosti. Motor teče mirno in uglašeno, šele ko voznik pretira, se oglesi z značilnim, piskajočim zvokom. Čeprav je bila pravljena priložnost za natančne meritve, se zdi, da so tovarniški podatki o pospeških malce pretirani.

Ascona in manta se doslej zradi preprostega, klasičnega podvozja, nista mogli hvalejiti z mehkim udobjem nitki s športno trdimi vzmetmi. Zdaj so podvozje, predvsem prednjem premo, izpopolnili, vendar med hitro vožnjo po hockenheimskih ovinkih vseeno ni bilo opaziti bistvenega napredka.

Avta se močno nagibata, zadek pa še zmeraj rad preseneti voznika.

Manta bo kupce (pa ne na Otoku, tam je firenzal) prepričala z obliko, ascona pa je po tistem, kar ponuja, že zelo bližu rekorda; boj za prestiž bo torej kar pod isto streho.