

Težko bi učinkovito dobit na avto iz nemške tovarne, ki je v lasti ameriškega kapitala, italijansko zvezno ime švicarskega turističnega mesteca.

Ascone na severni obali jezera Lago Maggiore, če ne bi slišali za »ascone« pred leti, ko je Opel temi oseboj donimel

prodajati samo svetlo zeleno namejeno izvedbo levnega rekonstrukcijskega imenje je bilo američko-nemškim tovarnam dovolj zveneče, da

svojega nasprotnika Fordovemu, po hribih krščenemu taunusu; nekako tako, kot so nad Fordov Capri poslali

jato manto. Je že tako, da se celo po imenih vidi, kako se tepeata oba evropska Američana na osnovah «klin» - klinom za prevlado na tržišču.

OPEL ASCONA

Velike družine

Pretro je lahko zabiven, pa tudi drag! Opel je skušal zadevo poenotiti na ta način, da je manto in ascona sestavili na istem podvozu, ki pa — kot že pri oplu GT — spet izvira neposredno od kadeta. Američani so pač od nekdaj bili strokovnjaki za racionalizacijo in unifikacijo. Kar poglejmo: Kadetova medosna razdejala je 2,42 m, asconina 2,43; dolžina kadeta je 4,10 m, ascona 4,12 m; kadet je širok 1,61 m, ascona pa dva cm več. Občutnejše razlike v pridi asconi so le pri širini koloteka, ki je sprejem za 8 cm, zadaj pa za 4 cm širši kot pri kadetu. Kakorkoli že, primer je pouzen: z malenkostimi dodatnimi prejemi tovarna lahko za več tipov avtomobilov uporabi številne enake dele, ista orodja, stroje in montažne trakove in zato krapko zmanjša stroške:

Superkadet

Bližnje sorodstvo, ki ga razkazuje podvozje, je v notranosti opazno že na prvi pogled; vendar tu gre le za sorodstvo z mantom.

Armature plošče so enake, enak je volan,

oprema na kardanskem tunelu in tudi prednji sedeži se ne razlikujejo. Oprema je lahko

»normalna«, luksuzna „L“ in od letosnjega

salona v Ženevi naprej tudi športna „SR“, kadar sta pod pokrovom močnejša motorja. Na voljo so namreč trije: dva 1584 kubična z močjo 68 ali pa 80 KM, tretji pa je 1897 kubični z 90 KM (DIN). Slednjega v ascono uradno vgrajujejo tudi še od letosnjega ženevskega salona naprej. Pri opremi in motorjih torej spet vse isto kot pri manti.

Lanske jeseni je ascona doživela premiero dober mesec dni za manto, tretji motor in »SR« opremo pa je dobila še čez pol leta. Zdi se, da nam je tovarna naprej servirala kompot, nato še glavno jed. Ni namreč v nevadi, da bi se na trgu naprej pojivala športna kupe-izvedba avtomobila pred osnovnim modelom, vse enako in podobnosti pa pričajo o tem, da je ascona osnovni model, iz katerega je narejena manta.

Kadet, ki je asconi osnova za gradnjo, je krit, da je sicer povsem nova karoserija na oku videti ozka, se zlasti če imamo v glavi slike novih Fordovih taunusov, ki so tudi sicer za sedem cm viši. No, v notranosti je to razlike le še za tri cm, kar pomembni, da so oplovi le »auto-artistekti« dobro izkoristili vsak cm, ki jim je bil na voljo.

Majhna medosna razdalja pa seveda onemogoča čudež, kar zadeva notranjo dolžino in noge dveh potnikov na zadnjih sedežih, kjer so na krajih razdaljaj lahko tudi trije.

Zadnja klop sega nad blatinke koles in je zato pri straneh nekoliko krajsa; pri modelu s

širimi vrti njih širina ni ravno na ravni avtomobilov srednjega razreda!

Prtjažnik pa je, kot smo pri opilih vajeni,

umerjen nad poprečje tega razreda.

Z opremo v srednji razred

Kar zadeva prednje sedeže, opremo, končno izdelavo — klubok dell' Redkokdaj se sedež velikosrškega avtomobila tako dobro držijo telesa in končna izdelava je že kar vrh evropskih standardov za ta razred. Z opremo je ta kolek:

Tovarna po svoji starri navadi nudi tri „pakete“ opreme, pa se precej dodatne opreme. Za notranjost popis vseh možnosti ni prostora! Opel se je končno le odrekel ukancam z dodatki, ki ponavadi prisilijo kupca, da se odloči za bogatejši model. Standardna oprema je — če je bogata, vsač dovolj popolna! Izjema so pasaste gume, ki jih dobi kupec le za

doplacilo ali pa z „SR“ opremo, ko ascona obujejo v posebnejši široke gume 185/70 SR 13 na širokih pet in pol coliskih športnih plastičih.

Majhne potegavščine, s katerimi se želijo proizvajalci prikupiti novinarjem, že poznamo. Pred hotelom na robu Ženeve so nas pričakale



Konstruktorji so ukrivili asconam aerodinamični prednji del pač v oplovnem slogu (levo). Štirivaljni motor je zaprt pod zvočno dobro izoliranim pokrovom (v sredini). Notranja oprema ascon je v treh inačicah, vendar je vsaka bogata; instrumenti so razporajeni priročno in vidljivo.

ascone v široki pasasti obutvi in z boljšo ali najboljšo opremo; pa še radio so nam podatknili!

Sedli smo vanje trije. S tremi različnimi motorji smo se predali prijaznemu gostoljubju udobnih sedežev, ki tudi „neprimereno“ raščenim voznikom omogočajo poiskati pravi položaj za volanom. Odnosi notranjih mer so v asconi tip-top, armaturna plošča je opremljena z velikimi preglednimi instrumenti in pedala, ročice ter gumbi so tam, kjer je najpripravnejše. Potegavačina z radiom pa ni uspeha; saj ga potem, ko smo se privezali z varnostnimi pasovi, nismo več dosegli.

Toga prema, toda med najboljšimi

Po treh letih preskušanj v okolici Ženeve ta košček Švice dobro poznamo. Zato smo se po užitku spet enkrat zapodili v ovinke in serpentine proti vasi Saint Cergue, kjer smo si lahko privoščili nekaj drsenja v „rally“ stilu. Ascona je v ovinkih neutralna; do spodnačanja zadka pride šele pri izjemnem pretiravanju ali pa, če voznik pri večji hitrosti v ovinku nenadoma odvzame plin. Ampak te napake se dajo z natančnim volanom zlahka popraviti. Čeprav bi si želeli nekoliko manj zavrtljajev volana, ki je s širim obrati od ene do druge skrajne lege nekoliko preveč posreden.

To že zlasti velja za ascono z najmočnejšim motorjem, ko kolesa v serpentinah, če močno pritisnete na plin, spodrsnejo. Temu pa sledi spodnačanje zadka, ki ga je treba hitro ujeti z odvzemanjem volana.

Zato, da ne bi za togo zadnjo premo prav izjemne dobre lege na cesti pripisali le širokim gumam, se vylep spomniti, da izpolnjeno oplovo toga premo na vzduzložnih vodilih in viječnih vzmeth poznamo že od kadeta sem. Vesela je precej manj, če je cesta spolzkal! V isti okvir sodi tudi poglavje o udobju. Opel že dolgo velja po dobro ugašenih podvozjih, ki ob dobrini lahko na cesti zagotavljajo tudi primereno udobje; na kratkih neravninah na asfaltu in dolgih, globokih valovih so seveda zmogljivosti toge preme dokaj omejene. Razumljivo je, da ima športno nastrojena ascona 19 nekoliko trše vzmeti in zato tudi trše udobje.

Motorji z obešalkino

Vsi trije asconini motorji so iz Oplove široke izbire pogonske konfiguracije za različne želje in okuse.

Tako sta 1,6 litrska motorja ascone 16, oziroma score 16 S, enaka kot v manti, 1,9-litrski ascone 19 pa je razen v manti tudi v kadetu in v rekordu. Vsi trije sodijo v isto diruzino motorjev od 1,5 do 1,9 litra (s štirimi valji) oziroma 2,5 in 2,8 litrskih (šestvaljnih) z odmično gredjo v glavi. Vsi imajo isti kratki gib 69,8 mm, medtem ko vrtnino spreminjamajo „po želi“. Spet varčevanje s številnimi enakimi deli za različne motorje!

Najslabotnejsi asconini motor z 68 KM (DIN) pri prehitovanjih in v klancih seveda zahteva več pretikanja in več siljenja v vrtljalje, ki jih prenese nekako 6000 v minutni. Kaj dosti čez to mejo ne gre, ker ventali podvijajo. Tudi potrebno ni, saj imajo motorji z največjo močjo pri 5200 vrtljajih oziroma pri 5100 (1,9 litrski) vrtljajih v minutni dovolj rezerve za hude trenutek.

Prednosti motorja z 68 KM so v mirnem toku zlasti na avtomobilskih cestah, ko tudi pri največji hitrosti ne hrumi. Kar zadeva motor, tak divjak, kot bi sodil po 80 KM, ki jih ima pri isti gibni prostornini, toda z večjo kompresijo in boljšim polnjenjem valjev. Razliko 12 KM je v vozilu vsekakor čutiti manj, kot bi sodili. Najmočnejši motor je seveda tudi v vseh ozirih najboljši: za 300 kubikov večja giba prostornina pa le 10 KM več moči je zgorenje podatek, ki pove, da je najmočnejši tudi najbolj prožen.

Ascona 16 z 68 KM je pospešila z mesta na 100 km na uro v 17,5 sekunde in najhitreje smo jo (po štoparici) pognali na 143 km na uro, za ascone 16 S z 80 KM sta ti merivi

približno 15 sekund in 154 km na uro, medtem ko se ascona 19 lahko pohvali s pospeškom do 100 km na uro v 13 sekundah in 160 km na uro. Omenjene merive seveda niso natančne, saj so opravljene na hitrico pa še veter nam je močno nagajal, za primerjavo so pa le.

Ascone voyage s kombi karoserijo nisem posebej omenjal, izbiro pa poveča. Torej: trije karoserie, trije motorji, trije „paket“ opreme in še kaj. Izbiro za vsak žep in vsak okus. Tule, pri žepih, ni vse prav. Dejal bi, da Opel, klub vsem racionalizacijam in unifikacijam, na trgu

ne nastopa s cenami, ki bi jim lahko rekli, da so konkurenčne. Poglejte cenike in tehtajte!

P. S. Za konec še opravičilo!

V 7. številki „Avta“ je tiskarski skrat zamenjal diapozitiv in „proglašil“ za ascono 19 (stran 9) dirkalno izvedbo ascone iz „frizerškega salon“ Steinmetz, ki v sodelovanju s tovarno pripravlja Oplove avtomobile za športno tekmovanja.

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni – štirikatni – vrtni
1,6 liter – 68 KM: vrtnina in gib 85 x 69,8 mm –
gibno prostornina 1584 kubikov – kompresija 8,2 : 1 – največja moč 68 KM (DIN) pri 5200
vrtljajih v minutni – največji navor 11 kpm pri 3400
vrtljajih v minutni – litrsko moč 42,9 KM/liter –
gorivo 90 oktanov – odmična gred v glavi (veriga) –
ročna gred v petih ležajih – vodno hlajenje z
črpalko in termostatom – alternator 336 W –
akumulator 12 voltov, 44 amperskih ur.

1,6 liter „S“ – 80 KM: vsi kot z 68 KM razen:
kompresija 8,5 : 1 – največja moč 80 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minutni – 51,0 KM/liter – navor 12 kpm (DIN) pri 3800 vrtljajih v minutni – gorivo 98 oktanov.

1,9 liter „S“ – 90 KM: vsi kot z 68 KM razen: vrtina
93 mm – gibna prostornina 1897 kubikov – kompresija 9,0 : 1 – največja moč 90 KM (DIN) pri 5100 vrtljajih v minutni – 47,4 KM/liter – največji navor 14,9 kpm med 2500 in 3100 vrtljajih v minutni – gorivo 98 oktanov.

PRENOŠ MOČI: motor sprejedi pogonja zadnji kolesi
enkuklentna suha sklopka – 4 stopenjski
synchronizirani menjalnik – prestavna razmerje: 1. – 3.3 : 1 ; II. – 2,16 ; I. III. – 1,37 ; 1, IV. – 1 : 1 –
vzvratna: 3,32 : 1 – za doplačilo avtomatika –
prestavna razmerje v diferencialu 3,76 : 1, z
motorjem 90 KM 3,44 : 1 – prestavna ročica na teh
– platlična 5 J 13 – gume: ascona 16 – 155 S 13;
ascona 16 S in 19 – 165 S 13 – za doplačilo
ustrezne pasaste gume, ozirome pasaste gume „serije
70“ dimenzije 185/70 SR 13 na platličnih
70 x 13 J 13.

VOZ: iluminacija za 4–5 oseb – 2 ali 4 vrata –
samonošna karoserija – prednja kolesa na posamičnih,
dvojnih prečnih obesah, vijačne vzmeti,
teleskopski blažilniki, prečni stabilizator – zadnji
toge prema na vzduzložnih vodilih, vijačne vzmeti,
teleskopski blažilniki, Panhardov drog, prečni
stabilizator – dovršeno zavore s servozačevanjem,
kompresor kolutne zadnjih bobnastih – mehanična
ročna zavora na zadnjih kolesih – volan z zobato
levijo – posoda za gorivo 46 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina: 4124 mm – širina
1626 mm – višina: 1385 mm – medosezna razdalja:
2430 mm – širina koloneklopa sprejdel 1331 mm, zode
1320 mm – najnižja celica na podlagi do cestnika 134 mm
– najnižji krog (kolesa) 9,7 m (4 obrati volana)

– prtljag: 1000 kg – teža praznega vozila
940 kg (širi vrata 980 kg) – največja dovozna
obtežba 1366 kg.