



Wahlverwandte sind Sportflieger und Ascona-Fahrer

Thema mit vielen Variationen – der Ascona

Ascona – eins, zwei, drei, viele, viele...

Vom Ascona sind seit seiner Einführung anlässlich der IAA 1981 rund 650 000 Einheiten verkauft worden. Trotz der positiven Fakten eines Großserienautos wie günstiger Preis, gleichbleibende Qualität und billiger Ersatzteildienst legt unsere Gesellschaft doch Wert auf eine gewisse Individualität: Man will nicht unbedingt das gleiche Auto haben, wie es Nachbarn fahren, trotzdem soll es auf jeden Fall genauso gut sein!

Die Designer in Rüsselsheim, die Marketing-Fachleute und die Opel-Ingenieure haben sich darüber viele Gedanken gemacht, so daß jeder sich „seinen“ Ascona so bestellen kann, wie er oder sie den Wagen am liebsten hätte. Natürlich bedeutet das einen gewissen Umfang an Ausstattungs- und Aufpreislisten, um möglichst viele Wünsche individuell erfüllen zu können, ohne andererseits die Vor-

teile des Großserienbaues aufgeben zu müssen. An einem ganz simplen Beispiel wollen wir das verdeutlichen: Serienmäßig haben die Asconas eine Batterie, die 36 (1,3-1,6-l-N-Motoren) bzw. 44 Amperestunden abgibt. Wird jetzt eine größere Batterie verlangt, weil man häufiger im Winter z. B. Kurzstrecken fahren muß oder viele Stromabnehmer ins Auto einbauen will, so kann man mit einem geringen Auf-

preis eine 55-Ah-Batterie bestellen. Bei den 1,6-l-Motoren und dem 1,8-E-Motor kostet diese dann lediglich 48,- Mark extra.

Wer von Anfang an Nebellampen und integrierte Nebelschlußleuchten haben will, zahlt nach der Preisliste (April 1983) 358,- Mark beim Ascona SR (oder SR/E), während der andere SR-Fahrer, der meint, auf die Nebellampen, aber nicht auf die Nebelschlußleuchten verzichten zu können, nur 66,- Mark mehr bezahlt. Doch schon sieht das Auto völlig anders aus.

Besonders für den Innenraum haben sich die Ausstatter von Opel viele Variationen einfallen lassen, um der Kundschaft die Wahl schön

schwer zu machen: 59 Modellvarianten zählen wir zur Zeit in dieser Preisliste (nur Motoren- und Karosseriekombinationsmöglichkeiten), aber nur 44 unterschiedliche Preise bleiben im Endeffekt übrig. Doch das ist vielleicht ein wenig zuviel in den „Krümeln“ gesucht. Wir wollten Ihnen, liebe Leser, nur einmal andeuten, mit welchen logistischen Schwierigkeiten Opel zu tun hat. Denn jedes Auto bei Opel wird ganz speziell nach den Kundenwünschen zusammengesetzt. Sie können sich vorstellen, wie kompliziert es ist, jedes Teil zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle zu deponieren, ohne daß der einzelne Arbeitsplatz bald zu einem Stapelplatz von Komponenten



Wer schleppt mehr – der Ascona mit Fließheck oder mit Stufenheck?



Eleganz zeichnet das Interieur des Ascona L Automatic aus

wird. Aus diesem Grunde werden hin und wieder Sondermodelle herausgebracht – sozusagen „Autos von der Stange“ –, in denen sich viele dieser Sonderausrüstungen wiederfinden, die hauptsächlich verlangt werden. Wieder eine kundenfreundliche Überlegung, denn es ist in diesem Falle viel günstiger, eine ganze Serie bestimmter Sonderwünsche zu berücksichtigen, als jedes der 1350 Fahrzeuge, die täglich auf dem Band ihrer Fertigstellung entgegenfahren, unterschiedlich auszurüsten. Deshalb kommt es vor, daß der eine Kunde weniger bezahlt für ein Ascona-Sondermodell, wie ein Kunde, der das gleiche gewünscht hat an Ausstattung, aber, aus welchen Gründen auch immer, nicht auf das Sondermodell zurückgreifen wollte.

Drei Grundtypen

Im Grunde kann man die Ascona-Baureihe in drei Grundtypen zurückverfolgen: dem Ascona zweitürig, dem Ascona viertürig und der fünftürigen Version, wobei die ersten beiden die Versionen mit abgeschlossenem, separatem Kofferraum sind und die fünftürige Version das Schrägheck-Modell darstellt. Dazu gibt es sechs verschiedene Grundausstattungen, natürlich immer schön abgestuft, damit auch auf den Geldbeutel geachtet werden kann. Die Basisausstattung, die mehr für den Gewerbetreibenden gedacht ist, der das Auto meist

dienstlich benutzt und sicherlich keinen Wert auf Hochflorteppiche, Stoffpolster und ähnlichen Komfort legt, kostet mit dem 1,3-l-N-Motor (auf Wunsch und ohne Mehrpreis sogar den 1,3-l-S-Motor) als zweitürige Limousine DM 15295,-.

Danach folgen die Ausstattungsvarianten „Luxus“, „Berlina“, „SR“ als der Sportliche, der „SR/E“, ebenfalls mit sportlichem Trimm, aber mit dem 1,8-l-E-OHC-Motor, und schließlich als oberstes Spitzenmodell in der Ascona-Baureihe die „CD“-Ausstattung.

CD hat übrigens etwas mit „Corps Diplomatique“ zu tun, also Leuten, denen man guten Geschmack und höhere Ansprüche nachsagt. Sicherlich, auch Opel hat nichts zu verschenken, immerhin wollen etwa 35000 Mitarbeiter jeden Monat Lohn und Gehalt, dennoch wird der Ascona CD, viertürig, mit dem schnellen und sparsamen 1,8-l-E-Motor (85 kW/115 PS) für bereits 21085,- Mark angeboten.

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, quer im Bug des Fahrzeugs eingebaut, hydraulische Ventilspiel-Nachstellung, elektronische Benzineinspritzung mit Schubabschaltung.	
Bohrung/Hub	84,8/79,5 mm
Hubraum eff./Steuer	1796/1771 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9,2:1
Max. Leistung bei	85 kW/115 PS 5800/min
Max. Drehm.	151 Nm b. 4800/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, vollsynchronisiertes Fünfgang-Schongetriebe

FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben)

Beschleunigung (s) --100 km/h	10,5
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h

Sechs verschiedene Motoren

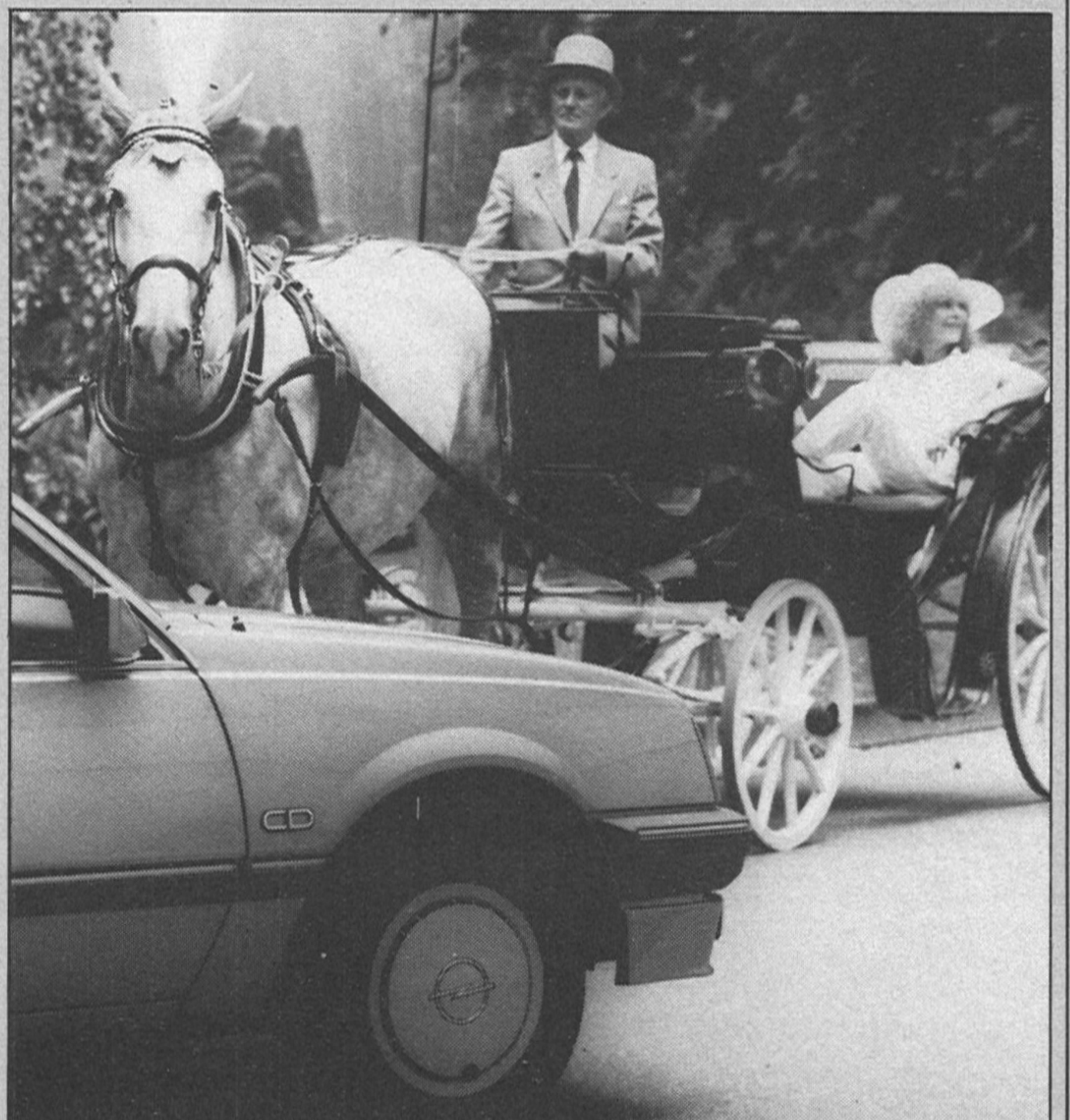
Sechs verschieden ausgelegte Motoren stehen zur Wahl. Von 44 kW/60 PS (Normalbenzin) bis hin zum bereits erwähnten 1,8-l-Einspritzmotor (85 kW/115 PS, Superbenzin) stehen sie zur Verfügung.

Für den Handwerker, für den Großbetrieb, der den zweitürigen Ascona mit dem Normalbenzin-Motor (1,3 l) als reines „Dienstfahrzeug“, als bequemes Transportfahrzeug sieht, ihn – mit dem 1,6-l-S-Motor – als schnelles Reisemittel bevorzugt, oder ihn mit dem 1,6-l-Diesel als genügsamen Lastesel mit all seinen Vorteilen benutzt. Der sportlich ambitionierte Fahrer kann (motormäßig) unter zwei Modellen wählen: Ascona SR mit 1,6-l-OHC-Motor (66 km/90 PS) oder der SR/E mit 1,8-l-Einspritzer. Daß auch hierbei die verschiedenen Karosserievarianten zwei-, vier- oder fünftürig (also insgesamt sechs Modelle) zur Wahl stehen, wird nur wenigen zur wirklichen Qual gereichen. Der Handwerker, der meist Materialien zu transportieren hat,

die nicht immer erst geputzt werden, wird sich sicherlich keinen Ascona CD zulegen. Genausowenig wie ein Außendienstmitarbeiter einer Damenuhrenfabrik sich mit einem Ascona 1,3 N zufrieden geben wird, ein frischvermähltes Ehepaar sich eher für einen Zweitürer entscheiden wird als ein Familienvater mit vier- oder fünfköpfiger Familie, der bestimmt mehr Freude an einem fünftürigen Ascona haben wird.

So hat die Ascona-Baureihe für jedes Temperament, für jeden Geldbeutel, für jeden Geschmack und für viele Anwendungsbereiche in dieser Fahrzeugklasse etwas zu bieten, ohne daß die verschiedenen Kunden Abstriche am stilvollen Design dieses Autos hinnehmen müßten. Mit all seinen Variationen ist der Ascona wieder ein guter Beweis für die Maxime, die man dem Haus Adam Opel zuschreibt: Das Preis-/Leistungsverhältnis muß stimmen, für den Kunden genauso wie für den Hersteller!

W. Linke



Begegnung in Wien – Fiaker und eleganter Ascona CD