

Opel ascona

Enkrat za dvakrat

Nova generacija: dve obliki, dva motorja, prednji pogon – Po kadetovi sledi, a skoraj vŕtric z rekordom!

Bilo je v razkoŕnem hotelu na frankfurtakem robu, ko je ŕarmantni ŕarodej pokril kletko z ducatim golobov in potegnul iz nje – namesto sneŕno belih pticŕev – crnega maŕka.

A vsako rokohitratvo ŕe ni ŕarovnja: ko se je luŕ znova prŕigala, je bila pred nami nova ascona, ŕisto drugaŕna od tiste, ki smo jo poznali doslej.

»Hudiŕ pri vsem skupaj je to, da se tudi jaz staram, ne samo avtomobil«, je prav niŕ neŕno ugotovila kolegica Brunhilda iz Hamburga. A svoja pozna srednja leta ŕe kar dobro skriva!

Res pa je: odkar smo krstili prvo Oplovo ascono, je minilo ŕe enajŕt let. A se zdi kot da bi bilo vŕeraj!

Od takrat pa do danes so v Rŕselsheimu naredili in prodali skoraj dva in pol milijona teh avtomobilov, ki so bili po tednji Oplovi navdi ŕvrsto in klasiŕno zasnovani.

Potem so – pred dvema letoma – prekucnili na glavo najprej ustroj kadetta, zdaj pa ŕe ascone. In za tiste, ki se jim takŕnihle zapisov ne ljubi brati do konca, kar takoj povem: nova ascona je od daleŕ podobna rekordu, od blizu in pod koŕo je pa skoraj kadett. Toda po velikosti in vsemu, kar ponuja, se pelje natanko po sredini med tema dvema oploma!

OSEMLETNO DELO

ŕeljo po ŕisto novi asconi je sproŕila ŕe bencinska kriza v letu 1973 in takrat so zarislali tudi prve ŕrte o tem kakŕna naj bi bila. Potlej je ŕlo vse po ustaljeni poti, kajti pri avtomobilizmu ni ŕarovnj in zahtevnega razvojnega dela ni moŕ preskoŕiti.

Zdaj je ascona na svetlem: to je prikupen in sveŕ avtomobil, ki se mu – zaradi prisekane nosa, znaŕilne maske in oglatih ŕarometov – na prvi pogled vidi, da je opeel. Boki so nizki, zadek pa privzignjen. Vse skupaj je plod dela v vetrovniku (Pininfarinovem vetrovniku, poudarjajo v tovarni, da je silisti ŕe bolj prepriljivo!), rezultat tega dela sta pa ugodna koliŕnina zraŕnega upora: 0,39 za limuzino in 0,38 za kombilimuzino. Nova ascona je namreŕ narejena enkrat za dvakrat: kupcem na voljo v klasiŕni podobi, z dvemi ali ŕtirimi vrati in s stopni-



ŕastim zadkom, ter kot kupeju podobn petvrtnik, s poloŕno zadnjo ŕipo in s prilagodljivo velikim prtijaŕnikom. Zunanjih mer v primerjavi s staro ascono niso dosti spreminjali: ascona-limuzina je malce daljŕa, ascona-kombi-limuzina pa malce krajŕa od prejŕnjega modela. K prostornosti je prispeval prednji pogon: medosna razdalja je po novem veŕja, pa tudi sicer je na zadnji klopi veŕ prostora. Torej se je ascona po zasnovi pridruŕila kadettu. In pri tem bo ostalo tudi v prihodnje poganjala zadnja kolesa!

Prostorsko razkoŕje se izkaŕe predvsem v prtijaŕniku, saj je tam po tovarniŕkih podatkih za 130 litrov veŕ praznine kot prej, ŕe posebej prikladna za velike tovore pa je ascona s poloŕnim zadkom, ki se ob prevrnjeni klopi spremeni v kombi.

Sicer pa je ascona – tako kot ŕe veliko sodobnih vozil – avtomobil za dnjes in jutri. Po poŕutju, opremi in tudi po voznih lastnostih je podobna vrsti novincev, ki smo jih spoznali v minulih dveh letih. Raŕunalniŕsko delo in vse bolj izostrene ŕelje kupcev so paŕ opravili svoje: med avtomobili je vse manj razlik, vse teŕe je govoriti o dobrih in slabih vozilih (seveda ŕe imamo v mislih enake vrednostne razrede) in vse teŕe je najti napake, ki bi bile zares vredne zamer. Vŕita varnost, ceneno vzdrŕevanje, varnost med voŕno in vabljivo udobje, to so lastnosti ki jih tudi asconi niso odrekli.

Zato so ŕarometi halogenski, zadnje luŕi veŕje kot prej, odbijaŕi plastiŕni, z jeklenim ogrodjem, kljuŕ po oplovsko en sam za vse kljuŕavnice na avtu, preproge in blago na sedeŕih v osnovni cenici, opreme (v paketih) kolikor si je

kupec paŕ poŕeli in plaŕa, motorja pa dva, vsak od njiju v dveh razliŕicah, glede na gorivo in moŕ.

ZAŕETNA PONUDBA

Manjŕi, 1,3-litrski motor poznamo iz kadetta, pa tudi iz ascone, od leta 1979 dalje. Veŕji, 1,6-litrski je zasnovan po enakem kopitu, vendar posebej za novo ascono. Oba sta na voljo v dveh izvedbah, z oznakama »N« in »S«, kar pomeni, da pijeta navaden ali super bencin. Pri manjŕih dveh gre za razliŕne kompresij ter obenem moŕ in navora, pri veŕjih razliŕicah pa sta



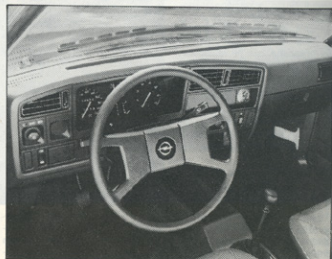


različni tudi območji največjih moči.

Motorja sta sodobno grajena (odmična gred v lahki glavi, zobati jermen, hidravlični ventili, petkrat vlezajena glavna gred, elektronski vžig in tako dalje), se rada vrtita in sta po zmogljivostih prilagojena spodnjemu srednjemu razredu, po bencinski žejni pa današnjim, na preveč poceni časom. Med krstnimi voznjarni ni bilo priložnosti, da bi na lastne oči izmerili pospeške, največjo hitrost in porabo goriva (to bomo storili oktobra, ko dobimo novo ascono na temeljitejši

testi), vendar so tovarniški podatki videti dovolj prepričljivi. Tudi normne porabe goriva obetajo, da je moč s polno 61-litrsko posodo za gorivo katerokoli od novih ascon pripeljati dovolj daleč, da se zdi vožnja po denarni plati še ugodna.

Vendar sta dva motorja s po dveh različicama šele začetna ponudba. Že pomladi bodo ascono opremili tudi z dvolitrskim dizlom, prav verjetno pa je, da bo njena najbolj športna različica dobila pod prednji pokrov tudi dvolitrski bencinski štirivaljnik z vbriz-



Ascona berlina: volanski obroč s štirimi prečkami, bogatejša armaturna plošča, temeljitije obloge tal in sedežev

gavanjem goriva; nekaj podobnega pač, kar smo v stari asconi že videli.

Zato je tudi razumljivo, da bo izbira menjalnikov sčasoma pestrejša. Zdej je v asconi štiristopenjski menjalnik za doplačilo pa tristopenjska avtomatika. Peta prestava pride na vrsto v naslednji ponudniški etapi.

tedaj, če je že kdaj prej voliz kak novejši opel. Tudi v asconi je volan po oplovsko nizek in pokončen, prednja šipa z ogledalom vrad sili v čelo in armaturna plošča je preprosta, dobro zasenčena in dobro pregledna. Seveda ni vseeno, katero ascono izberete. Poleg osnovnega modela so na voljo še opreme »luxus«, »berlina« in »SR«, v enakem vrstnem redu pa se krepi tudi zaloga k oem nam prišteto opreme. S tem silim predvam na vse več instrumentov in stikal, ki so v celem močno podobni tistim iz novega kadetta, bogatejši pa postanejo tudi obloge, volanski obroč in



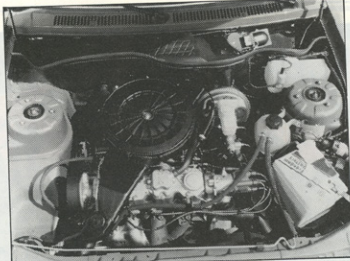
NA KRSTNI VOZNIJ

Novo ascono se voznik privdi na mah, še posebej z lahkoto pa

ostali dodatki – kot na primer zadnja megljenka, brisalnik zadnje šipe pri položnem zadku in tako naprej. Ventilator, ki pomaga ogrevati in zračiti notranjost je po novem tristoipetdesetkrat in skoraj še enkrat močnejši kot prej. Za sedeže ni moč reči, da so kaj posebnega, vendar sta prednja zglavnika že serijska in je tudi sicer moč povsem spodobno sedeti. Le pretirano dolgih nog ni pametno imeti!

Športna ascona SR je po opremljenosti najprivlačnejša, sicer pa pesek v oči! Za več denarja dobite odlična Recarova sedeža, boljše gume na lahkih platiščih, športnejši obroč volana – pa enak 1,6-litrski motor kot pri navadni asconi. Temu manjka vsaj 20 jeklenih končikov, da bi bilo s SR moč spodobno drveti, torej ta avtomobil kar hlasta po dveh litrih gibne prostornine in temu primerno veliki moči.

Pač pa asconinemu podvožju – ne glede na različice – ni kaj očitati. V celem so ga prerisali iz kadetov in ga prilagodili le novim meram in obtežbam. Torej se prednji kolesi opirata na vzmetni nogi in prečna vodila, zadnji pa kroti poltoga os z vzdolžnimi vodili in z miniblok (vijačnimi) vzmetmi, s kakršnima strežeta tudi največja opta senator in monza. Vse skupaj je dobro ugašeno na hitrost in udobje, res pa je, da sem to zapisal po slabih tristo kilometrih as-



Novi, 1,6-litrski motor je manjši in lažji od prejšnjega; za njim je šest in pol milijona testnih kilometrov

faltne vožnje in da so evro-ogrog Frankfurtu boljše od evropskega povprečja.

Na tistih poteh je bila nova ascona povsem nezahtevno vozilo, tudi med ostrejšo vožnjo skozi ovinkne. Negativni polmer vođenja vozniško delo recej olajša, sicer pa se je potrebno privaditi le malce močnejšega dodajanja volana, če je hitrost na višji velika.

Zavoram in nekaterim drugim podrobnostim bomo sodili ob testu na naših cestah, vendar že zdaj lahko rečem, da ne gre pričakovati slabih ocen. Pri Oplu so

pač dobro razmislili in trdo delali, preden so razglasili premiero tega hitnega vozila.

Novo oplova ascona pomeni nov razmislek za tiste, ki kupujejo v tem avtomobilskem razredu. Zdrava pamet sicer narekuje poprpeti in videti, kakšen bo novi Fordov taunus, uporabna računice pa šepne, da bi jo bilo pametno kupiti že tisti hip, ko je bodo v Kikind ponudili za dinarje. Kate- rera ascona bo to in za koliko denarja, tega pa tudi mi ne vemo.!

MARTIN ČESEŃJ

Foto: TOM PLETERSKI



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirikratni – vrtni – namerčen poprek pred prednjo premo

1,3 N in S: vrtna in gib 75 x 73,4 mm-gibna prostornina 1297 kubi- kov – kompresija 8,2:1 (N) oziroma 9,2:1 (S) – največja moč 44 kW (60 KM) pri 5800/min (N) oziroma 55 kW (75 KM) pri 5500/min (S) – največji navor 94 Nm (9,6 kmp) pri 3400–3800/min (N) oziroma 101 Nm (10,3 kmp) pri 3800–4600 (S) – ročična gred v 5 letajah – odlična gred v glavi (zobati jermen) – pado- točni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V 36 Ah – alternator 630

W 1,6 N in S: vrtna in gib 80 x 79,5 mm – gibna prostornina 1998 kubi- kov – kompresija 8,2:1 (N) ozi- roma 9,2:1 (S) – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5600/min (N) oziroma 46 kW (63 KM) pri 5800/min (S) – največji navor 123 Nm (12,5 kmp) pri 3000–3400/min (N) oziroma 126 Nm (12,8 kmp) pri 3800–4200/min (S) – ročična gred v 5 letajah – odlična gred v glavi (zobati jer- men) – padočoni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 630 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prastavna ročica na tleh – jeklena prstana platišča 5,5 J x 13 – gume 155 SR13 ali 165 SR13.

Voz in obesa: limuzina ali kombi-limuzina – dvoje ali štiri oziroma pet vrat – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesa- ah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne (miniblok) vzmeti, teleskopski blažilniki – dvo- krožne zavore, spredaj kolutne, za- daj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna za- vora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4 zavrtiljaji od ene do druge skrajne točke, prestava 22:1.

Mere in teže: dolžina 4,366 m (kombi – limuzina 4,264 m) – širina 1,668 m – višina 1,395 m (kombi – limuzina 1,385 m) – medosna raz- dalja 2,574 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,406 m – teža pra- znega vozila 920 do 1065 kg – dovo- ljena obremenitev 505 do 490 kg – dovoljena skupna teža 1470 do 1555 kg – dovoljene teže prikolic brez zavo- re 475 do 500 kg, z zavo- ro 850 do 1100 kg – prtljajnik 510 litrov (limuzina) oziroma 445/1215 litrov (kombi – limuzina) posoda za gorivo 61 litrov.

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 150 do 170 km na uro – pospešek 0 do 100 km na na uro: 17,5 do 12,5 s – norme pora- be goriva: 1,3 N 6,5/9,0/10,1; 1,3 S 6,2/8,4/9,8; 1,6 N 6,7/8,9/10,9; 1,6 S 5,0/8,3/9,6 litra na 100 km.